



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 5 novembre 2024 — Vol. 47 N° 68

Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la
Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines
dispositions relatives au transport collectif (10)

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

2024

Commission des transports et de l’environnement

Le mardi 5 novembre 2024 — Vol. 47 N° 68

Table des matières

Décision de la présidence sur la recevabilité d’un sous-amendement	1
Étude détaillée (suite)	2

Intervenants

Mme Jennifer Maccarone, présidente

- M. Joël Arseneau
- Mme Geneviève Guilbault
- M. Etienne Grandmont
- M. Monsef Derraji
- M. Mathieu Lemay
- Mme Agnès Grondin
- M. Denis Lamothe
- M. Daniel Bernard
- M. Luc Provençal
- Mme Marwah Rizqy
- M. François St-Louis

Le mardi 5 novembre 2024 — Vol. 47 N° 68

**Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la Loi sur
Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions
relatives au transport collectif (10)**

(Neuf heures cinquante et une minutes)

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

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

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

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Mme Blouin (Bonaventure) est remplacée par M. Lamothe (Ungava); M. Montigny (René-Lévesque) est remplacé par M. Thouin (Rousseau); Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice) est remplacée par M. Provençal (Beauce-Nord); et M. St-Pierre Plamondon (Camille-Laurin) est remplacé par M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine).

**Décision de la présidence sur la recevabilité
d'un sous-amendement**

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Je suis maintenant prête à rendre ma décision sur la question de recevabilité soulevée par le député de Masson, concernant le sous-amendement déposé par le député des Îles-de-la-Madeleine à l'article 4 introduit par l'article 1 du projet de loi, jeudi dernier. Je vous rappelle, par ailleurs, que la présidence des commissions ne rend aucune décision écrite. Ma décision sera toutefois conciliée au *Journal des débats*.

J'ai bien pris connaissance de vos interventions sur la recevabilité du sous-amendement du député des Îles-de-la-Madeleine et j'ai attentivement considéré vos arguments dans l'analyse de ma décision. D'une part, le député de Masson soulève que le sous-amendement proposé emploie des mots similaires et traite du même sujet que le sous-amendement précédemment rejeté par la commission. Le député des Îles-de-la-Madeleine affirme, pour sa part, que le sous-amendement se distingue de manière fondamentale par l'introduction du concept de priorisation des mandats gouvernementaux. Je vous rappelle que chaque amendement et sous-amendement dont la recevabilité est remise en question doit être considéré au cas par cas.

Dans son évaluation, la présidence tient compte des critères élaborés par la jurisprudence avant de statuer sur sa recevabilité. Ces règles sont notamment confiées aux articles 197 et 244 de notre règlement. La jurisprudence parlementaire a, effectivement, déjà établi que, pour qu'un amendement ou un sous-amendement soit recevable, il ne doit pas avoir le même effet qu'une motion présentée précédemment. Elle a également précisé que l'objet d'un amendement doit être suffisamment différent de l'amendement précédemment rejeté.

À ce titre, dans le cadre de la décision 244-22... avait jugé irrecevable une motion d'amendement afin d'introduire à l'article la notion de travailleur non organisé. La commission avait alors déjà rejeté un amendement proposant que le ministre du Travail porte une attention particulière à la participation des porte-parole du monde non organisé du travail. En 2015, la présidence de la Commission de la santé et des services sociaux a également jugé irrecevable une motion de sous-amendement qui avait le même objet qu'un autre sous-amendement précédemment rejeté.

En l'espèce, dans le cadre de l'étude de l'article 4 introduit par la loi édictée à l'article 1 du projet de loi n° 61, plusieurs amendements et sous-amendements ont été présentés par les membres de la commission, puis rejetés. Il importe de se pencher sur l'objet de chacun d'eux.

Ainsi, un premier amendement à l'article 4, coté Am b, proposait d'exclure certains projets opérationnels de la mission de Mobilité Infra Québec. Pour sa part, l'amendement coté c portait sur la priorisation de produits qui réduiraient l'utilisation de véhicules individuels. L'amendement coté Am d suggérait, quant à lui, l'analyse et la proposition de projets complexes par Mobilité Infra. Une proposition de sous-amendement a été déposée pour ajouter le concept de demande de la part des municipalités ou MRC. L'amendement en cours de discussion vise à retirer certaines responsabilités au gouvernement. Un sous-amendement ajoutant la possibilité d'une initiative provenant soit de Mobilité Infra soit du gouvernement a été proposé. Enfin, le sous-amendement du député des Îles-de-la-Madeleine introduit le concept de priorisation, de Mobilité Infra, des mandats confiés par le gouvernement. Chaque amendement et sous-amendement présentait ainsi un objet distinct des autres. En l'occurrence, ils n'ont pas le même effet que les motions présentées précédemment.

