



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 31 octobre 2024 — Vol. 47 N° 67

Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la
Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines
dispositions relatives au transport collectif (9)

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

2024

Commission des transports et de l’environnement

Le jeudi 31 octobre 2024 — Vol. 47 N° 67

Table des matières

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

Intervenants

Mme Suzanne Tremblay, présidente suppléante

- Mme Geneviève Guilbault
- M. Monsef Derraji
- M. Etienne Grandmont
- M. Joël Arseneau
- M. Mathieu Lemay
- Mme Agnès Grondin
- M. Daniel Bernard
- Mme Shirley Dorismond
- M. Louis-Charles Thouin

Le jeudi 31 octobre 2024 — Vol. 47 N° 67

**Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la Loi sur
Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions
relatives au transport collectif (9)**

(Onze heures dix-neuf minutes)

La Présidente (Mme Tremblay) : Alors, bonjour, tout le monde, nous allons commencer. Comme nous avons le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

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

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements aujourd'hui?

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Mme Blouin (Bonaventure) est remplacée par Mme Dorismond (Marie-Victorin); M. Montigny (René-Lévesque) est remplacé par M. Thouin (Rousseau); M. St-Louis (Joliette) est remplacé par Mme Tremblay (Hull); et M. St-Pierre Plamondon (Camille-Laurin) est remplacé par M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci. Alors, lors de l'ajournement des travaux d'hier, nous en étions à l'étude d'un amendement présenté par le député de Nelligan à l'article 4 de la loi édictée. Alors, M. le député, la parole est à vous.

• (11 h 20) •

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Permettez-moi de prendre quelques secondes pour remercier mon collègue, le charmant député de Masson, pour sa gentillesse et sa bonne humeur pour commencer la journée d'aujourd'hui. Je tiens à le remercier sincèrement. Il nous ramène de la positivité, Mme la Présidente, et ça me donne le goût d'être plus performant dans mes amendements, avec une énergie renouvelée et avec un bon café ce matin.

Alors, Mme la Présidente, l'amendement que j'ai présenté hier vise la même logique que nous avons commencée, et je tiens juste à répéter pour les gens, parce que je sais, c'est un canal qui est pas mal, pas mal suivi, que ce soit à l'intérieur de l'Assemblée nationale, mais même à l'extérieur, les gens veulent savoir — ce gouvernement qui a perdu le contrôle des finances publiques, et il s'apprête à créer une agence — comment il va la créer, c'est quoi, la mission. Moi, hier, les gens qui ont suivi un peu les travaux nous ont dit : Écoute, vous êtes à la bonne place par rapport à demander l'autonomie de l'agence. Et là, c'est là le débat de fond où nous sommes aujourd'hui. On a, en face de nous, un gouvernement qui ne veut pas donner, jusqu'à maintenant... Parce qu'on va essayer, on va essayer, on va essayer, à un certain moment, on va lâcher prise, mais on va continuer à essayer jusqu'à ce que ce gouvernement change d'avis, Mme la Présidente.

Et on est dans un débat qui concerne l'autonomie de l'agence, et, quand on parle de l'autonomie de l'agence, c'est un point qui est très important pour nous. Et là, je vais juste relire un peu l'amendement que nous avons proposé. Le premier a été... a été... n'a pas été accepté, Mme la Présidente, mais ce deuxième, il est quand même... donne la possibilité au gouvernement de garder toujours le contrôle. Donc, quand on dit : Mobilité Infra Québec... «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», ce qu'on a enlevé : «, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité,». Et c'est là, le débat, Mme la Présidente, que nous avons commencé hier. On l'a commencé parce que...

J'ai mentionné beaucoup d'acteurs. Nous avons essayé, avec le premier amendement, où on venait, hier... Pour les gens qui suivent, pour dire c'est quoi, la différence, avec le premier amendement d'hier, c'est qu'on disait que «Mobilité Infra Québec peut, de sa propre initiative, étudier, analyser et proposer un projet complexe de transport au gouvernement». Ça a été ça, le point de départ. Malheureusement, malheureusement, ça a été refusé par la partie gouvernementale.

On revient, aujourd'hui, avec un amendement qui ne le dénature pas du tout, du tout, du tout. Donc, si on veut faire un débat sur l'amendement, je n'ai aucun problème, il faut juste que tout le monde soit apte, avec de la bonne humeur, d'en discuter parce qu'il n'y a aucune obligation, il n'y a aucune contrainte. Et, quand on dit : C'est juste qu'on ne veut pas que ce soit automatiquement le gouvernement qui confie la responsabilité à Mobilité Infra, il faut que ce soit aussi une certaine autonomie.

Et quand je dis une «certaine autonomie», Mme la Présidente, il y a deux mémoires qui nous ont interpellés. Pour les gens qui nous suivent, l'étape où on est maintenant, c'est qu'on est sur un débat de fond pour parler : Est-ce que l'agence devrait être autonome ou pas? Le gouvernement, jusqu'à maintenant, refuse. Il veut lui donner... il veut lui exiger tout ce qui touche les mandats. Ça veut dire que c'est le gouvernement qui confie la responsabilité, or que c'est en contradiction totale avec les propos des gens qui sont venus en consultation.

Et d'ailleurs, je tiens à rappeler un élément important : Pourquoi on fait des consultations? On fait des consultations, c'est pour écouter les groupes, et là, je n'ai pas un, j'ai deux, Mme la Présidente. Je vais commencer

par la FQM : « Mobilité infra Québec, étant donné sa mission publique, ne doit pas... ne doit pas réserver son expertise exclusivement aux grands centres urbains, et 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. Les projets complexes de transport sont importants et le besoin de mettre en place de nouvelles solutions est criant pour les régions. La réponse innovante et structurante aux besoins des citoyens de toutes les régions du Québec n'exige pas toujours la construction ou la réfection d'infrastructures. Les projets dans les régions sont complexes par les besoins très variés et les moyens d'y répondre limités. » Et c'est pour cela, Mme la Présidente, hier, on parlait de donner cette autonomie à l'agence.

Je continue, Mme la Présidente. Et, sérieux, pourquoi on insiste sur ce point? On insiste sur ce point parce que nous sommes au début de la création de l'agence, et l'élément central de n'importe quelle agence, c'est sa mission. Et on l'a vu avec l'agence de Santé Québec, on l'a vu, que, si on ne prend pas le temps nécessaire pour bien définir la mission, c'est là où on va avoir un enjeu. Et là, je tiens à rappeler, Mme la Présidente, Pierre-André Hudon. Je l'ai beaucoup utilisé, M. Pierre-André Hudon, parce que, quand il est venu en commission parlementaire, c'est un des rares, c'est un expert, c'est un des rares qui a très bien dit : « Mobilité Infra Québec n'a pas de pouvoir d'initiative interne. » Si un gouvernement veut créer une agence et ne pas lui donner l'initiative, pourquoi créer une agence? Le ministère existe, les sous-ministres existent. On a un méchant beau organigramme. J'en suis sûr et certain, M. le sous-ministre le connaît par coeur, avec beaucoup de divisions. Donc, on veut acheter l'idée qu'il n'y a pas d'expert à l'intérieur du ministère par rapport à l'enjeu projeté et discuté sur la table, mais on veut travailler de la même façon qu'au ministère. Bien, pourquoi créer une agence qui va nous coûter, quoi, 12 millions de dollars, 3 millions pour les prochains six mois? C'est un débat de fond, Mme la Présidente. On ne peut pas faire l'économie de ce débat, sinon on est en train de perdre notre temps si on va répliquer le même modèle que le ministère.

Et je continue avec M. Pierre-André Hudon : « Mobilité Infra Québec n'a pas de pouvoir d'initiative interne pour analyser indépendamment les bonnes idées. » Bien, ça sert à quoi, alors, une agence, s'ils n'ont pas une certaine indépendance interne? Et regardez l'autre bout, ce n'est pas... ce ne sont pas les propos du député de Nelligan, c'est Pierre-André Hudon. Je pense que M. Hudon ne fait pas de la politique, il analyse les faits. Il a analysé le projet de loi de Mme la ministre, et je lui ai dit hier, elle répond quoi, à M. Hudon? « Il se trouvera nécessairement à la remorque du gouvernement. » C'est exactement ce qu'on ne veut pas. Si on crée une agence, si on lui ne donne pas l'indépendance nécessaire, ça sert à quoi, créer une autre agence? Je sais, Mme la Présidente, ça devient une obsession, chez ce gouvernement, de créer des agences. Quand ça ne marche pas, on l'a vu avec l'agence santé. Je ne sais pas, demain, si on va avoir d'autres agences quand ça ne va pas marcher dans un secteur. Et il pose deux problèmes, et je l'ai dit aux collègues hier : lisez ce que Pierre Hudon a dit sur la commission, vous avez son rapport. Il y a beaucoup de collègues autour de la table. Ils vont le lire et ils vont trouver deux choses, d'une part : « La connaissance fine des besoins se situe plus souvent au niveau municipal, local ou dans les sociétés de transport — donc, il précise... je dirais, il géolocalise même l'expertise — ce qui me fait me questionner sur la manière dont le gouvernement priorisera les projets confiés à Mobilité Infra — il y a bien un devoir de consulter, ça, ça existe dans l'article 29, on va s'y rendre — mais ça me semble un peu faible, surtout si cette consultation intervient lorsque le mandat a déjà été déterminé. »

Deuxième point : « Si on veut réellement constituer Mobilité Infra comme une réserve d'expertise, un peu comme la SQI pour le bâtiment, il semble qu'une certaine autonomie, pour l'analyse des opportunités, est nécessaire pour que les experts de la future agence puissent faire leur travail d'une manière pertinente pour ce qui... puisqu'il s'agit d'experts. »

Il ne faut pas l'oublier, il a beaucoup insisté sur les experts. Or que, Mme la Présidente, depuis le mois de mai, qu'est-ce que l'on a vendu à la population? On a perdu l'expertise, on veut l'avoir à l'intérieur de l'agence. C'est ce que le gouvernement dit sur toutes les tribunes. Mais comment vous voulez rassurer ces experts qu'ils vont avoir une certaine autonomie et non pas uniquement exécuter ce que le gouvernement veut sans attendre un mandat explicite? On dirait qu'on s'est parlé, avec M. Hudon, avant, mais on ne s'est pas parlé, parce que c'est grâce à lui qu'on s'inspire aujourd'hui pour déposer notre amendement. « Cela supposerait un pouvoir d'initiative où l'agence peut étudier les solutions qu'elle juge pertinentes. »

Au bout de la ligne, le gouvernement va prendre la décision. On n'est pas là, on n'est même pas là. On ne dit pas qu'au niveau de la machine gouvernementale, au niveau du processus de suivi des projets, ça va être une obligation, mais, quand tu recrutes des experts, ne leur demande pas uniquement qu'ils doivent faire ce que toi, tu veux, tu leur donnes l'esprit d'initiative. Et c'est là tout le débat sur le cheminement des innovations, peu importe le secteur, secteurs santé, éducation ou même dans le secteur du transport. Encore une fois, « cela supposerait un pouvoir d'initiative où l'agence peut étudier des solutions qu'elle juge pertinentes, puisqu'il s'agit d'experts », ne l'oublions pas. Or que, depuis le début... or que, depuis le début, Mme la Présidente, de la... du côté du gouvernement, ils ont complètement oublié qu'il s'agit d'experts qui sont à l'intérieur de cette agence, sans attendre un mandat explicite.

Alors, Mme la Présidente, je pense que cet amendement, il est juste. Ce qu'on propose, c'est donner plus d'autonomie, ce qu'on propose, c'est donner plus d'autonomie, laisser les experts travailler, parce que c'est ce qu'on aimerait, qu'ils puissent travailler. Et j'espère que le gouvernement, cette fois-ci, va accepter notre amendement. Merci, Mme la Présidente.

• (11 h 30) •

La Présidente (Mme Tremblay) : Oui, député de — excusez, j'ai comme un blanc — Taschereau, c'est ça, exactement, je suis désolée.

M. Grandmont : Je voulais juste être sûr que vous vous adressiez à moi, Mme la Présidente. Merci beaucoup. Bienvenue aussi dans cette commission, Mme la Présidente. Content de vous retrouver, chers collègues.

On est encore au coeur de l'article 4, qui est évidemment extrêmement important. C'est un article qui vient statuer sur la mission, sur les pouvoirs de Mobilité Infra Québec. Donc, je pense que ça vaut vraiment la peine d'y passer beaucoup de temps, parce que c'est le coeur de ce que sera et de ce que fera Mobilité Infra Québec. On ne peut pas faire l'économie de discussions et de propositions sur cet article-là, il est absolument fondamental au coeur du projet de loi qui, j'en conviens, est très long. Mais, en même temps, cet article-là est tellement fondamental, je pense que ça vaut la peine. Bon, tout ça pour dire que je reçois très positivement la proposition d'amendement de notre collègue député de Nelligan.

Donc : «Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, l'analyse d'opportunité, la planification [...] la réalisation de projets complexes de transport.» Moi, je pense que ça va dans le sens de ce qu'on a prôné, aussi, là, depuis le début. Vous vous souviendrez, dans mes remarques préliminaires, j'avais identifié que Mobilité Infra Québec était, de fait... la façon dont le projet de loi est écrit, beaucoup trop centralisé, beaucoup trop autoritaire, puis je le dis dans le sens, évidemment, là, de décisions centralisées qui descendent vers le bas. Donc, c'est vraiment des décisions qui viennent d'en haut, qui sont, l'expression anglaise est tout à fait appropriée, là, «top-down», verticales. Donc, c'est la verticalité, en fait, là, de la prise de décision, du processus de prise de décision — j'aime bien ça, cette expression-là, merci — qui est problématique à bien des égards. Il y en a plusieurs, autres aspects, évidemment, là, qui méritent, là... qui mériteront, évidemment, qu'on ait des bonnes discussions et des propositions d'amendement, mais cette verticalité-là, elle est hyperforte, et on doit trouver un moyen d'aplanir un petit peu cette prise de décision.

Donc, ça, c'est une chose, d'une part, puis il y a évidemment tout l'aspect, là, de... que j'ai déjà nommé... les aspects, là, d'attraction et de rétention de personnel, mais aussi la capacité qu'on peut se donner de planifier sur le long terme les projets de transport collectif et les projets de transport routier complexes au Québec, et ce, dans une perspective, évidemment, où, à chaque quatre ans au plus tard, on change de gouvernement ou on change potentiellement de ministre aussi. Puis, même à l'intérieur des cycles électoraux, il y a évidemment des modifications, des remaniements, là, au Conseil des ministres, qui sont toujours possibles, évidemment, et qui peuvent fondamentalement changer les orientations de Mobilité Infra Québec.

Alors, si on a cet... ce pouvoir de vision à long terme, on donne la chance au nouveau possesseur du portefeuille des transports, bien, d'avoir une base sur laquelle appuyer ses réflexions. Donc, je vais reprendre ça un petit peu depuis le début, là. Je voulais juste comme énumérer les différents arguments que j'allais discuter. Évidemment, puis il y a plusieurs groupes... je le dirais aussi, là, il y a plusieurs groupes, évidemment, qui ont appuyé, là, cette recommandation-là, que... de travailler à donner un pouvoir d'initiative à Mobilité Infra Québec.

Donc, d'abord, sur la verticalité, évidemment, c'est quelque chose que j'ai décrié dès le départ, on doit faire confiance au pouvoir en place. Tu sais, Mobilité Infra Québec est une instance qui aura, donc, un bureau de projet spécialisé, expert, qui pourra déployer son expertise un peu partout sur le Québec. Ça, en soi, je pense que c'est quand même une approche intéressante, mais, de donner cette possibilité-là à ses experts de nourrir le ministre ou la ministre, moi, je pense que c'est tout à fait louable, c'est dans les bonnes pratiques. On essaie d'avoir, le plus possible, une rétroaction de nos experts pour être capables d'accompagner le ministre ou la ministre.

Et, en même temps, aussi, bien, je l'avais proposé comme amendement, je ne le ferai pas cette fois-ci, je pense, mais on y reviendra certainement, l'idée selon laquelle on peut avoir aussi ce canal de communication avec les municipalités, avec les MRC aussi, mais, dans tous les cas, Mobilité Infra Québec va être à l'affût. Je veux dire, les experts qui vont être embauchés là seront à l'affût, seront... une capacité d'avoir des discussions avec les acteurs sur le terrain. Il n'y aura pas de processus formel, mais, ça, la ministre l'a refusé, d'avoir un canal formel par lequel les municipalités et les MRC pourraient communiquer avec les experts de Mobilité Infra Québec.

Cela dit, ne serait-ce que sur la base de sa propre expertise... de leur propre expertise, les experts de Mobilité Infra Québec vont être au courant, vont savoir comment ça se développe au Québec, les... quelles sont les opportunités qui sont devant nous pour développer des projets de transport collectif ou des projets de transport routier complexes au Québec. Donc, d'avoir cette espèce d'expertise en réserve, je pense que c'est une... ça milite en faveur, en fait, de cet amendement-là, l'idée étant qu'on a des gens qui vont être bien au fait... bien connectés avec le terrain, qui vont passer leur temps à faire des... Ils vont suivre l'actualité. Ils vont suivre un peu ce que... les discussions dans les différentes municipalités.

Donc, être capables de prendre cette somme d'information là, de, déjà, commencer à travailler un peu sur une réflexion de ce qui pourraient être les prochains projets sur lesquels on doit travailler chez Mobilité Infra Québec, moi, je pense que ça vient rehausser, si vous voulez, la capacité de Mobilité Infra Québec à être agile, mais en même temps aussi de maintenir cette réserve d'expertise là en son sein, et ça, ça m'amène à la notion, là, de rétention de personnel.

On ne peut pas... Je veux dire, le seul salaire ne peut pas être un justificatif, pour une personne, de rester... de rester sur... de rester au sein d'une entreprise ou de rester fidèle et de rester longtemps en entreprise. On va, à travers Mobilité Infra Québec, offrir des salaires qui seront plus intéressants que ce qui est offert actuellement au ministère des Transports et de la Mobilité durable. On veut être, je présume, compétitifs avec le marché privé, avec CDPQ Infra. Donc, on veut offrir des conditions salariales avantageuses, intéressantes.

En même temps, on ne pourra pas leur offrir plus qu'un montant qui... que les employés pourront éventuellement trouver aussi à l'intérieur des autres... des autres... des concurrents directs de Mobilité Infra Québec, alors que, chez les concurrents, en fait, je suis persuadé qu'on va travailler beaucoup sur l'aspect de ressources humaines, de maintien et de participation aux décisions des projets sur lesquels on décide de déposer des appels d'offres. Il y a quelque chose là-dedans, là, qui, je pense, risque d'être un désavantage concurrentiel par rapport aux autres employeurs potentiels, contre lesquels Mobilité Infra Québec va se disputer les ressources les plus intéressantes, les plus compétentes, les plus performantes.

Et donc, d'avoir ce volet-là qui permet de créer ce sentiment d'appartenance à une prise de décision... encore une fois, jamais rien de contraignant, je ne pense pas que c'est l'intention du collègue de Nelligan, là, mais d'avoir cette possibilité d'influencer et de prévoir un peu le futur des projets qui seront déposés au Québec... qui seront développés, pardon, au Québec, je pense que ça peut participer de façon adéquate à la rétention et à l'attractivité du personnel qu'on cherchera à enrôler au sein de Mobilité Infra Québec.

L'autre argument que je trouve intéressant là-dedans, c'est qu'on se donne la possibilité aussi d'être plus agiles, d'être plus efficaces. C'est-à-dire que, si, par exemple, un ou une ministre des Transports décide qu'un projet se fait... Je ne sais pas, moi, le tramway, par exemple, à Gatineau, bon, ils ont dit qu'ils n'en avaient pas besoin, de Mobilité Infra Québec, mais je prends juste ça comme exemple. Supposons que Mme la ministre décide d'aller de l'avant avec ce projet-là, ou son successeur, bien, d'avoir déjà été chercher... d'avoir déjà réfléchi à l'opportunité de réaliser ce projet-là, de l'avoir déjà un peu analysé, même un peu en surface, là, pour voir, tu sais, les arguments de base sur quel pourrait être le délai de réalisation, quelles sont les forces en pouvoir, comment on peut...

• (11 h 40) •

Même, il y a un aspect politique là-dedans aussi, parce que Gatineau, c'est un projet qui est extrêmement complexe, oui, évidemment, sur la forme que ça va prendre, parce qu'il est toujours complexe d'insérer dans un milieu urbain un projet de transport collectif sur rail, avec tout ce que ça implique d'infrastructures, évidemment, mais je pense que ce qui fait la particularité du projet de Gatineau, c'est la complexité politique de ce projet-là. C'est particulier comme endroit, parce que non seulement il y a deux villes, parce qu'on parle d'un projet, là, qui part de Gatineau puis qui s'en va... je pense, Mme la Présidente, vous connaissez un peu... qui part de Gatineau, qui s'en va vers Ottawa.

Il faut ajouter à ça qu'il y a deux gouvernements, le Québec et le gouvernement de l'Ontario. Il y a le gouvernement fédéral, en soi, aussi, qui est d'une grande, grande, grande complexité. On en parle souvent, moi et la ministre des Transports, sur l'importance de l'avoir comme bailleur, évidemment, de fonds dans ce genre de projet là. Il faut ajouter en plus là-dedans la Commission de la capitale nationale, qui n'est pas un petit joueur, puis, quand je vous vois sourire... puis ce n'est pas un petit joueur. Ce n'est pas... ce n'est pas si évident que ça de travailler avec cet acteur-là.

Donc, déjà, on vient doubler parce qu'on est sur deux territoires, deux entités, deux juridictions de gouvernement à l'échelle provinciale, mais de l'autre... En plus, on ajoute la Commission de la capitale nationale. Donc, c'est très, très, très complexe de le faire. Donc, si on a déjà des gens qui sont à l'interne puis qui... j'allais dire, sur leurs heures libres, mais ce n'est pas sur leurs heures libres, mais qui sont... qui ont la tâche, en fait, de commencer à réfléchir à ce genre de projet là, parce que c'est des projets complexes... Ça, c'en était... ça, c'en est bien un, puis j'aimerais bien, éventuellement, que, Mme la ministre, Mobilité Infra Québec regarde de ce côté-là si, toutefois, évidemment, il y a de l'intérêt du côté des pouvoirs municipaux... c'en est un qui est très complexe pour des raisons, justement, qui sont plus politiques, qui sont plus de gouvernance.

Donc, ça, c'est... Donc, vous voyez, si on a des gens qui commencent à réfléchir à ça, là, qui regardent un peu les choses aller puis qui essaient de trouver des voies de passage pour que ce projet-là se fasse, bien, le jour où on dit... puis, encore une fois, c'est un exemple, je ne dis pas qu'il faut faire ça à Gatineau, mais, le jour où on dit : OK, on s'avance, avec Mobilité Infra Québec, dans le projet de tramway sur Gatineau et Ottawa, puis on a déjà des réflexions pour être capables d'agir le plus rapidement possible, on part moins de zéro, en fait, dans un projet comme celui-là.

Donc, moi, je pense que, d'un point de vue d'efficacité et de rapidité de réalisation... Puis c'est un peu le souhait aussi, c'est les intentions de Mme la ministre, hein, elle l'a dit, on veut, oui, reprendre les destinées... le contrôle, en fait, là, des destinées des projets de transport collectif et des projets routiers complexes au Québec, d'une part, mais, en plus, je pense qu'il y a une volonté qu'on agisse rapidement. On veut livrer plus rapidement, et c'est toujours des projets qui demandent une bonne préparation.

Puis j'irais même ajouter que les lectures de Mme la ministre récemment... parce que je sais qu'elle lisait le livre, là, *How Big Things Get Done*. Elle le lisait. Son collègue, aussi, aux Infrastructures le lisait aussi. On les a vus tenir ce livre-là, là, dans leurs mains. Un des principes fondamentaux, puis d'ailleurs Jacques Roy, l'expert aux HEC, en parlait, on doit travailler... En fait, il faut penser lentement puis agir rapidement, puis une des bonnes façons de penser lentement, de penser longuement, c'est effectivement de lever toutes les pierres le plus longtemps en amont pour être capables, une fois qu'on décide d'agir, parce qu'on est vraiment sûrs à la fois de la cible, du projet, on a attaché tous les partenariats... là, on est capables d'agir rapidement.

Puis, en plus, pour une question d'acceptabilité sociale, je pense que ça peut aider, notamment, parce que l'acceptabilité sociale, lors des travaux de projets de transport collectif ou transport routier complexes, tend à baisser. Ça s'est observé un peu partout. Déjà, c'est difficile d'avoir l'acceptabilité sociale pour des projets de transport collectif complexes, puis on en a des exemples, tous, en tête, évidemment, mais c'est la même chose un peu partout dans le monde. Cette acceptabilité sociale là a tendance à diminuer pendant les travaux, donc d'où l'intérêt de faire les travaux le plus efficacement et le plus rapidement possible, d'autant plus qu'au Québec on sait combien la période de travaux nous est, malheureusement, raccourcie, amputée par la période hivernale.

Donc, l'importance de travailler très longuement en amont, bien, c'est un peu ça que la proposition, il me semble, du député collègue de Nelligan vient offrir à Mme la ministre. Une opportunité de travailler plus en amont, de façon... de façon efficace, parce qu'on a des experts qui le feraient, mais de travailler en amont pour, après ça, réaliser rapidement les projets, c'est exactement, je pense, dans la même lignée des intentions affichées de Mme la ministre. Donc, moi, je pense que c'est une... c'est une opportunité à ne pas manquer. Ça nous permettrait de gagner en efficacité, en rapidité.

Puis l'autre chose, l'autre argument que je... qui vient me rejoindre encore une fois avec cet amendement-là du collègue, c'est la capacité à planifier à long terme le développement des projets de transport collectif, notamment, mais aussi transport routier complexes, mais on sait combien on a besoin de faire un rattrapage, sur les projets de transport collectif, qui est assez... qui est assez important. On sait combien aussi d'autres juridictions dans le monde ont réussi à trouver des recettes pour être capables de développer leur transport collectif en continu, sans arrêter, et on est toujours dans un mode où on planifie les prochaines étapes à venir sur des horizons qui sont de plus en plus courts parce qu'on a pris acte qu'on devait avoir un grand plan pour développer nos réseaux de transport collectif et on y va station par station, nouvelle ligne par nouvelle ligne.

Moi, je pense qu'il y a une beauté à ça. Puis d'ailleurs je pense que Mme la ministre aussi l'a souligné elle-même, ça a pris du temps avant qu'on recommence à faire des projets de transport collectif. Là, entre le REM puis ce qui s'est fait avant, de manière majeure, il y a eu Laval, le prolongement de la ligne orange, mais, je veux dire, il y a tellement de temps entre deux projets de transport collectif au Québec... Il faut trouver une façon de planifier les choses qui soit plus efficace et qui nous amène dans une logique où on développe en continu nos réseaux de transport collectif majeurs.

Ça, ça peut aider, notamment, aussi à maintenir sur place, bien, en fait, au Québec, une expertise qui nous fait défaut, effectivement, parce que, si on a des projets à tous les 20 ans, ou à tous les 30 ans, ou à tous les 40 ans, l'expertise, là, elle n'a pas attendu, là, est allée... elle a sorti du ministère des Transports ou, éventuellement, de Mobilité Infra Québec, est allée rejoindre les rangs des organisations privées qui développent des projets de transport collectif, mais pas ici, au Québec. Ils les développent en Ontario, les développent en Alberta, ils les développent en France, ils les développent aux États-Unis, ils les développent en Suisse.

Les entreprises, là, qu'on a au Québec... On l'a, l'expertise, mais les gens qui y travaillent, travaillent à l'extérieur du Québec. Donc, on a des entreprises ici, au Québec, qui font du matériel roulant, qui font de l'ingénierie, qui font des infrastructures pour accueillir le matériel roulant, puis travaillent... font cette job-là à l'extérieur du Québec. C'est quand même... c'est quand même dommage de se passer de cette expertise-là. Donc, en développant une planification à long terme, ça nous permet de maintenir à Québec... au Québec cette... une expertise qui va permettre de développer puis de maintenir une expertise, finalement, sur le territoire québécois et de développer en continu des projets.

L'autre chose que je disais aussi, c'est qu'en ayant cette capacité de réflexion sur les projets qu'on doit faire, les opportunités qu'on pourrait saisir, encore une fois, jamais rien de contraignant là-dedans, mais c'est aussi une capacité qu'on donne aux personnes qui succéderont Mme la ministre et qui prendront les rênes du ministère des Transports et de la Mobilité durable de choisir des projets, mais pas exclusivement, évidemment, parce qu'encore une fois il n'y a rien de contraignant, mais de s'offrir un portefeuille de projets sur lesquels on pourrait avancer parce qu'il y aurait eu une préanalyse, il y aurait eu... il y aurait eu des études d'opportunité un peu sommaires. Évidemment, on ne peut pas s'autoriser à faire des processus qui sont... qui sont complets, mais qui donnent la possibilité de nourrir les successeurs de Mme la ministre, et donc de maintenir cette cadence-là de réalisation de projets de transport collectif complexes, qui, évidemment, peut...

La Présidente (Mme Tremblay) : Député de Taschereau, juste vous aviser qu'il vous reste moins de deux minutes pour votre intervention.

M. Grandmont : Oui, oui, je suis correct, je suis au courant.

La Présidente (Mme Tremblay) : Parfait. Merci.

M. Grandmont : Donc, moi, je pense que c'est un amendement qui est très pertinent, encore une fois, d'abord, pour être capables de se constituer une réserve d'expertise qui manque cruellement au Québec. Évidemment, on a besoin de recréer cette réserve d'expertise. Bon, Mme la ministre a décidé de la créer à travers Mobilité Infra Québec, une agence qui pourra faire essentiellement à peu près tout ce que le ministère des Transports et de la Mobilité durable peut faire actuellement, c'est-à-dire à la fois des projets de transport collectif, mais aussi des projets de transport routier complexes.

Donc, on décide de sortir pour avoir un bureau de projet qui sera spécialisé dans les projets complexes puis on laissera au ministère des Transports la gestion des programmes, les projets non complexes, la signalisation, la réglementation. Donc, tout ça, ça restera au ministère des Transports, à la fois sur le transport collectif, le transport routier. Donc, tout ça, ça restera au ministère des Transports.

D'ailleurs, je me permets une suggestion parce que je l'ai déjà faite à Mme la ministre, mais l'idée de créer une direction des transports actifs au sein du ministère des Transports, je pense que ça pourrait être une bonne idée aussi. On n'a personne dont c'est la responsabilité. Actuellement, on a des coordonnateurs qui relèvent de quelques directions, mais ça ne nous donne pas la possibilité d'avoir quelqu'un qui se lève tous les matins puis il veut développer les réseaux de transport actif au Québec.

Donc, on aura ça, cette expertise-là qui va pouvoir faire des projets de transport collectif et transport routier complexes. On aura aussi... Évidemment, on pourrait, grâce à cet amendement-là, augmenter l'efficacité et la rapidité de réalisation des projets et puis aussi, en même temps, Mme la Présidente, se donner des outils pour faire une planification à long terme de ces projets.

• (11 h 50) •

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Oui, merci beaucoup, Mme la Présidente. Effectivement, le débat qui a cours présentement est fondamental parce qu'on parle évidemment de la mission de l'agence pour les prochaines années, voire les prochaines décennies, et, visiblement, on a un os dans la définition d'une mission d'une agence qui ne porte la responsabilité d'agence que par son nom et non pas par sa mission, et c'est ce que révèle un peu la proposition du député, mon collègue de Nelligan, et qui est particulièrement intéressante dans la mesure où, si on veut véritablement définir une mission pour Mobilité Infra Québec, pour une agence digne de ce nom, bien, il faut lui confier une mission, et une mission que je qualifierais d'inconditionnelle.

Ici, je pense que cet élément de la proposition de la ministre, essentiellement, est conditionnel à la volonté du gouvernement de confier des responsabilités à ladite agence, et, si on analyse froidement la proposition, on pourrait même conclure que cette agence-là, à défaut d'avoir un mandat, à défaut de se voir confier des responsabilités, elle n'a plus de mission. Sa mission dépend d'une volonté politique décrétée par la ministre. C'est comme si on disait qu'il y a une mission, mais il n'y a pas vraiment une mission. La mission est épisodique. Elle est liée au contexte, liée à la volonté politique de la ministre ou du... ou d'un gouvernement. En dehors des responsabilités confiées par le gouvernement, cette mission-là est essentiellement inexistante, sans substance, sans saveur, sans pertinence, et c'est un peu la raison pour laquelle c'est fondamental, aujourd'hui, de définir ce qu'est la mission, indépendamment des mandats. Cette mission d'une agence ne peut pas dépendre que des mandats qui lui sont confiés.

Je ne vois pas dans quel univers des experts en matière de mobilité, de transport, même des administrateurs, parce qu'on parlera éventuellement, là, de l'administration d'une telle agence, peuvent se voir confier justement une responsabilité, lors de leur embauche, lors de leur recrutement, qui est relative à une mission qui, essentiellement, est conditionnelle à ce que le gouvernement accorde des mandats d'étude ou de réalisation de projets, et je pense que c'est assez fondamental comme réflexion parce que ça nous ramène à l'idée qui a été véhiculée, émise, transmise par la ministre à quelques reprises, à l'effet que cette agence, c'était comme une espèce de bureau de projet, mais pour l'ensemble du territoire du Québec, mais la définition d'un bureau de projet, évidemment, à la base, bien, c'est lié de façon inextricable à un projet bien défini.

Quel est le projet de l'agence que l'on discute ici autour de la table comme parlementaires, une agence qui est autoportante, s'il n'y a pas de projet? Bien, on dit essentiellement que l'agence est mise en place comme une structure en attente d'un mandat. Donc, essentiellement, elle n'a pas de responsabilité, à moins qu'on lui en confie sur une base ponctuelle, pour des projets donnés, et c'est ce qu'on essaie d'exprimer par différents moyens, que la mission de l'agence, et l'agence elle-même, doit être autoportante. On doit disposer d'un minimum d'autonomie pour pouvoir savoir à quoi on sert, et ça, moi, je trouve que c'est l'aberration du projet de loi.

C'est comme si on fabriquait un outil télécommandé par le ministère au moment où on en aura besoin, mais le temps qu'on choisisse des projets puis sur quelle base on va choisir les projets, c'est toute une question qu'on n'a pas encore résolue, parce qu'il faut que la mission d'une agence puis son travail soient dictés non seulement par des mandats, mais que ces mandats découlent d'une vision, d'une approche, de choix qui reposeront sur quoi? Bien, ils reposeront sur, j'imagine, les engagements politiques puis peut-être le pif du ministre ou de la ministre, mais il n'est pas inscrit en toutes lettres que cette agence-là a un mandat de conseiller, par exemple, la ministre, le ministre ou encore de réaliser des analyses, des études, de voir ce qui se passe à l'extérieur, donc maintenir cette espèce de veille pour pouvoir mettre à exécution un certain nombre de projets lorsque le moment sera venu.

Donc, sans avoir un minimum d'indépendance face aux mandats qui seront donnés, bien, cette agence-là, elle est, en quelque sorte, virtuelle. Elle réagit aux commandes de l'État et du gouvernement, et, à mon point de vue, c'est ce qui est inacceptable pour nous, de se lancer là-dedans sans s'assurer que l'agence puisse avoir un certain contrôle sur sa propre destinée et connaître clairement son rôle à l'avance. Son rôle ne sera défini, de la façon dont on lit le libellé original, que par les mandats qui... les responsabilités qui lui seront confiées, et on l'a évoqué tout à l'heure et au cours des dernières séances de travail, que ce mandat-là est appelé à être élastique. Il pourrait s'étendre de la mobilité durable en matière de transport collectif à des projets routiers ou autoroutiers qui rentrent carrément, là, dans le carré de sable qui est déjà dévolu au ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Et là on a déjà fait le plaidoyer à l'effet qu'on aurait un dédoublement, un chevauchement, une perte, évidemment, de temps, d'énergie, d'efforts, de ressources, qui est absolument inconcevable, et qu'il est important de définir en amont si on veut faire notre travail de façon rigoureuse, et je ne sais pas à quel point les gens qu'on pourrait solliciter, mon collègue de Taschereau avait raison de le dire, peuvent être emballés à l'idée de faire partie d'une agence qui n'a pas de mission tant et aussi longtemps qu'elle ne reçoit pas de responsabilité.

Donc, on va retenir leurs services, mais sans leur dire exactement ce qu'ils auront à faire tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas choisi de les faire travailler sur l'un ou l'autre des projets qui seront décidés par le gouvernement. Je pense qu'il est juste de dire que les... une agence comme celle-là doit avoir sa propre autonomie, sa propre autonomie définie par sa mission, et en coordination avec ce qui existe autour d'elle, bien entendu, donc le ministère des Transports et de la Mobilité durable au premier chef, les sociétés de transport, les autres agences, évidemment, les municipalités, tous les partenaires de l'écosystème du transport et de la mobilité au Québec.

Bien entendu, puis on l'a répété à de nombreuses occasions, qu'ultimement, et ça, je pense qu'il faut distinguer les deux, lorsqu'on décide d'investir des montants importants, des fonds publics dans la réalisation d'un projet, le dernier mot appartiendra toujours au gouvernement du Québec parce qu'il s'agit de fonds publics, de l'argent durement gagné des contribuables, qui misent sur son gouvernement pour faire les investissements judicieux auxquels on est en droit de s'attendre.

Ça, c'est incontournable, mais de subordonner l'agence aux décisions du gouvernement pour l'ensemble de ses fonctions et de sa mission me semble incompatible avec la notion même d'une agence que l'on veut créer, qui

n'est pas un bureau de projet parce que qui dit bureau de projet dit projet. Là, qui dit agence dit conseil d'administration, dit équipe, dit expertise, dit travail à réaliser, de façon autonome, en collaboration avec d'autres partenaires, je viens de le mentionner, et, au premier chef, avec le ministre et le gouvernement, dans une espèce d'aller-retour où chacun fait son travail.

• (12 heures) •

Et je parle d'autonomie de l'agence et de son indépendance relative, bien entendu, parce qu'elle n'aura jamais une indépendance financière, on en convient. Donc, elle devra oeuvrer à l'intérieur d'un cadre qui est celui qui est dicté par le projet de loi et par le gouvernement, selon les budgets qui lui seront accordés, mais pas oeuvrer strictement sur des projets. C'est comme si on sautait l'étape de doter l'agence de sa mission en propre puis ensuite qu'on lui dise : Voici des projets sur lesquels moi, j'aimerais que tu travailles davantage, mais on confond, à mon point de vue, deux rôles qui sont distincts, celui de développement d'expertise, une vision, d'analyse d'opportunité, de planification, et la réalisation d'un projet, en tant que tel, qui pourrait être, à ce moment-là, proposé par l'agence, et, si on dit que l'agence propose, bien, évidemment, c'est le ministère, c'est le gouvernement qui dispose.

Et ça me fait également penser au fait que les gens qui vont travailler là... Quand on dit qu'il n'y a pas d'expertise au Québec, là, il faut qualifier. Ce n'est pas qu'il n'y a pas d'expertise au Québec, ce n'est pas que les Québécois... ce n'est pas des individus au Québec qui ne possèdent pas l'expertise. L'expertise est là, elle est diffuse, elle est disparate, et c'est-à-dire qu'elle est dispersée à travers différents cabinets, différentes entreprises, différentes agences, même au ministère, et ce qu'on veut, c'est rassembler une équipe qui possède une expertise, et je pense que ces experts-là, bien, ne sont pas que des robots que l'on va actionner, là, au besoin, lorsqu'on a décidé, politiquement, qu'on voulait travailler sur un projet. Je pense que ces gens-là doivent avoir eux-mêmes une certaine autonomie professionnelle. Or, qui dit autonomie d'agence dit également autonomie professionnelle. On le dit pour à peu près tous les professionnels reconnus au Québec, dans toutes les disciplines, dans tous les secteurs. Je pense, tu sais, à l'autonomie professionnelle en matière de santé. Évidemment, là, tous ces professionnels-là ont des compétences reconnues, ont un code d'éthique, ont également, dans bien des cas, un code de profession qui dicte l'ampleur des initiatives et de l'autonomie dont ils disposent, et j'ai beaucoup de peine à imaginer que l'autonomie des professionnels qu'on va aller recruter pour constituer l'agence, bien, relève essentiellement des responsabilités gouvernementales qu'on va leur accorder. On va leur accorder ça au jour le jour? De mois en mois? Ça ne marche pas, cette histoire-là. Il faut que l'agence qui est gouvernée par justement un certain nombre de gestionnaires, mais également un conseil d'administration... doivent avoir les coudées franches à certains égards dans leur fonctionnement et dans leur travail pour être prêts à agir, le moment venu, lorsqu'on aura choisi d'affecter des sommes importantes pour la réalisation des projets. Alors, pour moi, l'idée d'avoir... d'accorder ce pouvoir d'initiative là est absolument, totalement fondamental si on veut véritablement dire qu'il s'agit d'une agence à proprement parler.

Je ferais un parallèle. On vient de créer une autre agence, à travers un projet de loi, le projet de loi n° 15, là, qui réforme le système de santé de façon importante. On y a travaillé des mois et des mois. Malheureusement, il y a la moitié des articles... parce qu'il y en avait presque 1 200, là, qu'on devait étudier, il y a la moitié des articles qui n'ont malheureusement pas été étudiés en profondeur, avec les risques que ça comporte, parce que le gouvernement était pressé à faire adopter ce projet de loi, et il l'a adopté par bâillon. Alors, moi, je pense qu'on aurait pu passer davantage de temps pour éviter les écueils, éviter les problèmes, éviter justement l'atterrissage difficile de l'agence Santé Québec, mais je ne veux pas m'éloigner trop, trop du sujet, mais on voit qu'aujourd'hui, un an et demi plus tard, bien, on attend encore les résultats et que le système continue de se détériorer. Mais, pour ce qui est du transport, la mobilité, ne commettons pas les mêmes erreurs. On a là des enseignements à tirer des projets de loi et des études qu'on a réalisés par le passé, et particulièrement dans cette volonté maintenant du gouvernement de créer des agences pour, semble-t-il, être plus efficaces et plus performants. C'est ce qu'on disait en santé. J'espère qu'on va être plus performants aussi en matière de développement d'infrastructures puis de réseaux de transport puis de projets complexes... réseaux de mobilité.

Alors, pour ce faire, lorsqu'on a mis sur pied une agence comme Santé Québec, bien, il n'est pas question d'avoir une agence sous tutelle du ministère. On l'a dit, on va scinder les rôles. Puis le parallèle est important. Puis, Mme la Présidente, je veux bien qu'on comprenne que je ne suis pas en train de changer de sujet. Je suis en train de donner un exemple comme quoi une agence gouvernementale peut et doit avoir sa mission en propre pour pouvoir avoir, jusqu'à un certain point, une autonomie, une indépendance qui lui donne les coudées franches dans son action au quotidien en matière de livraison de services, d'analyse, de planification, et ainsi de suite, et, ultimement, de projets, et que ce n'est pas la même chose que de faire, par exemple, le développement de grandes orientations ou de choix budgétaires qui devront toujours appartenir au ministère.

Alors, ce que je veux dire simplement, c'est qu'on ne peut pas créer une agence en lui disant : Tu existes, là, mais attends un peu, je vais juste regarder ce que j'ai le goût de faire comme projets, puis, ensuite, bien, tu vas pouvoir entrer en opération lorsque je vais te donner un mandat, puis un mandat sur un projet. Puis, après ça, peut-être qu'il y en aura un deuxième, peut-être qu'il y en aura un troisième, peut-être qu'ils seront concurrents ou les uns après les autres, mais il y a quelque chose là, à mon sens, qui ne fonctionne pas pour renforcer le savoir-faire de l'État en matière de réalisation de projets. Parce que la réalisation ne peut pas être dissociée de l'analyse préalable de la planification d'ensemble, de la vision intégrée.

Puis on a souvent parlé du fait que ce n'est pas la première fois qu'un gouvernement décidait de regarder la possibilité de créer une agence et... une agence en matière de transport ou de mobilité. On l'a déjà fait, on l'a déjà fait, dans ma formation politique, deux fois plutôt qu'une, d'abord en 2013 avec le dépôt d'un projet de loi par le ministre des Transports et des Affaires municipales de l'époque, le député de Jonquière, la Loi sur l'Agence des

infrastructures de transport du Québec, et, une deuxième fois, en 2021, avec un projet de loi largement inspiré du premier pour la création d'une agence. Et ce qu'on disait, à ce moment-là, c'était que l'agence, évidemment, avait pour mission de... dans une perspective de développement durable, bien entendu, là, c'est... de renforcer, justement, le savoir-faire de l'État et de développer une expertise en matière d'étude, de planification, de conception et de réalisation de projets. Cette mission-là, elle lui appartenait, à cette agence qu'on voulait créer, en propre, sans que ce soit subordonné à une responsabilité accordée par décret, par le ministre ou par le gouvernement. Alors, moi, je pense que c'était la bonne façon de voir les choses, de définir la mission.

Et donc le mandat général de Mobilité Infra Québec, pour ma part, est impératif, en amont des mandats spécifiques reliés à des projets complexes donnés, dans une localisation précise...

La Présidente (Mme Tremblay) : ...

M. Arseneau : Alors, là-dessus... Mme la Présidente, je vous remercie. Je vais conclure... peut-être me réserver quelques secondes encore, là, pour compléter, mais je pense que c'est véritablement fondamental de pouvoir définir la mission de façon bien, bien distincte des mandats et des responsabilités confiés par le gouvernement, parce que ce devrait être, à mon point de vue, dans ma compréhension de ce qu'on est en train de faire ici, à la commission, puis de ce à quoi sert la législation... c'est d'accorder un mandat, de clarifier une mission pour un organisme, un organisme qui aura une mission en propre et qui, ensuite, pourra recevoir des mandats du gouvernement. Distinguons les deux, Mme la Présidente, et je pense qu'on va savoir de façon beaucoup plus claire ce sur quoi on travaille et les résultats qui viendront par la suite. Pour l'instant, je vais retenir mes commentaires et ma dernière minute ou derniers 30 secondes.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci. Donc, je vais d'abord donner la parole au député de Nelligan, puis, après, je reviendrai au député de Taschereau.

• (12 h 10) •

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Écoutez, je tiens à remercier mes deux collègues, le député de Taschereau et la députée de Mille-Îles, qui... pour une deuxième fois, d'une manière très éloquente, ils sont sur le fond du débat, avec des arguments très solides sur l'autonomie de l'agence. Et quand... Je tiens à le dire qu'on est... les trois partis, on parle du fond de la création de l'agence.

Entre-temps, j'écoutais mes collègues... je parlais avec ma collègue, et vous savez qu'est-ce qu'on a fait? On est allé chercher deux agences, le projet de loi n° 15, création de l'agence en santé, et nous avons aussi cherché la mission de la Société québécoise des infrastructures, et vous allez comprendre pourquoi. La mission de la Société québécoise des infrastructures... parce que c'est... Tout à l'heure, je parlais de l'argument de M. Pierre-André Hudon, qui disait : Si on veut réellement constituer Mobilité Infra Québec comme une réserve d'expertise, un peu comme la SQI, Société québécoise des infrastructures, pour le bâtiment... Je vais vous lire, je vais vous lire la mission de la Société québécoise des infrastructures : «La Société a pour mission, d'une part, de soutenir les organismes publics dans la gestion de leurs projets d'infrastructure publique et, d'autre part, de développer, maintenir et gérer un parc immobilier qui répond à leurs besoins, principalement en mettant à leur disposition des immeubles et en leur fournissant des services de construction, d'exploitation et de gestion immobilière.» Il n'est écrit nulle part, Mme la Présidente, «lorsque le gouvernement lui en fait la demande», nulle part, nulle part. Je n'ai pas trouvé «lorsque le gouvernement lui en fait la demande». Donc, on est vraiment dans un débat où la nouvelle agence du transport, elle, va être sous la gouverne du ministère du Transport, mais il doit lui confier le mandat, et là c'est une... en fait, c'est... ça ne suit pas un peu ce que Pierre Hudon disait, mais, même si on la compare avec la mission de la Société québécoise... la... québécoise des infrastructures...

Maintenant, on va aller voir l'agence de santé, la mission de l'agence de santé : «Santé Québec a pour mission d'offrir, par l'entremise des établissements publics, des services de santé et des services sociaux dans les différentes régions[...]. Dans ces régions — donc, on parle beaucoup, beaucoup de la mission — elle coordonne[...], notamment par des subventions, l'offre de tels services par les établissements privés ainsi que celle de services du domaine de la santé et des services sociaux [pour...] par certains autres prestataires privés.

«Santé Québec a également pour mission d'appliquer la réglementation, prévue par la présente loi, de certaines activités liées au domaine de la santé et des services sociaux.

«De plus, Santé Québec a pour mission de mettre en oeuvre les orientations, les cibles et les standards déterminés par le ministre, notamment à l'égard de l'organisation et de la prestation...» Donc, le ministre donne les orientations, les cibles et les standards. Après, l'agence est responsable de les mettre en oeuvre. «Enfin, Santé Québec a pour mission d'exercer toute fonction qui lui incombe en vertu d'une autre loi ou que le ministre lui confie.»

Donc, quand on voit, Mme la Présidente, que, nulle part, que ce soit au niveau de la santé ou au niveau même de la Société québécoise des infrastructures, qui est très, très, très proche de l'agence de santé que le gouvernement s'apprête à créer, le mot «lorsque le gouvernement lui en fait la demande»... Je viens de vous lire la mission de la SQI, Mme la Présidente, et nulle part, nulle part on ne voit la mention que le gouvernement doit confier la responsabilité. Donc, la phrase entre deux virgules met un peu de... pas de pression, mais dénature un peu même la création de l'agence, et, comme je vous ai dit, Mme la Présidente, nous sommes en train de définir la mission principale de l'agence que le gouvernement souhaite créer.

Donc, on ne peut pas, au début de ce débat, faire abstraction que, demain, Mobilité Infra Québec, vu un contexte budgétaire... Et je tiens à vous le rappeler d'une manière très rapide, ce qu'on vit présentement, vous avez

vu vous-mêmes des coupures dans des services de francisation, des coupures un peu partout, s'il n'y a pas demain un projet, le risque, il est très élevé que ces experts vont quitter. Et c'est pour cela qu'à l'intérieur, s'il n'y a pas de mandat, l'autonomie doit être respectée parce que l'analyse des opportunités est toujours nécessaire pour les experts de la future agence, parce que, si eux, ils jugent que c'est pertinent, faire une analyse d'opportunité, bien, ils peuvent prendre l'initiative sans attendre un mandat explicite.

Et c'est là où on a un débat avec le gouvernement, qui... Le gouvernement ne semble pas prendre au sérieux l'ampleur de la mission et la définition de la mission. Si, encore une fois, Mme la Présidente, on veut créer une agence, le gouvernement... Parce que c'est une initiative gouvernementale. Je tiens juste à rappeler aux collègues autour de la table la déclaration de leur collègue ministre de la Cybersécurité actuel : «Créer une agence, c'est créer une agence de favoritisme. Créer une agence, c'est créer une instance qu'on éloigne du contrôle parlementaire.» C'est le collègue qui siège encore avec les députés caquistes, Mme la Présidente. Donc, nous, quand on voit ça et on veut une certaine autonomie, pourquoi toujours la commande doit venir du gouvernement? Pourquoi c'est le gouvernement qui doit confier la responsabilité à Mobilité Infra... l'analyse d'opportunité?

Donc, je ne veux pas revenir sur les propos de M. Pierre-André Hudon, Mme la Présidente, mais je trouve qu'il y a comme une contradiction dans le langage gouvernemental. On dit à un certain moment : Heille! Ça nous prend des experts, parce qu'on n'en a pas, on n'en a pas au ministère des Transports, on n'a pas des experts parce que ça fait longtemps... on n'a pas fait des projets. D'ailleurs, vu qu'on a un manque d'experts et d'expertise, c'est pour cela qu'on a donné à CDPQ Infra de faire le REM de l'Ouest, et on leur a donné aussi Québec pour nous aider avec les va-et-vient avec le tramway, à Québec. Mais, Mme la Présidente, pensez-vous sérieusement que CDPQ Infra ne prend pas d'initiative?

La Présidente (Mme Tremblay) : Il vous reste moins de deux minutes.

M. Derraji : Pensez-vous vraiment, Mme la Présidente, que les experts qui sont à Mobilité Infra attendent une commande avant d'analyser les opportunités? Ils ne seront pas rentables. Donc, si on veut répliquer le même modèle qu'on a présentement, avec un ministère, je pense que le gouvernement est sur la bonne voie. C'est qu'encore une fois... une nouvelle agence qui va coûter aux contribuables québécois, dans un contexte économique extrêmement difficile, on coupe un peu partout ou on augmente les salaires de l'agence sans... de l'agence de santé sans voir aucun résultat, et on vient, aujourd'hui, créer une autre agence... le gouvernement, c'est ce qu'il espère, nous, on essaie de faire notre travail, mais sans prendre... sans prendre un minimum de définition dans la mission de l'autonomie.

L'autonomie, elle n'existe nulle part. Ça veut dire : On vous ramène, en tant qu'experts, attendez qu'on vous donne un mandat. Mais là, de l'autre côté, qu'est-ce qu'on dit? Bien, écoutez, on va avoir tellement de travail qu'ils ne vont pas chômer. Écoutez, Mme la Présidente, je prends juste ce qui s'est passé avec le tramway et les va-et-vient, le troisième lien, par exemple. On nous dit souvent : Ah! vous ramenez le troisième lien, ce n'est pas le forum. Mais, excusez-moi, Mme la Présidente, les va-et-vient du gouvernement nous imposent de ramener ça, parce que, si nous sommes là aujourd'hui, c'est parce qu'il y avait un laxisme en matière de transport. Il n'y a aucun projet initié pendant le mandat de la CAQ. Ils ne peuvent pas se vanter, aujourd'hui, qu'ils ont un bon bilan en matière de lancement de projets en infrastructures.

Donc, Mme la Présidente, encore une fois... je sais, il ne me reste pas beaucoup de temps, je pense que l'amendement répond à une demande très claire, et nous, sur le débat de fond qu'on a avec le gouvernement, on veut absolument définir la mission de la future agence.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci. Député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. J'ai très peu de temps. Je vais déposer un sous-amendement, madame. Je demanderais une courte suspension.

La Présidente (Mme Tremblay) : Parfait. Je vais suspendre les travaux quelques minutes, merci.

(Suspension de la séance à 12 h 20)

(Reprise à 12 h 24)

La Présidente (Mme Tremblay) : Parfait. Donc, nous allons reprendre les travaux. M. le député de Taschereau, je vous invite à lire votre amendement.

M. Grandmont : Mon sous-amendement, oui.

La Présidente (Mme Tremblay) : Sous-amendement. Tout à fait, vous avez bien raison.

M. Grandmont : Ah! bien, il est au tableau, en fait, c'est ça, hein? Parfait. Donc, l'amendement va comme suit : L'amendement à l'article 4 introduit par l'article 1 du projet de loi est modifié par l'ajout des termes «, de sa propre initiative comme à la suite d'un mandat issu du gouvernement,».

L'article modifié se lirait ainsi : «Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, de sa propre initiative comme à la suite d'un mandat issu du gouvernement, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport.»

L'objectif avec cet... ce sous-amendement-là, pardon, c'est effectivement, là, d'enlever, tel que le proposait mon collègue député de Nelligan, la notion qui va dans un seul sens, en fait, de donner... de donner... que le gouvernement puisse donner un mandat à l'agence Mobilité Infra Québec d'analyse d'opportunité, de planification ou de réalisation de projets complexes de transport, mais pour trouver une espèce de solution un peu qui vient montrer qu'on peut aller dans les deux sens. Que, d'une part, évidemment, le gouvernement est toujours en droit de donner des mandats à Mobilité Infra Québec quant à l'analyse d'opportunité, la planification et la réalisation de projets complexes, mais également aussi, à l'inverse, que, de sa propre initiative, Mobilité Infra Québec puisse faire ce genre de travail préparatoire qui permettrait, effectivement, là, de donner la latitude dont on cherche à avoir, là, chez Mobilité Infra Québec.

Donc, tout simplement, là, on est, encore une fois, sur le fond. On est encore sur l'article 4 et on vise à trouver une façon de donner une certaine autonomie à Mobilité Infra Québec, une autonomie, évidemment, qui n'est pas contraignante, mais qui permet, comme on le disait tantôt, de bâtir une structure qui est autoportante. Je pense que c'est les termes, là, de... qui ont été utilisés par mon collègue des Îles-de-la-Madeleine tout à l'heure, et je les fais miens aussi, d'avoir cette agence qui est autoportante parce qu'autrement on a une agence qui est tributaire du bon vouloir de mandats qui lui sont confiés par le gouvernement du Québec. Donc, l'enjeu là-dedans est évidemment de toujours s'assurer d'avoir une structure qui... dans le fond, qui reste solide, peu importent les cycles électoraux, peu importent les possibilités qu'on aurait d'avoir des changements de ministres, éventuellement, dans... à l'intérieur même de certains mandats.

Et l'idée étant qu'on se retrouve à avoir une réserve, je ne répéterai pas tout de suite, là, les mêmes arguments que j'ai nommés tantôt, là, mais c'est de travailler à constituer une réserve d'expertise, un terme que mon collègue de Nelligan a utilisé aussi tout à l'heure, évidemment travailler sur l'efficacité, la rapidité de réalisation des projets et sur la planification à long terme. Ça, c'est une aide qu'on peut fournir au gouvernement du Québec. Et, encore une fois, travailler sur... avoir une structure qui est autoportante dans le temps, c'est ce qui nous apparaît être une suggestion qui va dans le sens de ce qu'on promeut, là, depuis le début. Donc, on est très cohérents avec notre analyse qu'on a faite et très cohérents aussi avec l'analyse qu'a fait... qu'ont fait plusieurs des groupes qu'on a rencontrés.

Plusieurs des groupes ont demandé à ce que des modifications importantes soient apportées au projet de loi n° 61, notamment il y en avait plusieurs, là, qui touchaient l'article 4, parce qu'encore une fois on est sur la mission, les fondements mêmes de cette agence-là. Donc, d'avoir... On a essayé plusieurs choses, là, notamment, là, des propositions qui étaient faites notamment sur orienter le travail de l'agence Mobilité Infra Québec sur des projets uniquement de transport collectif. Là... Bien là, ce qu'on comprend, en fait, c'est que cette agence-là pourra faire du transport collectif complexe et du transport routier complexe, c'est la volonté de la ministre, malgré le fait que ses intentions nous ont envoyé davantage vers le transport collectif, là, la série d'interviews... d'entrevues qu'elle a faites, disons, sur la fin de la session précédente, au courant du mois de mai, du mois de juin notamment, puis au retour de l'été, donc au début de la présente session.

On a essayé de le faire changer. Ça, ce n'est pas... Visiblement, la ministre ne veut pas aller là, de ce côté-là. La notion aussi, là, donc, de travail collaboratif avec les municipalités, de respect des compétences, c'est des choses sur lesquelles on reviendra. Mais vraiment, là, sur l'idée d'avoir une notion de pouvoir... de l'initiative de l'agence elle-même, travailler à développer des réflexes de développement d'un portefeuille de projets qui peuvent être réalisés par l'agence, toujours à la discrétion, évidemment, là, de la ministre, bien, c'est une proposition qu'on se tenait... qu'on pensait intéressante de faire suite à l'amendement qui a été fait par mon collègue député de Nelligan. Donc, voilà pour les explications, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci. Alors, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Ah! bien, je vais laisser mes autres collègues intervenir puis je vais...

La Présidente (Mme Tremblay) : Ah! Parce que vous aviez exprimé le souhait de parler, mais...

Mme Guilbault : Oui, oui. Bien, je vais intervenir avant l'ajournement, mais je vais laisser les autres collègues se prononcer là-dessus, puis je vais répondre à tout le monde en même temps.

La Présidente (Mme Tremblay) : C'est parfait. Alors, est-ce qu'il y a quelqu'un d'autre qui souhaite prendre la parole?

M. Arseneau : Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Tremblay) : Parfait. Député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Cette proposition-là, je pense, fait preuve de la bonne foi des partis d'opposition de trouver un terrain d'entente pour pouvoir avoir à la fois une mission qui est autoportante et

pouvoir donner l'assurance à la partie gouvernementale que le gouvernement peut toujours demeurer celui qui accorde les mandats plus spécifiquement reliés à des projets complexes de transport ciblés. Et je pense que, de ce point de vue-là, la proposition est extrêmement intéressante, parce qu'encore une fois, si l'agence a sa propre existence confirmée par l'article 4, son rôle, sa mission, et qu'on ajoute l'idée qu'elle puisse avoir son pouvoir d'initiative, qu'elle soit fondée de pouvoir concernant les analyses d'opportunité, les planifications, la... et sans parler de la réalisation de projets, ensuite, évidemment, intervient la possibilité pour le gouvernement de lui accorder des mandats, des mandats spécifiques en matière d'analyses d'opportunité qu'elle n'aurait pas déjà fait de sa propre initiative ou encore de planification, voire de conception, et, bien évidemment, pour la réalisation de projets complexes de transport.

• (12 h 30) •

Je pense que c'est un pas dans la bonne direction, là, pour, encore une fois, s'assurer qu'on puisse avoir cette espèce de mainmise, je ne sais pas comment le qualifier, là, cette espèce de pouvoir de l'exécutif que la ministre fait valoir lorsqu'elle défend le projet de loi dans son libellé initial. Et, ce que nous voyons comme étant tout aussi fondamental, c'est-à-dire l'autonomie et l'indépendance relatives de l'agence, qu'il puisse exister par elle-même, oeuvrer au jour le jour selon sa propre mission, sa propre existence à l'extérieur de mandats spécifiquement décrétés par le gouvernement, sur des projets bien, bien précis, bien, bien ciblés et, évidemment, financés à la hauteur des besoins nécessaires. Parce qu'il ne faut quand même pas oublier le fait qu'il y a des villes qui nous ont signifié que cette expertise-là, on souhaitait qu'elle soit rassemblée autour d'une même structure, en l'occurrence Mobilité Infra Québec, mais qu'elle devait servir non seulement au gouvernement, on a eu ce... cette discussion-là hier, mais également à l'ensemble du Québec, donc à d'autres partenaires. Et ce serait, justement, une façon de répondre aussi à cette demande qui a été faite par tous ceux qui ont défilé ici, là, les... lors des consultations particulières, et qui nous... qui nous émettaient plusieurs bémols sur la mission puis sur le rôle de Mobilité Infra Québec, en disant : Il faut que, cette expertise-là, on puisse en bénéficier également. Puis je pense que je l'ai mentionné hier, le mémoire de l'Union des municipalités du Québec, à cet égard, est très, très clair, que, cette expertise-là, ce sont les Québécoises et les Québécois qui se la donnent et qui vont casquer pour qu'on puisse la mettre au service de la population.

Et il est tout simplement normal et même beaucoup plus efficace d'imaginer que cette agence-là, dans son rôle régulier, puisse à la fois répondre au gouvernement, mais avoir ses propres initiatives et avoir ses propres partenaires avec qui elle pourrait aussi communiquer et collaborer pour pouvoir, justement, en amont de décisions gouvernementales éventuelles, réfléchir et analyser, réfléchir sur les enjeux, évidemment, de mobilité dans chacune des villes, des agglomérations du Québec et donc de voir quelles sont les solutions les plus appropriées, donc faire l'analyse d'opportunité nécessaire pour éviter de faire porter ce fardeau-là sur les épaules, justement, des municipalités ou des villes qui, un, n'en ont pas nécessairement les moyens, deux, n'ont pas l'expertise. Et, sachant que cette expertise-là sera concentrée dans une agence comme Mobilité Infra Québec, bien, ce serait vraiment dommage, voire un gaspillage, que l'on fasse obligation, qu'on pose une obligation aux villes de faire leurs propres analyses, avec leurs propres ressources ou, encore une fois, avec des consultants, qu'ils devront se payer à un coût très, très élevé, pour ensuite démontrer au gouvernement qu'il devrait donner un mandat à l'agence.

Évidemment, vous voyez un peu l'espèce de structure complexe, mais surtout très peu efficace parce qu'on fait faire le travail en amont par les villes pour faire des plaidoyers auprès du gouvernement, qui, quoi, va faire analyser ça par Mobilité Infra Québec avant d'avoir une recommandation. J'ose espérer que le gouvernement ne fera pas un choix politique strictement sur les demandes qui lui seront fournies mais qu'il y aura quand même une expertise qui pourra être mise à contribution pour savoir si les demandes qui sont faites par les différentes villes et agglomérations sont valides, sont complètes, sont pertinentes.

Mais pourquoi... pourquoi perdre tout ce temps-là alors que Mobilité Infra Québec pourrait travailler en amont avec les différents partenaires des différentes localités et agglomérations, villes du Québec? C'est, je pense, ce que les gens souhaitent le plus au monde, c'est pouvoir agir de façon concertée et le faire, évidemment, dès le début des projets. On a entendu ça à de multiples reprises durant les consultations particulières, Mme la Présidente. Et c'est une façon de rendre non seulement la réalisation de projets plus efficace, mais toute la démarche d'élaboration de solutions à des enjeux qui sont réels en matière de mobilité, avec des gens, notamment, qui sont sur le terrain puis qui sont en contact avec la population qui exprime des besoins, qui définissent les règles d'urbanisme et d'aménagement du territoire également, qui gèrent déjà des sociétés d'État, des sociétés de transport, j'allais dire, et qui peuvent avoir, justement, cette espèce d'aller-retour, de dialogue avec une instance, une nouvelle agence, qui, elle, serait affranchie du pouvoir politique, qui puisse avoir sa propre existence définie dans une mission comme quoi elle a un pouvoir d'initiative et de collaboration avec les villes, qui ne demandent que ça, pour qu'ensuite le dossier chemine jusqu'au gouvernement, qui, là, pourra décider de la priorisation des investissements au PQI et dans les projets complexes de transport. Mais on aura fait ce travail-là en amont, de façon efficace, avec une expertise avérée et selon les meilleures pratiques de l'industrie, parce qu'on aura une équipe qui sera compétente pour le faire et qui sera également en contact avec les gens d'un peu partout à travers le Québec, de la base, que j'ai nommés tout à l'heure, qui ont une expertise complémentaire à celle qu'on essaie de créer avec ce mégabureau de projets là, qui n'a pas de mission, à moins que le gouvernement décide de lui en donner une, éventuellement, au cas par cas.

Et c'est ce sur quoi nous continuons de débattre, c'est que la mission, elle doit être définie en amont des mandats que lui donnera le gouvernement, sans quoi c'est un projet de loi... c'est un article qui n'a ni queue ni tête, et la proposition qui est faite là l'améliore de façon fondamentale, parce que la mission, elle est reconnue en propre à Mobilité Infra Québec, mais elle n'exclut pas le fait que le gouvernement puisse lui accorder des mandats.

Ça me semble être le jeu de base, là, tu sais, quand on élabore des structures, qu'on engage du monde puis qu'on veut faire mieux, puis faire plus, puis à meilleur coût, puis aller plus vite et aller plus loin, le faire ensemble,

mais avec une définition qui est... qui est beaucoup plus claire de ce à quoi va servir Mobilité Infra Québec en dehors des projets qui devront être réalisés et qui seront... qui seront décrétés par le gouvernement en temps voulu. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci. Donc, il y a le député... bien, peut-être de Taschereau, ça va? Taschereau. Après, député de Nelligan.

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je voulais juste ajouter quelque chose, qu'on n'a pas discuté encore, sur les pouvoirs que d'autres agences similaires ont ailleurs au Canada. Je ne me souviens pas avoir entendu parler, là, Mme la ministre, là, de d'autres agences qui auraient pu... Il me semble que oui, en fait, je pense qu'elle a déjà parlé de d'autres agences qui auraient inspiré la création de Mobilité Infra Québec.

Moi, j'en choisis deux, là, qui sont donc celle de Toronto et celle de Vancouver, donc des exemples proches de chez nous, dans des juridictions qui ressemblent aux nôtres, dans des contextes qui ressemblent un peu aux nôtres. Puis je trouve ça intéressant de rappeler un peu c'est... qu'est-ce qu'il y a derrière... qu'est-ce qu'il y a derrière, finalement, ces agences-là, quels sont leurs mandats, quelle est la mission, parce que, toujours, on est sur cet important article, l'article 4, qui va venir cristalliser, en fait, la mission, le mandat, la façon de travailler de Mobilité Infra Québec.

Et, si je me réfère... Donc, celle à Toronto s'appelle Metrolink...Metrolinx, pardon. Ça a été créé en 2006. Donc, c'est une loi de l'Ontario qui est venue structurer, créer cette agence-là. Et donc l'article 5 — donc on est à peu près dans les mêmes chiffres que pour, évidemment, Mobilité Infra Québec, ça vient, évidemment, au début, là, d'un projet de loi, quand on crée une nouvelle société d'État — pour, donc, Metrolinx, qui a été créée en 2006, on dit : «Les objets de la régie sont les suivants : faire preuve de leadership dans la coordination, la planification, le financement, l'aménagement et la mise en oeuvre d'un réseau de transport en commun intégré dans le secteur régional de transport qui, à la fois, est conforme aux politiques de transport des plans de croissance applicables dans le secteur régional de transport qui sont préparés et approuvés en application de la Loi de 2005 sur les zones de croissance, est conforme aux autres politiques et plans provinciaux de transport applicables dans le secteur régional de transport, assure une haute qualité de vie, un environnement durable ainsi qu'une économie forte, prospère et concurrentielle.»

On dit également que la régie, donc Metrolinx, doit agir pour le compte des municipalités de l'Ontario comme agence centrale d'approvisionnement en véhicules, matériel, technologies et installations ainsi qu'en fournitures et services connexes destinés aux réseaux locaux de transport en commun. On dit aussi que la régie doit être responsable de l'exploitation du réseau régional de transport en commun et de la prestation d'autres services de transport en commun et, évidemment, fournir d'autres conseils et services... ah! oui, c'était quand même intéressant, et aussi, donc, «la régie doit fournir d'autres conseils et services conformément à l'article 8.2, (2018, chapitre 17)», etc.

• (12 h 40) •

Donc, on voit que, dans Metrolinx, qui... aussi, là, ce n'est pas exactement la même chose, là, l'agence Metrolinx opère un réseau de transport en commun, très performant, d'ailleurs. Pour qui a eu la chance d'y aller, c'est assez fascinant de voir combien on a un réseau qui est quand même très bien intégré, très bien implanté, qui se développe pas mal plus en continu qu'on développe le transport en commun au Québec. Mais on a donné la possibilité à Metrolinx de faire preuve de leadership dans la coordination, la planification, le financement puis l'aménagement et la mise en oeuvre d'un réseau de transport en commun. Donc, on a donné ces pouvoirs-là à Metrolinx, et, par ailleurs, c'est, de mémoire, sur le conseil d'administration, et, avec respect, ce n'est pas le sous-ministre qui est présent sur le conseil d'administration, c'est directement le ministre, donc, des Transports de l'Ontario. Donc, on a un lien très fort, on donne du leadership à Metrolinx et on a aussi le ministre qui est d'office sur le conseil d'administration de cette organisation-là. Franchement, moi, je pense que ça devrait inspirer la façon de travailler de... les pouvoirs qu'on donnera à Mobilité Infra Québec.

Au niveau de TransLink... TransLink, ça, c'est dans le Grand Vancouver. Fait étrange, c'est une société de la couronne qui est aussi une société d'État du gouvernement en Ontario. Il y a souvent des liens assez forts, disons, entre le gouvernement fédéral, là-bas, et des institutions, disons, qui relèvent de la province. J'ai un peu moins de détails là-dessus, mais, entre autres choses, on dit que TransLink est chargée de planifier les transports régionaux, d'administrer les contrats de service et de gérer les projets d'immobilisation et les affaires publiques. Donc, on est aussi dans une société qui développe du transport en commun, qui aussi déploie les services, mais on a donné aussi du leadership, un pouvoir d'initiative à TransLink. Et on sait combien, tout comme à Toronto, on a une... disons, une... des réseaux complémentaires de transport en commun qui sont très performants, beaucoup plus que ce qu'on est capables de déployer au Québec, mais aussi, donc, cette capacité à développer un peu plus en continu les projets de transport collectif.

Donc, mon point est simple, Mme la Présidente, ce qu'on cherche à faire à travers les amendements qu'on fait actuellement, là, et sous-amendements qu'on fait, là, sur l'article 4, c'est donner un peu plus de pouvoir d'initiative. Puis encore, on ne va pas aussi loin que dans le cas de Toronto, là, on propose qu'il y ait une forme de pouvoir d'initiative, issu, là, évidemment, là, du... de Mobilité Infra Québec, mais évidemment sans que le gouvernement ne perde son contrôle de pouvoir... de donner, en fait, des mandats très clairs à cette nouvelle agence qui serait créée. Donc, simplement ça, je veux juste montrer, par la... par les exemples que je donne, Mme la Présidente, qu'on a fait ailleurs... Moi, il me semble que ces exemples-là avaient inspiré Mme la ministre, elle pourra me contredire, évidemment, là-dessus, mais il me semble que c'est des exemples qui sont porteurs, des exemples qui fonctionnent bien, dans des juridictions qui sont similaires à la nôtre, avec des modes de financement qui sont similaires à ceux qu'on opère ici. Et évidemment il me semble que c'est une voie qu'on devrait emprunter ici, au Québec, sur la base des bons exemples que sont TransLink et Metrolinx. Merci.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci. Député de Nelligan, la parole est à vous.

M. Derraji : Merci. Merci, Mme la Présidente. Encore une fois, je remercie le collègue... bien, les deux collègues, député de Taschereau et député des Îles-de-la-Madeleine, d'avoir continué sur la même discussion. Et je l'ai mentionné, que c'est quand même trois partis qui sont pour une nouvelle définition de Mobilité Infra par rapport à sa mission. Et je remercie le collègue aussi, qui a fait un travail exceptionnel d'aller chercher... je dois l'avouer, je n'ai pas pensé aller chercher la mission... la mission d'agences, je peux dire, qui ressemblent à ce que la ministre aimerait faire au Québec. Donc, merci à mon collègue d'avoir trouvé cette trouvaille extrêmement importante.

Donc, Mme la Présidente, encore une fois, je ne sais pas si on est juste en face d'une exception, l'exception québécoise de créer une agence à qui on va juste confier les mandats sans lui donner l'esprit d'initiative. Et mon collègue le député de Taschereau vient de faire la démonstration claire et pertinente que ça rejoint un peu ce que je disais depuis ce matin, que nous, quand on a... quand on a cherché... même à l'intérieur des agences du gouvernement, quand on pense à la mission de la Société québécoise des infrastructures... et je l'ai lue tout à l'heure, pas besoin de la lire, mais, si les gens veulent, je peux la relire, mais elle existe en ligne. Même Santé Québec, il y a l'esprit d'initiative. Et vous savez quoi? Même si... on peut demander... demander aux gens au ministère des Transports s'ils pensent de ça, si jamais ils veulent aller travailler dans une agence où ils seront considérés des experts exécutants et non pas des experts autonomes.

En fait, c'est là, le débat. On nous dit qu'on veut des experts, mais c'est quoi, un expert? Un expert, tu ne vas pas tuer son esprit d'initiative. Un expert doit avoir une certaine autonomie, et c'est ce qu'on dit depuis le début, et les ingénieurs l'ont démontré. L'autonomie professionnelle, l'autonomie de ton expertise va être considérée à sa juste valeur. Et c'est là où on n'est pas... on est en désaccord avec la ministre par rapport à sa propre définition de la mission principale qu'elle aimerait donner à l'agence, à la future agence. Et, depuis le début, ce qu'on essaie, à multiples reprises, en amendant et en proposant différentes solutions, c'est trouver une voie de passage, Mme la Présidente, c'est ce qu'on aimerait aujourd'hui, trouver une voie de passage qui va démontrer que l'autonomie... et que les experts qui seront recrutés à l'intérieur de cette agence vont avoir l'esprit d'initiative. C'est là où nous sommes. C'est pour cela que ça bloque, Mme la Présidente, et on n'avance presque pas. C'est parce que la définition de la ministre, c'est qu'elle doit elle-même, le gouvernement, confier la responsabilité à l'agence. Nous, trois partis d'opposition, sont contre parce que ce n'est pas vrai qu'on va créer une agence, et une agence où il va y avoir des experts, pour que ces experts deviennent les exécutants du gouvernement. Si c'est ça, si c'est ça que la ministre veut, bien, pourquoi créer une agence? Il y a déjà des exécutants au ministère des Transports qui le font depuis plusieurs années et ils ont développé l'expertise.

Donc, quand je vous dis, Mme la Présidente, que ce débat est extrêmement important... Si on ne règle pas aujourd'hui la définition de la mission principale de Mobilité Infra Québec, c'est sûr que, demain, il va y avoir des problèmes, et c'est ce qu'on veut éviter. On ne peut pas aujourd'hui dire aux contribuables québécois : Ça va mal au niveau des finances publiques, on a perdu le contrôle des finances publiques, on est parti d'un surplus budgétaire de 7 milliards avec un déficit de 11 milliards, on crée une agence, mais on ne veut pas que les experts soient autonomes, mais on veut leur donner des salaires compétitifs pour qu'ils restent chez nous. C'est là où on est, Mme la Présidente.

Donc, je remercie le collègue, le député de Taschereau, surtout, surtout de ramener sur la table des exemples de chez nous. Les exemples de Toronto et de Vancouver, qu'il a... qu'il a eu le... je dirais, le... qu'il vient de citer et d'expliquer, définissent très, très, très bien ce qu'on disait, pas depuis ce matin, c'est depuis hier qu'on a commencé la discussion sur la mission principale.

Et, Mme la Présidente, vous savez très bien que la mission, ça va être le point de départ des travaux d'un conseil d'administration. Le conseil d'administration... je sais qu'on va en parler un peu plus tard, le conseil d'administration ou même l'équipe de la haute direction ne vont pas dévier sur la mission que le législateur leur a donnée. Et c'est pour cela que c'est un débat qui est extrêmement important. Si, aujourd'hui, on ne prend pas le temps nécessaire de définir cette mission, on ne peut pas espérer grand-chose.

Donc, demain... On a vu... Vous avez vu, à l'agence de la santé, il y a un recrutement expérience patient, expérience client. Il y a beaucoup de vice-présidents qui sont en train d'être recrutés par l'agence de santé. Mettez-vous demain à la place du directeur des ressources humaines ou vice-président aux ressources humaines. Il fait face à un problème de rétention. Les experts vont lui dire : Bien, écoute, bien, je vais... je vais aller voir la Caisse de dépôt Infra, ils ont des projets même à l'international. Eux, ils m'offrent plus d'autonomie. Ils m'offrent beaucoup de possibilités d'évolution. Ils me donnent beaucoup d'opportunités de voir aussi des projets ailleurs. Et on fait face à des concurrents, Mme la Présidente. Et, moi, lorsque j'ai rencontré la société de transport en Outaouais, ils m'ont clairement dit : Nous, on a recruté des experts au niveau international. Ils sont allés chercher des experts de l'extérieur du Québec. Donc, vous ramenez des experts et vous allez leur dire : Restez dans votre bureau, on... dans le PSE, le plan structurant de l'Est, probablement un tramway, mais vous n'avez pas d'esprit d'initiative, ça veut dire que vous n'exécutez que ça.

• (12 h 50) •

Donc, si c'est ça, le souhait du gouvernement, bien, créez une division à l'intérieur du ministère, créons une division à l'intérieur du ministère. Et cette division va exécuter les... le mandat que le gouvernement lui confie. D'ailleurs, c'est le rôle des ministères. Ils le font déjà, les ministères. Peu importe le ministère, ils sont... ils ont ce mandat, ils le font, Mme la Présidente.

Donc, moi, encore une fois, le débat que nous avons commencé depuis hier, Mme la Présidente, est un débat qui est très important. Je vous ai mentionné les propos justes de M. Hudon. Et, en plus, c'est un prof, un prof agrégé à l'Université Laval. M. Hudon, il était très clair parce que lui a pris le temps d'analyser un peu les missions de

plusieurs sociétés... de plusieurs agences. Et c'est ce qu'il nous a ramené sur la table. Ce qu'il nous a dit, c'est que... faites attention à l'autonomie des professionnels. L'autonomie professionnelle est un élément extrêmement important. On ne peut pas faire l'économie de ce débat aujourd'hui. On ne peut pas aujourd'hui, parce qu'on doit aller vite... sans prendre le temps nécessaire de définir la mission de Mobilité Infra.

Mme la Présidente, c'est presque le troisième ou le quatrième amendement qui vise la même chose, et je comprends que le gouvernement ne voulait pas au début, mais là je ne vois, en aucun cas, une obligation : «de sa propre initiative comme à la suite d'un mandat issu du gouvernement». La phrase, elle est très bien dite. Donc, au lieu que ça soit uniquement lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité... bien, je ne peux pas croire, Mme la Présidente, qu'on va empêcher l'esprit d'initiative versus un mandat issu du gouvernement. Donc, les deux... les deux vont dans le même sens, Mme la Présidente. Et c'est là où je me dis que l'amendement de mon collègue député de Taschereau va dans le sens des constats et des conclusions de M. Pierre-André Hudon. Je l'ai dit. Je l'ai dit.

La Présidente (Mme Tremblay) : M. le député de Nelligan, selon le principe d'alternance, je donnerais maintenant la parole...

M. Derraji : Je n'ai pas terminé, Mme la Présidente. Je n'ai pas terminé. Il n'y a pas de principe...

La Présidente (Mme Tremblay) : C'est parce qu'on est dans un esprit de discussion, puis elle voulait...

M. Derraji : J'aurais...

La Présidente (Mme Tremblay) : ...Mme la ministre voulait prendre la parole avant la fin.

M. Derraji : Je n'ai pas terminé, Mme la Présidente. Désolé.

La Présidente (Mme Tremblay) : C'est un... On est dans un principe d'alternance. Ça fait que je vais donner la parole à la ministre...

M. Derraji : Le principe... Le principe d'alternance...

La Présidente (Mme Tremblay) : ...puis après vous pourrez reprendre la parole.

M. Derraji : Excusez-moi, Mme la Présidente. Le principe d'alternance, vous auriez dû l'appliquer depuis ce matin. On parlait. On nous a dit qu'on peut continuer à présenter. Je n'ai pas terminé mon argumentaire, si vous le permettez.

La Présidente (Mme Tremblay) : Elle n'avait pas demandé la parole à ce moment-là. Donc, j'ai appliqué le principe d'alternance entre les députés qui sont de ce côté-là.

M. Derraji : Mais vous... Mais je n'ai pas terminé. Vous n'avez pas appliqué le principe d'alternance pour les autres collègues. Vous n'avez pas appliqué le principe d'alternance quand les deux collègues parlaient depuis tout à l'heure. Vous l'appliquez juste parce que je suis en train de parler de l'amendement de mon collègue de Taschereau?

La Présidente (Mme Tremblay) : Non, pas du tout. Puis, tantôt, quand je vous ai regardé, vous avez cédé la parole, vous avez dit, c'était correct pour que M. le député de Taschereau prenne la parole. Donc...

M. Derraji : Bien, je voulais la prendre. C'est juste... vous... ce n'est pas grave, vous l'avez... C'est son amendement.

La Présidente (Mme Tremblay) : Vous aviez là... Vous pouviez...

M. Derraji : Mais je n'ai pas encore terminé mon intervention sur l'amendement de mon collègue.

La Présidente (Mme Tremblay) : Bon, vous pouvez terminer, puis, après, Mme la ministre prendra la parole.

M. Derraji : Pas de problème. Merci. Donc, encore une fois, je reviens, Mme la Présidente, à l'amendement de mon collègue député de Taschereau, où il propose deux choses. Premièrement, la... quand il dit «de sa propre initiative», donc, il donne la possibilité à Mobilité Infra Québec de faire... de faire des projets, de prendre le lead de certains projets. Et c'est là, c'est là où c'est très important quand on parle de mobilité et autonomie... et autonomie professionnelle.

Donc, quand on dit que M. Hudon, qui est un prof agrégé, Mme la Présidente, disait clairement qu'il faut faire attention parce qu'il s'agit d'experts, c'est parce qu'il avait raison. Et c'est là où le collègue de Taschereau ramène un point extrêmement important, et, dans la même phrase, il donne... il donne l'initiative et le sens de l'initiative à Mobilité Infra Québec, mais il rajoute aussi «à la suite d'un mandat issu du gouvernement». Donc, il ne dénature pas le contenu de l'amendement, il ne le dénature pas.

Et, quand on voit la suite... et je veux vous citer, Mme la Présidente, les propos de M. André Hudon, qui, lui, disait : «Si on veut réellement constituer Mobilité Infra Québec comme une réserve d'expertise — c'est ça, l'argument numéro un, une réserve d'expertise — il semble — 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», donc, parce qu'il s'agit d'experts.

Donc, du moment qu'il s'agit d'experts, du moment qu'il s'agit d'experts, l'autonomie doit être respectée. Donc, quand on dit «experts» et on veut que ces experts viennent et restent, bien, on doit aider l'agence à avoir cette mission, mais aussi avoir les ailes de garder ces experts. Et c'est là, Mme la Présidente, que... et je sais que ça fait écho à un autre amendement d'hier, mais je vous le dis, Mme la Présidente, c'est un débat de fond. Et ce débat de fond doit refléter les consultations, mon collègue l'a mentionné. À part M. Pierre Hudon... Pierre-André Hudon, à part la FQM, là, maintenant, nous avons deux autres exemples, et ces exemples... où mon collègue député de Taschereau a fait la démonstration claire et nette, claire et nette, que même d'autres agences similaires, similaires, des agences similaires à Mobilité Infra Québec, à Toronto et à Vancouver, font la même chose, Mme la Présidente.

Donc, le débat est intéressant. Quand on dit «de sa propre initiative», ça veut dire que Mobilité Infra Québec peut prendre l'initiative dans certains projets. Et c'est là... Et c'est ça qu'on dit depuis ce matin, c'est ça qu'on dit depuis ce matin. Quand on parle de l'autonomie des professionnels ou l'autonomie des experts, ce n'est pas parce qu'on veut les empêcher d'avoir cette autonomie. Ils peuvent continuer à donner... à répondre aux mandats du gouvernement. Ça, c'est leur rôle, Mme la Présidente. Ils vont continuer à donner suite aux mandats issus du gouvernement. Mais ce qu'on aimerait, nous, ajouter depuis le début, et c'est là où je m'inscris à 100 % dans l'amendement de mon collègue, c'est insister, insister, insister sur l'initiative et l'autonomie de ces professionnels, parce qu'on ne veut pas... on ne veut pas que des professionnels viennent pour exécuter uniquement les mandats... les mandats du gouvernement.

Alors, Mme la Présidente, je pense qu'à la lumière des arguments de mon collègue député de Taschereau, c'est un amendement qui reflète à 100 % ce qu'on disait nous-mêmes, mais je trouve que c'est une bonne voie de passage, où le gouvernement pense que ça va le limiter dans ses actions, mais ce qui est très bien, c'est que... ce qui est très bien, c'est que ça permet à Mobilité Infra d'avoir le sens d'initiative, et ce que... ces experts peuvent avoir l'esprit d'initiative, et bien entendu, bien entendu, on n'est pas contre...

La Présidente (Mme Tremblay) : Alors, je vais devoir vous arrêter...

M. Derraji : Je vais reprendre en après-midi, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Tremblay) : ...puisque nous allons reprendre les travaux à 14 heures. Je vous remercie.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 14 h 09)

La Présidente (Mme Tremblay) : Alors, bonjour, tout le monde. Donc, les travaux... La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux.

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

M. le député de Nelligan, vous voulez poursuivre votre intervention?

M. Derraji : Combien il me reste?

La Présidente (Mme Tremblay) : Six minutes. Un peu plus de six minutes.

M. Derraji : Ah! non. Mais, pas de problème, je peux reprendre plus tard.

La Présidente (Mme Tremblay) : Donc, Mme la ministre, est-ce que... La parole serait à vous.

Mme Guilbault : Oui! Bien, mon Dieu, je suis agréablement surprise, étant donné qu'on me l'avait refusée un petit peu plus tôt. Mais c'est ça. Alors, je vais répondre, je vais répondre à l'ensemble de ce qui a été dit ce matin au... Là, on a-tu le même que ce matin ou... C'est-tu le même? Ah oui! C'est ça. OK. Excusez. C'est... J'avais l'impression qu'il y avait du rouge ce matin, mais en tout cas, je pense, c'est le même texte.

La Présidente (Mme Tremblay) : Ça s'en vient. Tenez, Mme la ministre, on l'a baissé un petit peu.

Mme Guilbault : Mais c'est correct, c'est correct, oui. Non, mais c'est la même chose. C'est ça. Bref, en fait, c'est ça, c'est un peu ça, finalement, le propos, c'est que c'est effectivement la même chose. Puis je pense que le député de Nelligan... le député Nelligan l'a dit ce matin, là, dans un des commentaires, il a dit... bien, je pense, en ouverture des travaux de ce matin, il a dit : On a cet amendement-là, qu'on vient de déposer, qui est... qui suit la même logique que les autres. Alors, lui, il l'a formulé comme ça. Moi, je paraphraserais en disant que c'était effectivement un amendement ou un sous-amendement, là, je ne sais plus, qui disait en d'autres mots, et comme je faisais tantôt la blague avec mon

collègue de Taschereau... qui est un peu le même sous-amendement déguisé sous une nouvelle forme à chaque fois, sans jeu de mots avec l'Halloween. Donc, ça a été ça ce matin et, en ce moment, c'est ça.

• (14 h 10) •

Donc là, on a une version... Parce que, là, je cherche mon post-it. Il était où, mon post-it de tantôt? Parce que j'avais fait ma petite liste. Cet amendement-là... Ce sous-amendement-là fait suite à celui d'avant, où on enlevait complètement le bout en rouge, là, «lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité». Donc là, on enlevait complètement la responsabilité du gouvernement ou le pouvoir du gouvernement de donner des mandats à Mobilité Infra Québec. Là, finalement, on l'ajoute avec «de sa propre initiative». Et, avant l'avant-dernier sous-amendement, on avait une autre version de la même chose, mais qui disait : Finalement, ça va être à la demande des MRC ou des municipalités. Puis, avant ça... Finalement, on en a eu quatre, Mme la Présidente, quatre qui sont pareils, qui disent à peu près la même chose, mais dans des mots différents. Et, tout à l'heure, d'ailleurs, ce matin, on achevait sur l'avant-dernier, et comme le temps achevait, bien, justement, le député de Taschereau a dit : Ah! je vais en déposer un nouveau pour pouvoir continuer de parler de la même chose.

Alors, le dénominateur commun, Mme la Présidente, de tous ces sous-amendements-là, c'est qu'ils cherchent tous à dénaturer la mission de Mobilité Infra Québec, qui est prévue à l'article 4, dont j'ai déjà abondamment expliqué qu'on... ah! je l'ai ici, bon... dont j'ai déjà abondamment expliqué. Hier, la dernière fois d'avant, le jeudi d'avant, j'ai déjà expliqué toutes les raisons, là. Et c'est enregistré, ça, là. J'ai expliqué abondamment et à répétition, pour le bénéfice de mes trois collègues des oppositions, qui, successivement... Je l'ai dit, là, parce que, là, on a ce sous-amendement-là, avant ça, on en a eu un autre du... là, lui, c'est Taschereau, on a eu, avant ça, Nelligan, avant ça, on en a eu deux autres, quatre sous-amendements qui disent exactement... qui visent exactement la même chose en des mots sensiblement différents. Et, malgré le fait que j'ai souvent dit que je n'allais pas répéter à l'infini les mêmes réponses aux mêmes questions, à chaque fois, j'ai fait une intervention. Puis, encore une fois, on est au quatrième, là... puis je réexplique ce que j'ai déjà expliqué. Parce que j'ai évoqué hier le va-et-vient autour de la table, donc, des fois, ce n'est pas tout le monde qui est présent en même temps. Donc, j'ai l'impression que, des fois, on n'est pas... peut-être pas au courant que j'ai déjà répondu aux questions ou, si on est au courant, ça n'empêche pas de les poser à nouveau quand même, les mêmes questions. Ça fait que, là, je vais encore réexpliquer qu'il y a une raison pour laquelle on a pensé la mission de Mobilité Infra Québec de cette façon-là.

Et j'entendais le député des Îles-de-la-Madeleine, ce matin, qui dit, là, et j'ai noté : On devrait donner une mission inconditionnelle. Imaginez-vous, Mme la Présidente, une mission inconditionnelle. Ça, ça vient d'un député qui est dans un parti politique qui a déjà été au gouvernement. Une mission inconditionnelle, qu'est-ce que ça veut dire, ça, Mme la Présidente? Une mission inconditionnelle, ça, ça veut dire une mission qui n'est rattachée à aucune condition. C'est ça. Je vais googler la définition d'inconditionnel en même temps. Mais moi, j'entends ça, là, et je me dis : Comment on peut penser que... Vous voyez, regarde : «inconditionnel, qui ne dépend d'aucune condition». Qui ne dépend d'aucune condition. Bien, savez-vous, Mme la Présidente, je vais lui donner un seul exemple de condition qui est immanente à n'importe quel ministère ou organisme qui relève de l'État, donc des fonds publics, la capacité de payer des gens, des contribuables. Ça, là, c'est une condition immanente à quoi que ce soit au gouvernement, la capacité de payer des contribuables québécois. Ça fait qu'une mission inconditionnelle dans un organisme qui est géré et financé par l'État, pour moi, là, c'est... je veux dire, c'est contre nature. Tu ne peux pas penser donner les coudées franches et une mission inconditionnelle... les coudées complètement franches, là, tu sais, «affranchie de toute condition», là, c'est un synonyme d'«inconditionnelle», à une organisation qui relève et qui est financée par le gouvernement, Mme la Présidente. Pensez-y! Je n'en reviens même pas.

Donc, la capacité de payer des contribuables québécois, ça... Puis, souvent, mon député de Nelligan... mon collègue de Nelligan, il dit : Gouverner, c'est choisir. Bien, effectivement, gouverner, c'est choisir, donc c'est établir des priorités, c'est prendre des décisions, c'est gérer des finances publiques. Donc, quand on pense à une entité comme Mobilité Infra Québec, qui va fonctionner avec des mandats qui sont confiés par le gouvernement qui est élu pour gouverner, à ça se rattachent des décisions d'investissements, évidemment. Tu ne peux pas confier un mandat de projet de transport collectif complexe à une agence s'il n'y a pas de l'argent pour le payer. C'est une autre évidence, ça, Mme la Présidente. Là, après ça, on tombe dans les stratégies de financement. Évidemment, on a parlé souvent du souhait qu'on formule tous, je l'espère, maintenant, d'avoir le maximum de diversité de partenaires financiers, des nouvelles sources de revenus aussi. J'ai déjà dit que plus tard, si un jour on se rend là, j'aurai des choses à proposer sur le développement immobilier, qui va nous permettre de maximiser les retombées financières, notamment des projets de transport collectif structurants, et de réinvestir dans le transport collectif. Mais de penser qu'on va confier un... En tout cas, je ne pense pas que mon gouvernement de la CAQ, là, un jour, va confier une mission inconditionnelle à un ministère ou à un organisme de l'État. Et je ne pense même pas que c'est sain d'avoir ce genre d'idée là, quand on prétend vouloir gouverner, dans la mesure où les fonds publics sont rattachés.

Donc, je fais le lien avec la raison pour laquelle je maintiens telle quelle la mission qui est... qui est proposée à l'article 4, c'est parce que c'est comme ça qu'il faut que ça fonctionne, Mme la Présidente. J'ai donné l'exemple, ce... Hier ou je ne sais plus quand, on me donnait l'exemple du bureau de projet de la ville de Québec. Le bureau de projet de la ville de Québec, il a été mis en place pour faire un projet de tramway à l'origine, un projet de réseau structurant de transport de la capitale, bon, qui a changé de nom, mais qui était toujours le même principe. Sa raison d'être, c'était ça. Ils sont nés avec leur mandat. Donc, ce n'est pas un bureau qui a été mis en place par le maire de Québec pour dire : Faites-moi toutes sortes de propositions puis, tu sais, si tu m'arrives avec, je ne sais pas, moi, un nouveau projet dans tel autre coin, telle autre affaire, en plus du projet de réseau structurant de la capitale, bien oui, on va le faire, parce que, tu sais, il faut te garder motivé.

Tu sais, je comprends l'idée de la main-d'oeuvre, puis effectivement c'est un défi pour tout le monde, la main-d'oeuvre, mais le simple fait d'envoyer le signal à l'industrie, aux gens qui travaillent là-dedans, aux gens qui sont compétents dans les corps d'emploi typiquement associés à la réalisation de projets de transport collectif d'envergure, de dire : Nous, au Québec maintenant aussi, là, on veut être modernes, on veut être comme l'Ontario, la Colombie-Britannique, des exemples qu'on donne souvent, mais bien d'autres nations, entre autres, en Europe, dans le monde, en Asie, nous aussi, maintenant, on veut faire du transport collectif d'envergure structurant, tu sais, piloté ou soutenu par le gouvernement du Québec, mais via une équipe qui va être une société d'État, qui va, oui, relever d'un élu, mais qui va avoir ses propres conditions de travail, ses propres... pas de... bien oui, conditions de travail, mais je veux dire, ses propres conditions de réalisation, avec ses propres façons de fonctionner, etc. Donc, il faut trouver l'équilibre, Mme la Présidente, entre l'attractivité puis tous ces... tous ces éléments-là, liés au recrutement et à la rétention de la main-d'oeuvre, mais l'équilibre aussi de la... avec la lucidité de la gestion des fonds publics. C'est impensable que tout le monde, du jour au lendemain, puisse donner des mandats à Mobilité Infra Québec. Qui va payer pour ça? Tu sais, ils nous arrivent avec toutes sortes de...

Puis, quand je pense, celui en rouge, là, d'enlever «lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité», donc ça viendrait de qui, les mandats, exactement? De vous? De moi? De mes voisins parce qu'ils ont eu une idée quand ils se sont réveillés ce matin? Tu sais, il faut rattacher les concepts à des choses réalistes puis il faut surtout avoir à l'esprit la faisabilité et l'atterrissage dans la vraie vie de ce qu'on vient proposer sur les écrans d'ordinateur en salle de commission parlementaire. Il faut se demander comment ça va vivre, ça, dans la vraie vie. Ça fait que, quand des choses comme ça nous viennent de gens qui ont des... dans des partis politiques qui ont déjà été au gouvernement, ça me fait me réinterroger.

Et là je vais refaire le lien, bien sûr, avec la cadence des travaux, parce que je m'aperçois qu'il y a peut-être des éléments que... sur lesquels je ne suis pas sûre d'avoir été claire. Ça fait que, pour le bénéfice de tout le monde, je vais... je vais m'assurer de les dire au micro. Il reste environ peut-être, quoi, une cinquantaine d'heures, là, qu'on m'a dit hier, on est peut-être rendus à 48, là, 45... entre 45 et 50 heures de travaux parlementaires disponibles jusqu'à la fin de la session, et là on est à presque 60 heures déjà, 60 heures, Mme la Présidente, on est à l'article 4 sur 120.

Donc, moi, je veux juste sensibiliser mes collègues qu'avec ce qu'ils sont en train de faire. On n'a même pas encore abordé le développement immobilier, qui est pourtant cher à tout le monde ici, en tout cas qui est cher aux sociétés de transport puis aux municipalités, et on n'a pas non plus abordé des amendements qui sont nécessaires pour pouvoir faire avancer le projet de tramway de Québec, qui sont des amendements qui vont arriver un petit peu plus tard, là, dans la chronologie du projet de loi et qui sont nécessaires. Parce que la loi sur le réseau structurant de transport de la capitale prévoyait que la ville de Québec était maître d'oeuvre du projet d'origine, or les choses ont beaucoup changé depuis ce temps-là. On travaille avec la ville, avec la CDPQ Infra, pour que ça avance. On s'est engagés à faire la phase I du tramway. On a donné une lettre mandat officielle, il y a deux, trois semaines, au PDG de la caisse, encore, pour confirmer qu'on va de l'avant avec la planification plus fine de la partie tramway de la phase I du projet CITÉ. On est en train de former nos affaires, nos comités, notre bureau, avec la ville, nos partenariats, nos affaires, mais on a besoin de modifications législatives. Or, au rythme où les choses vont, si on fait en sorte de partir pour la période des fêtes sans avoir adopté le projet de loi, nous n'aurons pas ces modifications-là, législatives, pour le tramway. Je veux juste qu'ils soient bien conscients de ça, là. Alors, donc, c'est ça.

Alors, moi, j'ai été claire, très claire, à de multiples reprises, sur toutes les variations du même sous-amendement, là, on est au quatrième, je ne sais pas s'ils vont m'en déposer un cinquième, sixième, ils ont peut-être le temps de se rendre à six ou sept d'ici 16 h 30, et j'aurai toujours la même réponse : Quelle que soit la forme, le fond du sous-amendement qui va venir retirer la possibilité et même la responsabilité du gouvernement de confier des projets par décret à Mobilité Infra Québec ou quels que soient les ajouts qu'ils veulent faire sur d'autres entités qui pourraient venir passer des commandes puis confier des projets à Mobilité Infra Québec, avec évidemment aucune considération pour qui va payer pour ça, ou qu'on m'amène encore des missions inconditionnelles puis des gens qui font un peu ce qu'il veut, comme ils veulent, sans même s'attarder à qui va payer pour tout ça... Parce qu'on en revient à ça. Je disais, là, s'il existe une condition qui est inébranlablement immanente à n'importe quelle mission de l'État, c'est la capacité de payer des contribuables. Puis les contribuables qui nous écoutent peut-être en ce moment, là, entendez bien ça, là, on nous propose littéralement d'avoir une mission qui nous permet d'avoir n'importe quel projet à n'importe quel coût, confié par n'importe qui, sans même considérer combien ça va coûter.

Donc, Mme la Présidente, je vais achever là-dessus et peut-être redonner la parole à mon collègue de Nelligan, qui était très impatient de parler ce matin. Donc, avant qu'il vous suggère de bien présider, comme il a osé le faire au micro pour une précédente présidente, la députée de Westmount—Saint-Louis, je vais lui redonner la parole.

• (14 h 20) •

M. Derraji : ...

Mme Guilbault : Ce n'est pas des intentions. C'est des propos enregistrés.

La Présidente (Mme Tremblay) : OK. On va... OK, dans le respect de tous, là. C'est bon. Je vais vous... Vous allez pouvoir poursuivre. Je vous demande de prendre la parole.

M. Derraji : ...ce n'est pas à la ministre de me donner la parole. C'est vous, donc ce n'est pas à elle de me donner...

La Présidente (Mme Tremblay) : C'est ce que je viens de faire, M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Non, mais elle vient de le dire, Mme la Présidente. Elle vient de me dire qu'elle veut me donner la parole.

La Présidente (Mme Tremblay) : Oui, puis je viens d'intervenir, M. le député de Nelligan. J'ai dit qu'on poursuit les travaux dans le respect, dans les rôles qui nous sont conférés.

M. Derraji : Pas de problème.

La Présidente (Mme Tremblay) : Puis là, maintenant, moi, dans mon rôle, c'est de vous donner la parole. Donc, c'est à vous, M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Aucun problème. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je vais juste revenir à ce qui a été dit. Ce que je comprends très bien, il n'y a aucune ouverture. Et je tiens juste à rappeler à Mme la ministre que l'étude détaillée, ça marche comme ça : le gouvernement dépose son projet de loi, accepte de faire alinéa par alinéa, et on suit le processus normal. Je ne sais pas pourquoi, c'est comme on... J'ai l'impression qu'on vient de découvrir tout cela.

Rappel des faits : 34 heures d'étude, suspensions, quatre heures, et je n'ai même pas calculé le nombre d'heures où on a commencé en retard. Comme aujourd'hui, je vous ai demandé si on va commencer, ça a été : à peu près 14 h 10. Donc, je ne calcule pas le nombre de fois où on a commencé en retard. Pourquoi je le dis? C'est pour rappeler à Mme la ministre, c'est elle qui a fait la genèse du nombre d'heures que nous avons utilisées. Donc, je ne voulais pas aller là, mais je tiens quand même à répondre, parce que ça a été dit au micro, le nombre d'heures.

Maintenant, une fois, j'ai dit ça, Mme la Présidente, il n'y a personne qui a parlé, pour les gens qui nous écoutent... il n'y a personne qui a parlé des voisins. C'est Mme la ministre qui a parlé des voisins. Et je vais vous lire l'amendement de mon collègue, de sa propre initiative, ce n'est pas le voisin ou la voisine. On parle de Mobilité Infra Québec, que la ministre dit qu'elle va regrouper, à l'intérieur, des experts.

Mme la ministre parle de la capacité des contribuables à payer. Pas de problème. Venant de qui? Venant d'un gouvernement qui a perdu le contrôle des finances publiques, un gouvernement qui a hérité 7 milliards de dollars et qui aujourd'hui fait face à une crise financière de 11 milliards. Parlons de la capacité de payer des contribuables. Qui a invité les Kings de Los Angeles en payant 7 millions de dollars? Et maintenant, du moment que la ministre veut qu'on parle, le salaire de la PDG, je l'attends encore.

Donc, je veux bien faire mon travail, parce que c'est ça, notre rôle, contrôler l'action gouvernementale. Mais, Mme la Présidente, je tiens juste à rappeler que le rôle de l'opposition, c'est amender les projets de loi du gouvernement. Eh oui, si on n'est pas satisfaits, on va amender. Et, si on n'est pas satisfaits, on va amender, Mme la Présidente. Ça fait partie du rôle d'un parlementaire et d'un législateur. C'est ça, notre rôle, on va amender et avoir une discussion. Quand il y a un échange, parfois on avance et parfois on n'avance pas. Et c'est vrai, au bout de la ligne, vu la majorité écrasante gouvernementale, peu importe l'amendement qu'on va proposer, le gouvernement a le droit de le refuser.

Et, pour les gens qui nous écoutent et qui nous suivent, et je vais utiliser les propos de Mme la ministre qui parlait de la capacité de paiement... de payer des contribuables, est-ce que c'est normal, pendant le gel d'embauche que le gouvernement a décrété un peu partout... est-ce nécessaire, créer une autre agence où on va dépenser, pas créer, dépenser? Ça va coûter de l'argent aux contribuables pendant qu'on gèle partout, pendant que, dans le réseau de la santé, c'est un agent de sécurité qui fait le triage, dans un réseau qui nous coûte et qui vous coûte 60 milliards de dollars. C'est le budget de la Santé.

Alors, Mme la Présidente, dans le travail parlementaire, ça marche comme ça. Nous sommes sur le fond. Et je sais que, parfois, c'est difficile, quand on n'arrive pas à parler du fond. Le fond est très simple. Le collègue a proposé un excellent amendement. Et d'ailleurs, quand on dit «lorsque le gouvernement»... je... le relire parce que c'est en français que c'est écrit, «Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, de sa propre initiative comme à la suite [du] mandat issu du gouvernement», il n'y a personne qui a enlevé le gouvernement... le mandat de donner le mandat. C'est sur ça qu'on parle.

Donc, ce que vous avez entendu tout à l'heure, c'est cet amendement. Est-ce que les experts qu'on va recruter à l'intérieur de cette agence vont être autonomes ou pas? Et, quand la ministre dit «inconditionnelle», il n'y a aucun mot «inconditionnelle», aucun, aucun mot dans l'amendement. Aucun mot dans l'amendement. L'amendement que j'ai devant moi ne mentionne en aucun cas «inconditionnelle».

Donc, pour les gens qui nous suivent, ils voient un peu l'échange et la qualité d'échange qu'on a. Nous avons, devant nous, un amendement où l'ensemble des députés sont interpellés pour voter. D'ailleurs, on va voter dans quelques minutes.

La Présidente (Mme Tremblay) : ...de deux minutes.

M. Derraji : «De sa propre initiative», donc on parle de l'agence... «de sa propre initiative comme à la suite d'un mandat issu du gouvernement», donc on n'enlève pas, on n'enlève pas le pouvoir au gouvernement de donner le mandat. Mais nous, ce qu'on veut, et c'est là où on n'est pas d'accord avec le gouvernement... Et je pense que, jusqu'à maintenant, Mme la Présidente, on a le droit de ne pas être d'accord avec le gouvernement. Et je sais que c'est très difficile, parce que, parfois, on est dans un débat de fond. Et, dans un débat de fond, la seule chose qu'on a, c'est amender les articles. Donc, pour les gens qui se posent la question pourquoi ça n'avance pas, ça n'avance pas parce que la partie gouvernementale et Mme la ministre veut donner le mandat à la... à Mobilité Infra, mais elle ne veut pas une autonomie de l'agence. C'est là le débat de fond.

Donc, nous, on est pour l'autonomie. Parce qu'on recrute des experts, et les experts, on ne doit pas juste leur donner des mandats pour exécuter, mais on doit leur donner un peu la possibilité d'être autonomes. Et d'ailleurs ce ne sont... ce ne sont pas nos propos. Parce que j'entends ce que la ministre disait tout à l'heure. J'aurais aimé avoir M. Pierre... ne pas dire une erreur, Pierre-André Hudon. C'est un professeur agrégé. Ce n'est pas un voisin ou une voisine, c'est un professeur agrégé à l'Université Laval. Et lui, qu'est-ce qu'il disait : Ne perdez pas l'objectif, ce sont des experts, et quand on recrute des experts, l'autonomie professionnelle, c'est extrêmement important.

Alors, Mme la Présidente, encore une fois, un excellent amendement de mon collègue, que je vais supporter. Merci.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci. Mme la ministre, est-ce que vous souhaitez intervenir?

Mme Guilbault : Non, ça va, merci.

La Présidente (Mme Tremblay) : Alors, je passerais maintenant au député de Taschereau. J'y vais dans l'ordre. Donc, est-ce que vous souhaitez intervenir? Ça vous va. Donc, je vais procéder avec député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Juste pour bien comprendre. Quand vous dites que vous allez dans l'ordre, est-ce que c'est dans l'ordre des demandes de prise de parole ou dans l'ordre de comment on est assis ou...

La Présidente (Mme Tremblay) : Dans l'ordre que vous êtes assis.

M. Arseneau : C'est parce que je voudrais juste signifier que la ministre m'a interpellé directement en rapportant mes propos et en les commentant de façon un peu irrégulière, à mon point de vue.

La Présidente (Mme Tremblay) : Parfait.

M. Arseneau : Et j'aurais aimé ça pouvoir répondre immédiatement, mais je vais le faire maintenant. Je vais le faire maintenant, parce que c'est fondamental de recadrer les éléments que Mme la ministre a bien voulu amener pour tenter, je dirais, d'apporter une interprétation qui n'est pas celle que moi, j'ai amenée et que j'ai expliquée pendant 20 minutes. Mais ça va me faire plaisir d'utiliser 20 autres minutes pour m'assurer de la compréhension parfaite de la ministre sur ce que j'ai voulu amener en disant que la mission, telle qu'elle est définie aujourd'hui dans le projet de loi, est conditionnelle à ce que le gouvernement lui confie des responsabilités. Et, si le gouvernement se défilait et décidait de ne pas confier des responsabilités à Mobilité Infra Québec, dans le sens de projets, à ce moment-là, l'organisme n'a plus de raison d'être.

• (14 h 30) •

Mission, raison d'être, fonctions : ces éléments-là peuvent être, jusqu'à un certain point, synonymes et doivent être décrits, à mon point de vue, dans un projet de loi en amont des mandats de la même façon qu'un conseil des ministres. Ou, pour utiliser peut-être un exemple que la ministre va pouvoir comprendre, on peut nommer un cabinet de ministres, et ils auront leurs fonctions, ils auront leur mission et leur raison d'être, et on pourra, au surplus, leur donner des mandats bien précis. Le problème avec l'agence, c'est qu'à moins que le gouvernement décide par décret de lui donner des mandats, elle n'a pas de mission en propre. C'est comme si on avait décidé de créer Santé Québec en lui disant... au lieu d'écrire «Santé Québec a pour mission d'offrir, par l'entremise des établissements publics, des services de santé», on aurait dit : «Santé Québec existera à partir du moment où le gouvernement lui donnera les mandats de gérer tel hôpital, puis tel hôpital, puis tel centre de santé», et ainsi de suite. Ça ne fonctionne pas. Et c'est ça, le problème majeur et de fond. C'est qu'on ne définit pas la mission, en tant que telle, de Mobilité Infra Québec, la raison d'être autrement que selon la volonté du ministre de lui confier des mandats.

Et je pense que c'est très, très important de comprendre la différence entre la mission d'un organisme et les mandats qu'il exécute au nom du gouvernement. Ces mandats-là sont ciblés sur des projets complexes, des projets de mobilité. Mais, à l'extérieur des projets.

Prenons pour exemple le moment où on a un bureau de projets qui existe à Québec, et que le gouvernement décide qu'il n'est plus certain qu'il veut que le projet se réalise, puis il se demande s'il ne va pas, sur le coin d'une table, refaire le parcours. On a 200, 300 personnes qui sont au bureau de projets. Ils n'ont plus d'existence, ils n'ont plus de mission, parce que le projet est interrompu. Ça n'a pas de bon sens, Mme la Présidente, parce que l'organisme, lui, il est appelé, à travers le projet de loi, à durer dans le temps.

On confond la notion de projet et de bureau de projets avec la... avec la mission d'un organisme qui est là pour durer. Un bureau de projets, par définition, il est éphémère, il dure... il ne dure que pendant le temps où on réalise le projet. Et c'est cet exemple-là qu'on a calqué pour nous proposer une mission qui est de l'ordre d'un bureau de projets, mais ça ne colle pas à la définition d'une agence gouvernementale qui va être structurée, pour laquelle on va dépenser... et, déjà, on passe beaucoup de temps, mais on va dépenser beaucoup d'argent, de fonds publics, durement gagnés par les Québécois, qui doivent être administrés de façon absolument rigoureuse, et pour lesquels on veut savoir, justement, à quoi ils serviront dans le cadre de cette agence-là, et c'est la raison pour laquelle on a demandé des chiffres — qu'on n'a toujours pas eus — sur les coûts qui étaient prévus et calculés pour la mise en place de l'agence, au-delà des quelques premières années, où on semble avoir largement sous-estimé ces coûts.

Là, ce qu'on sait, c'est qu'à Santé Québec, pour avoir des membres du personnel du ministère, bien, il faut les payer 10 % plus cher. Ça fait qu'on peut toujours imaginer que ceux qu'on ira recruter dans le ministère des Transports

et du Développement durable, bien, ça va nous coûter 10 % plus cher pour les embaucher dans une nouvelle agence. Ça, on peut déjà imaginer que ce sera le cas. Alors, si on confond la mission d'une organisation avec les projets que l'organisation a pour mandat de mener à terme, d'élaborer et de conceptualiser, je pense qu'il y a là une lacune, et c'est ce qu'on essaie de faire valoir. Parce que la... Quand je parle d'une mission autoportante — c'est un autre... une autre expression que j'ai utilisée — elle doit être détachée, donc, des mandats qui lui sont confiés à cette agence.

Et, quand j'ai parlé de mission inconditionnelle, c'était pour souligner que la mission, en tant que telle, n'est pas définie autrement que selon la bonne volonté du gouvernement de lui confier des responsabilités. On peut avoir un point de vue divergent là-dessus, mais il me semble que la mission, elle existe dans ses fonctions, dans sa raison d'être, en amont des mandats qui sont confiés, des responsabilités qui sont confiées sur chacun des projets. Il y a des responsabilités dévolues à une agence avant même qu'elle soit chargée de développer des mandats de réalisation de projets complexes, à mon avis, en toute logique, dans toutes les organisations qui ont été mises sur pied par le gouvernement, dans tous les ministères, et dans toutes les sociétés d'État, et dans toutes les agences.

Et là on pourrait utiliser... J'ai utilisé l'exemple de la mission de Santé Québec. C'est aussi fondamental de définir la mission parce qu'on veut éviter, comme le disait le collègue député de La Peltre, alors qu'il était critique en matière de transport... il dit : Il ne faut pas qu'une agence de transport soit une agence de favoritisme. Il faut éviter... Il faut mettre un bras de distance entre une agence et les mandats qu'on va lui donner, politiquement parlant. Donc, il faut séparer... comme le disait mon collègue ancien député de Jonquière, séparer le béton de la réalisation... le béton et les réalisations des projets de la politique. Alors que, là, aujourd'hui, bien, c'est comme si on faisait le contraire, c'est comme si on disait que cette agence-là ne vait... ne va exister que par les mandats qu'on lui donnera, et on ne définit pas sur quelles bases on va élaborer ces mandats-là, sur quelles bases on va les prioriser. Et ça, c'est extrêmement dangereux, et ça peut être extrêmement coûteux aussi. Donc, on revient, effectivement, à la capacité de payer.

Mais c'est... L'agence doit servir aussi à nous permettre, comme société, et comme gouvernement, et comme membres de l'appareil législatif, de s'assurer que les décisions qui sont prises sont prises dans l'intérêt général, et à long terme, de l'ensemble de la communauté sur des bases le plus... des bases objectives, des bases le plus éloignées des considérations...

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

M. Arseneau : ... — merci, Mme la Présidente — éloignées des considérations partisans, par exemple. Et il me semble que de faire le plaidoyer sur l'importance de développer une mission et de clarifier les fonctions de ceux qu'on va embaucher pour constituer l'équipe d'experts de Mobilité Infra Québec, bien, c'est une amélioration sensible, qui est d'ailleurs aussi évoquée par un certain nombre de personnes et d'organisations que nous avons rencontrées, pour s'assurer que l'expertise soit mise à contribution dans des projets qui sont le plus rentables socialement, économiquement, mais que la considération de la rentabilité politique, elle ne soit pas parmi les critères de considération de... du choix des projets et, par définition, celle qu'on a devant nous, le choix de la mission de l'organisation. Il est, à mon sens... et je ne veux pas faire de... disons, je ne vais pas préjuger des intentions de quiconque là-dedans, mais il y a, à mon point de vue, un danger de glissement lorsqu'une mission n'est pas suffisamment définie et que l'autonomie n'est pas suffisamment bien circonscrite dans une agence comme celle-là, il y a possibilité d'un glissement vers une structure qui pourrait être non pas au service de la collectivité, mais au service d'un gouvernement et au service d'une vision...

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci.

M. Arseneau : Merci.

La Présidente (Mme Tremblay) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le...

M. Grandmont : ...Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Tremblay) : Elle va me le...

Des voix : ...

La Présidente (Mme Tremblay) : 13 min 50 s.

• (14 h 40) •

M. Grandmont : Je pense que, si on insiste autant sur l'article 4, c'est parce qu'on pense que, par cet article-là, on peut considérablement améliorer le projet de loi et donc l'agence qui va en découler. C'est, encore une fois, pour nous... Puis, juste à voir le nombre de notes, la quantité de notes que j'ai prises sur cette seule page... Je pense que c'est le même cas aussi, effectivement... On pourrait comparer nos notes. J'ai... Cet article-là, évidemment, on l'a étudié en profondeur parce qu'il... Puis on n'est pas les seuls à avoir étudié cet article-là en profondeur. Il y a énormément de groupes qui en avaient parlé. C'était... C'est fondamental. C'est à la base de la création de l'agence. Il nous apparaît évident que cet article-là est un endroit où on peut effectivement influencer la façon dont l'agence va se comporter, la façon dont l'agence aura ou pas les coudées franches pour être capable de travailler de manière durable, travailler à développer des... une vision à long terme qui serait profitable pour le Québec. C'est un peu ça qui est derrière cette proposition-là. On veut absolument s'assurer que, dans le temps... Puis je pense que c'est peut-être quand même

quelque chose d'intéressant, tu sais. Mme la ministre a... puis, en fait, pas juste Mme la ministre, mais le gouvernement actuel, en six ans, a très peu livré de projets de transport collectif. Il faut absolument qu'on soit capable de donner au Québec, de léguer au Québec une entité qui soit capable de nous rattraper dans le temps.

Je prends quelques exemples, là, des éléments qui avaient été nommés par les groupes qu'on avait rencontrés lors des audiences particulières sur l'article 4, il y avait quelques éléments quand même. Bon, il y en a sur lesquels, je suis bien content, on a pu progresser, là, notamment clarifier la notion de projet complexe. Il y a plusieurs groupes qui l'avaient mentionné, notamment Catherine Morency, Propulsion Québec, Trajectoire Québec, Vivre en Ville, etc., qui... ah! même plus que ça, excusez-moi, c'est sur l'autre page, mais il y avait aussi la Société de transport de Sherbrooke, le Pr Hudon, le Conseil du patronat, la Fédération des chambres de commerce, disaient : Il faut clairement améliorer la notion... Il faut la clarifier, la notion de projet complexe. Parce que, comme on le disait, puis on a eu de l'ouverture de la part de la ministre là-dessus, on a, dans cet article-là, quelque chose qui manque sur cet article qui est tellement fondamental : identifier ce qu'est un projet complexe. On ne peut pas... On ne peut pas faire l'économie d'une définition. Puis effectivement, ça a été apporté par Mme la ministre, on a eu des discussions intéressantes avec elle et on l'a même bonifié, dans une certaine mesure, mais c'est... ça allait dans le bon sens. Notre lecture de cet amendement-là permettait, effectivement, d'aller de l'avant aussi.

Sur le même article, il y a des groupes, il y en a plusieurs, là, qui demandaient que l'agence se concentre uniquement sur les projets de transport collectif pour ne pas faire diverger l'action de l'agence de sa mission première, qui était par ailleurs les intentions de Mme la ministre. L'Alliance Transit, Trajectoire Québec, Accès transports viables, Association pour le transport collectif de la Rive-Sud, même, association aussi pour Laval, l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec, la ville de Montréal, la STM, la RTM, tous disaient : Il faut que cette agence-là, si elle existe, se concentre uniquement sur le transport collectif. Autrement, on vient à retirer potentiellement des mains ce que le ministère des Transports et de la Mobilité durable, des... de la ministre même, c'est la ministre elle-même qui l'a dit, fait déjà bien, c'est-à-dire des projets de transport routier complexes. Le ministère des Transports et de la Mobilité durable a déjà l'expertise.

L'intention de la ministre, c'était retrouver ou développer une expertise en développement de transport collectif complexe au Québec, d'où la création de son agence, et donc, en restant sur les deux types de projets qu'on peut mettre en place, dans le fond, on risque, effectivement, de vider tout simplement le ministère des Transports et de la Mobilité durable de son expertise pour les projets complexes. Mais, encore une fois, on se raccrochait à l'article 4, qui est fondamental. Il y a des groupes qui ont demandé que les projets de l'agence respectent l'aménagement du territoire concerné, l'Alliance Transit, Trajectoire Québec, la STM, la ville de Montréal, Vivre en Ville, l'ARTM, Gatineau, Trajectoire et plusieurs autres groupes, la FQM, la ville de Laval, la ville de Québec. Bon, on pourra en parler peut-être aussi dans l'article 4, parce que je pense que ça peut bien s'insérer là aussi, donc on pourra parler peut-être un peu plus tard.

Mais, encore une fois, on touche la façon de travailler de Mobilité Infra Québec, on est sur l'article 4, et d'autres, et d'autres, et d'autres. Donc, quand moi, j'entends qu'on propose ou qu'on repropose des modifications à cet article-là, bien, je me dis : Heureusement que ce travail-là est fait. Je veux dire, on a déjà fait des modifications, Mme la ministre a montré de l'ouverture à certains égards, mais il faut qu'elle comprenne comme nous que cet article-là est fondamental dans Mobilité Infra Québec. Dans la loi qui vient constituer cette agence-là, il y a là beaucoup d'éléments qui va venir influencer la façon dont elle va déployer ses actions dans les années, dans les décennies à venir, pas juste d'ici 2026, mais dans les prochaines années évidemment aussi.

Maintenant, plus... Donc, c'est pour ça, en fait, qu'on insiste autant sur l'article 4, il y a quelque chose là qu'il faut absolument, absolument tenter de dénouer, et c'est un peu le travail des oppositions, que de faire ce travail-là, de faire des propositions, de se faire la voix des organisations qu'on a entendue de la société civile. On a entendu des experts, on a entendu des groupes de la société civile, on a entendu les municipalités, les sociétés de transport, on a entendu des entrepreneurs qui font des projets de transport complexes et ils nous disaient, là : Cet article-là est fondamental. Donc, ce que j'entendais, moi, de leurs propos, c'est : Ne faites pas l'économie d'un bon débat sur cet article-là, puis, après ça, bien, évidemment, on l'a... on a évidemment noté, en fait, tous les endroits dans le projet de loi où il y a également énormément de projets de travail à faire, là. Mais c'est clair que, pour moi, cet article-là est fondamental pour moi. Donc, pour moi, on est toujours sur le fond.

Puis je reviens à l'amendement qu'on a proposé, si je peux résumer un peu les débats qui ont eu lieu, les discussions qui ont eu lieu là-dessus. Je pense que, si on veut se permettre d'avoir une agence qui va vraiment atteindre les objectifs que la ministre a elle-même énoncés à travers ses multiples interventions médiatiques... je pense qu'on doit se donner... on doit donner à l'agence, en fait, la possibilité de voir plus loin que nous qui sommes élus pouvons avoir sur le développement des transports collectifs au Québec. Ce n'est pas une mince tâche. J'ai parlé, en fait, de deux agences desquelles Mme la ministre s'est inspirée, je pense, dans l'élaboration de son projet de loi, l'agence... deux agences similaires qui existent à la fois à Toronto et à Vancouver, des agences qui produisent énormément de transport collectif. Pour quiconque a été comme touriste ou par affaires, a été dans ces villes-là, c'est tellement facile de se déplacer, c'est tellement efficace. Et c'est efficace pourquoi? Non seulement parce qu'on a une bonne organisation de l'opération, là, des services de transport collectif, puis d'ailleurs on le voit aussi dans les niveaux d'investissement, mais on le voit aussi beaucoup dans l'immense capacité que se sont donné les gouvernements à travers une agence qui a un pouvoir d'initiative, qui a un pouvoir de proposer des projets, qui a une capacité à se donner de la réactivité, de l'agilité, de la rapidité dans l'exécution des différents travaux.

Et ça fait qu'aujourd'hui... Et ça, évidemment, combiné au fait que, je ne connais pas les chiffres par coeur en Colombie-Britannique, mais je suis persuadé qu'ils sont au moins comparables à ceux de l'Ontario, on investit

énormément dans le transport collectif en Ontario, là. Dans leur plan québécois... Dans leur plan d'infrastructure, ils investissent jusqu'à 70 % des infrastructures de transport dans le collectif et 30 % dans le routier. Dans le routier, c'est essentiellement pour entretenir l'existant, ce qui ne leur empêche pas de faire quelques bonifications à l'occasion, mais le plus gros, la plus grande part du gâteau va effectivement au transport collectif, ce qui est complètement à l'inverse de ce qu'on fait ici aujourd'hui, au Québec.

Donc, tant qu'on ne réglera pas ça par ailleurs, on va avoir de la difficulté à avoir une agence qui va vraiment être capable de prendre son envol puis de développer le transport collectif pour atteindre des niveaux de services qu'on observe dans ces villes-là et dans lesquelles il est tellement facile de pouvoir vivre sur un très, très, très grand territoire, une vie libérée de l'automobile solo. C'est-à-dire que l'automobile n'est pas le seul mode de transport que les gens vont utiliser, parce qu'on a de la disponibilité autour, un peu comme ce que souhaite faire le gouvernement, puis la ministre, en fait, et son prédécesseur qui ont décidé de reconduire la Politique québécoise de mobilité durable dans laquelle on souhaite avoir, si ma mémoire est bonne, là, 70 % de la population qui est desservie par au moins quatre modes de transport durable pour se déplacer, pas pour les loisirs, là, vraiment, pour se déplacer.

Donc, on tombe dans un nouveau paradigme. Moi, je pense que Mobilité Infra Québec, si elle est bien orientée, si elle est bien outillée dès le départ, pourrait nous permettre de sortir de ce paradigme dans lequel on est actuellement, un paradigme dans lequel il est difficile de sortir... d'offrir... en fait, de se sortir de cette logique que l'automobile est le seul véhicule à privilégier pour l'ensemble des déplacements. Et donc ça, ça passe évidemment par une augmentation mais incroyable de l'offre. On n'arrivera jamais à cette offre-là tant qu'on n'aura pas une agence qui est capable de développer convenablement.

• (14 h 50) •

Et, encore une fois, je le dis, ça tient à beaucoup de choses, à beaucoup d'éléments. D'abord, se concentrer principalement, sinon, voire, exclusivement sur le développement de projets de transport collectif complexes, on a déjà eu de la discussion là-dessus, je n'y reviendrai pas, mais aussi avoir cette capacité-là à voir sur le long terme pour que... quand on a un changement de ministre des Transports, on a un portefeuille de projets déjà préanalysés dans lequel on va pouvoir après ça prendre des décisions et avancer, et après ça, maintenir et... bon, attirer et maintenir ses employés dans une entreprise ou, en tout cas, une organisation, une entité dans laquelle leur... on leur fait confiance. En fait, c'est un peu ça, on fait confiance à l'intelligence des gens, on fait confiance à leur expertise et on leur donne un espace pour être capable de recevoir ou de renseigner, dans le fond, le gouvernement, de renseigner la ministre ou le ministre sur ce qui pourrait être fait pour justement faire ce changement de cap là, tellement important, dont on a tellement besoin au Québec.

Moi, j'ai peur qu'en ayant une agence qui pourrait faire à la fois des projets de transport collectif complexes...

La Présidente (Mme Tremblay) : Moins de deux minutes.

M. Grandmont : ...et des projets de transport routier complexes, qu'on pourrait avoir des ministres des Transports qui décident que, dorénavant, bien, l'agence ne fait que des projets de transport routier complexes. Et on sortirait complètement des intentions de la ministre. Ces intentions sont du transport collectif. Imaginons qu'un futur successeur de Mme la ministre décide que c'est uniquement du transport routier complexe qu'on fait avec cette agence-là, bien, on vient complètement de saborder pour encore plusieurs années la possibilité qu'on aura de développer des transports collectifs parce que non seulement on va être... on va se mettre à faire du transport collectif... du transport routier, d'une part, ça fait qu'on perpétue un peu le cycle dans lequel on est depuis des décennies, mais, en plus, c'est que toute cette expertise-là, là, qu'on a voulu développer et aller chercher, on la balaie et il va falloir reprendre depuis le début complètement, avec, encore une fois, beaucoup de pression politique puis beaucoup de pression des citoyens aussi qui veulent... puis j'en ai parlé tantôt, là, même jusqu'à... dans le Bas-Saint-Laurent, on en veut, du transport collectif, on veut de l'amélioration, mais ça va prendre la pression pour qu'après ça quelqu'un d'autre reprenne le bâton de pèlerin puis décide de bâtir une agence ou un bureau au sein du ministère des Transports et de la Mobilité durable pour redévelopper cette expertise-là qu'on aura malheureusement sacrifiée.

Donc, ce que je trouve, moi, c'est que, dans la vision que refuse, en fait, de modifier, là, Mme la ministre, puis ça touche beaucoup l'article 4, bien, je pense... en fait, je suspecte que, dans un avenir plus ou moins lointain, on voit quelqu'un d'autre prendre son... son siège, en fait... bien, en fait, prendre... pas son siège, mais son rôle, son ministère, et complètement dénaturer ce qu'elle aura voulu léguer pour le Québec. C'est un risque, et je veux le souligner.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci. Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, je passerais à la mise aux voix du sous-amendement.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Tremblay) : Alors, parfait. Est-ce que vous pouvez procéder?

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)?

M. Bernard : Contre.

La Secrétaire : Mme Dorismond (Marie-Victorin)?

Mme Dorismond : Contre.

La Secrétaire : M. Thouin (Rousseau)?

M. Thouin : Contre.

La Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

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

M. Arseneau : Pour.

La Secrétaire : Mme Tremblay (Hull)?

La Présidente (Mme Tremblay) : Abstention. Donc, c'est rejeté. On va revenir maintenant à l'amendement à l'article 4. Donc, oui, député des Îles-de-la-Madeleine, il vous reste 30 secondes.

M. Arseneau : J'aurais un amendement à déposer, si vous pouvez suspendre quelques secondes... un sous-amendement, pardon.

La Présidente (Mme Tremblay) : Parfait. Nous allons suspendre, le temps de le recevoir.

(Suspension de la séance à 14 h 55)

(Reprise à 15 h 21)

La Présidente (Mme Tremblay) : Bonjour. Donc, nous allons reprendre nos travaux. Alors, j'inviterais le député des Îles-de-la-Madeleine à lire son sous-amendement.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. On s'est assuré que le sous-amendement était recevable. Alors, désolé du petit délai.

Alors, l'amendement proposé se lit comme suit. À l'article 4, on introduit par l'article 1 du projet de loi... en fait, il est modifié par l'ajout, à la suite des mots «mobilité durable», de : «et en priorisant les mandats qui lui sont confiés par le gouvernement.».

Donc, ça se lirait comme suit :

«Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable et en priorisant les mandats qui lui sont confiés par le gouvernement, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport.»

La raison pour laquelle on dépose cet amendement-là, c'est évidemment pour consolider une certaine fonctionnalité indépendante à Mobilité Infra Québec, sans perdre de vue l'idée que le gouvernement confie des mandats et que ces mandats-là sont prioritaires. Et il me semble que c'est un élément nouveau qui est apporté à la discussion, dans la mesure où il y a la notion de priorité qui n'était pas existante. En fait, on disait simplement que la mission, elle correspond à des responsabilités données, j'y reviendrai tout à l'heure, uniquement, alors que, là, on a une mission autoportante, celle d'analyser l'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport, mais qui est évidemment balisée par les priorités confiées par le gouvernement et les mandats qui lui proviennent de ce même gouvernement.

Et j'en avais fait mention tout à l'heure, je pense qu'il est important de bien distinguer la mission d'un organisme comme... une agence comme celle-ci des mandats qui lui sont confiés.

Et la vertu de ce sous-amendement-là, c'est qu'il fait effectivement la différence. La mission d'Infra Québec, dans l'absolu, c'est d'exercer et de réaliser des analyses d'opportunité et de planification ou de réalisation de projets complexes de transport. C'est sa mission. Mais évidemment, comment est-ce qu'on l'effectue? En priorisant les mandats qui sont confiés par le gouvernement, et évidemment toute la question des budgets et des ressources qui sont associées à la réalisation de ses fonctions à l'intérieur de sa mission, bien entendu, les fonctions de réalisation de projets complexes de transport étant celles qui seraient le plus coûteuses, et évidemment qui doit nécessairement passer par l'aval et le mandat gouvernemental.

Et c'est important de revenir sur l'article en tant que tel et comment l'amendement et le sous-amendement viennent le bonifier, et je dirais même les deux articles, parce qu'on parle de l'article 4, mais il y a aussi l'article 5. Je vais y revenir rapidement.

On est dans le chapitre II : Mission, fonctions et pouvoirs généraux. Et, dans l'article 4 qu'on est en train d'étudier, la mission... on parle d'une mission principale. Évidemment, la question qui se pose, c'est : S'il y a une mission principale, est-ce que ça veut dire qu'il y a des missions secondaires? C'est... Ce n'est pas très clair pour moi, là, mais c'est une des questions qu'on s'était posées à un moment donné. Et, si tant est qu'il y avait des missions secondaires, bien là on pourrait dire que les missions secondaires, c'est... lorsqu'on n'a pas de mandat, bien, on continue de faire justement de l'analyse d'opportunité, développer notre expertise, discuter avec les différents partenaires des enjeux de transport, de mobilité, et tout ça, planifier avant de pouvoir réaliser... ou conceptualiser et réaliser des projets complexes. Mais là on ne parle que d'une mission principale, dans l'article 4, qui réfère à un... à des responsabilités confiées. Puis après ça, évidemment, ce qui vient par la suite, c'est, encore une fois, «lorsque le gouvernement lui [...] confie [une] responsabilité», en vertu du premier alinéa, et là on déballe un certain nombre de fonctions qui peuvent être réalisées, mais toujours dépendant d'une responsabilité confiée par le gouvernement.

Donc, la mission secondaire, ou les autres fonctions, ou la raison d'être à l'extérieur de cette dévolution de mandats, ou de pouvoirs, ou de responsabilités, ce n'est pas dans l'article 4 qu'on la retrouve. Et c'est la même chose un peu plus tard, dans l'article 5, où on dit qu'il y a d'autres fonctions. Donc, on s'imagine que c'est des fonctions connexes qui ne font pas partie de la mission principale, mais, encore une fois, c'est la réalisation d'analyses en transport que le ministre lui confie, moyennant rémunération, donc, là encore, «l'exécution de tout autre mandat que le gouvernement lui confie».

Donc, la dépendance totale non seulement de l'agence mais de la mission, de la raison d'être de l'agence Mobilité Infra Québec est inextricablement liée à l'octroi de responsabilités à travers des mandats. Et, encore une fois, si la discussion peut servir à quelque chose, c'est à distinguer ces deux éléments-là, qui sont vraiment très distincts, qui sont... qui sont deux choses différentes et qu'on a reconnus, comme on disait tout à l'heure, dans la mission qui est confiée à toutes nos sociétés d'État. Que l'on regarde, évidemment, les grandes sociétés d'État comme Hydro-Québec, ou comme Loto-Québec, ou comme la Société québécoise en... d'infrastructures, ou encore Loto-Québec, dans tous les cas, il y a une mission, et il est possible que le gouvernement fixe des priorités ou encore choisisse des mandats spécifiques à confier...

Une voix : ...

La Présidente (Mme Tremblay) : Oui...

M. Lemay : ... intervenir en vertu de l'article 244 de notre règlement. Je veux juste savoir... Parce que, tantôt, on était suspendus pour voir si ce sous-amendement-là pouvait être discuté ici, à la commission. Je ne pense pas que c'est un sous-amendement qui est recevable, dans le sens que c'est la même chose que le sous-amendement au préalable puis qu'on étudie depuis quelques sous-amendements. J'aimerais avoir des éclaircissements sur pourquoi est-ce qu'on accepte de débattre de cet amendement-là à ce stade-ci parce que je crois qu'en fait, c'est des mots similaires, bien qu'il y a quelques termes de différents, mais qui n'ont rien de valeur ajoutée à l'amendement préalable qui a déjà été battu. Et là je me demande pourquoi est-ce qu'on fait un sous-amendement sur ce sujet-là. Il n'y a rien de nouveau, là. C'est juste... on a utilisé d'autres mots français pour dire la même chose de l'amendement précédent. Ça fait que je ne vois pas pourquoi qu'on devrait accepter de débattre de ce sous-amendement-là. Selon moi, on devrait... Bien, moi, je juge, je crois que cet amendement-là devrait être irrecevable, puis on revient à l'amendement.

La Présidente (Mme Tremblay) : Avant que je suspende pour prendre une décision sur ce que monsieur... de Masson vient de soulever, est-ce que vous avez un argumentaire de votre côté?

M. Arseneau : ...vous me permettez, je pensais avoir été clair là-dessus, on l'a élaboré de façon à pouvoir bonifier l'article en question. Et là où il se distingue de façon fondamentale du sous-amendement précédent, c'est qu'il introduit la notion de mandat, qui est différente de la mission principale, et il introduit le concept de priorisation des mandats gouvernementaux, ce que ne faisait absolument pas le sous-amendement précédent, où il disait à l'initiative de l'agence ou selon les mandats... ou selon les responsabilités confiées, quelque chose comme ça. Donc, c'est... si les mots ont un sens, c'est très, très différent.

La Présidente (Mme Tremblay) : Oui, M. le député de Nelligan, brièvement aussi pour l'explication, oui.

M. Derraji : Oui, brièvement. Oui, merci, Mme la... Du moment que le collègue demande si c'est recevable, je vous demande une décision par écrit sur la recevabilité, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Tremblay) : Parfait. Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais suspendre quelques minutes, le temps de vous revenir avec la décision.

(Suspension de la séance à 15 h 30)

(Reprise à 16 h 12)

La Présidente (Mme Tremblay) : Alors, nous allons reprendre les travaux. Alors, pour ceux et celles qui nous écoutent, évidemment, là, juste vous aviser que la décision va être plus longue à prendre. Donc, étant donné le temps qu'il nous reste, moi, je vais vous proposer une motion, donc, qui est la suivante. Donc, en vertu de l'article 165 du règlement, je fais motion pour que la commission ajourne ses travaux.

Alors, est-ce qu'il y a des députés qui désirent prendre la parole? Parce que, sur cette motion-là, vous avez le droit de prendre un 10 minutes, chacun, de parole. Donc, est-ce que la motion est adoptée?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Tremblay) : Adopté. Alors, je vais... je vous remercie pour votre collaboration.

Donc, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die. Et je vous souhaite une belle fin de semaine et un bon retour à la maison.

(Fin de la séance à 16 h 13)