Enfin, je rappelle que la présidence doit évaluer la recevabilité en toute neutralité. Ainsi, à la lumière de ces éléments, je juge que la motion de sous-amendement présentée par le député des Îles-de-la-Madeleine est recevable.

Alors, je vous remercie, collègues, pour votre attention. Vous avez tous reçu des petits cadeaux, des bagues sensorielles pour garder nos échanges constructifs et sages entre nous, comme élus.

Étude détaillée (suite)

Alors, je propose qu'on continue, maintenant, le débat. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, pour votre sous-amendement. Vous disposez, en passant, de 14 min 20 s.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, je suis très heureux de prendre acte de votre décision, parce qu'effectivement les arguments qu'on a fait valoir ont été retenus par la présidence, et c'est tant mieux, ce qui nous permet de revenir, donc, au débat de fond sur la mission de Mobilité Infra Québec, de cette agence qu'on veut créer. Et il est important, je l'ai déjà mentionné, que l'on puisse avoir... ou donner à cette agence une mission qui lui appartienne, en dehors des mandats qui pourront lui être confiés par le gouvernement du Québec. J'ai mentionné le concept de mission autoportante, ce qui n'exclut pas, évidemment, le fait que le gouvernement a un rôle fondamental à jouer dans l'octroi, si on veut, de ressources financières, de ressources humaines, mais également dans l'idée qu'on puisse avoir une certaine prédominance dans les projets qui sont confiés à l'agence par le gouvernement.

On pense que le gouvernement prendra des décisions, adoptera des décrets et pourra confier à l'agence un certain nombre de mandats, à une agence qui existe déjà et qui est... et dont la mission est effectivement l'analyse d'opportunités, la planification, la réalisation de projets complexes de transport. C'est une agence qui... donc, qui existe déjà avec sa propre mission, à laquelle se greffent, évidemment, des mandats qui lui sont confiés par le gouvernement. Et elle doit... C'est ça, l'idée du sous-amendement proposé... souvenons-nous que la version originale, c'est que Mobilité Infra Québec a pour mission, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, de faire un certain nombre de choses. Nous, on pense qu'elle devrait avoir cette mission-là en dehors des mandats qui lui sont confiés, donc avoir pour mission, si on va retirer, par l'amendement qui a été proposé... retirer la condition, à savoir que c'est lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité que sa mission prend effet. Nous, on estime que la mission, elle est là, elle est acquise, elle est donnée, elle est octroyée et elle existe.

Et donc il était important pour nous, je pense que ça répond également aux intentions et aux souhaits de la ministre, que le gouvernement demeure maître d'oeuvre des projets sur lesquels on va se pencher à l'agence. Et nous reconnaissons cette responsabilité du gouvernement. Et le pouvoir exécutif doit s'exercer en fonction, justement, de cette responsabilité-là. Donc, le concept, ici, veut que l'agence peut faire son travail de veille, peut faire son travail d'appui également, là, à d'autres partenaires dans l'écosystème des transports et de la mobilité au Québec, peut, essentiellement, avoir sa propre existence et ses propres... ses propres tâches, ses propres initiatives, également.

• (10 heures) •

Parce que de là découle, effectivement, l'idée que cette agence-là peut avoir un peu son propre libre arbitre lorsqu'il est question de développer des compétences, d'acquérir de l'information, aller chercher des données, essentiellement de pouvoir continuer de perfectionner son expertise. Et c'est la raison principale pour laquelle on la... on la constitue, on la met en place. Pour que ce soit le creuset de l'expertise en matière de mobilité au Québec, bien, il faut admettre que ces gens que... qui sont embauchés peuvent... on peut, en fait, admettre qu'ils ont, justement, une expertise qui peut aussi être mise en oeuvre, être utilisée, tout en... par le gouvernement, là, par la priorisation de projets, mais tout en reconnaissant une certaine autonomie professionnelle à la fois à ceux qui y travaillent et une certaine autonomie à l'agence, qui, à moins qu'on m'indique le contraire, sera quand même gérée de façon indépendante et autonome du gouvernement, un peu comme d'autres agences gouvernementales le sont, c'est-à-dire qu'on engagera... on embauchera vraisemblablement un ou une PDG. On ne sait pas encore l'ampleur de... du traitement, des indemnités qui lui seront versées. C'est une des failles, là, qui... qu'on voit, actuellement, dans le débat, parce qu'on est un peu devant une grande inconnue, à savoir, là, quelle sera la... quels seront les coûts de la mise en place de l'agence, et quelle sera la structure de gouvernance, de façon plus précise, et quels en seront les coûts. Mais, essentiellement, on aura des gens qu'on embauchera parce qu'ils sont compétents pour gérer une agence, mais ils doivent être compétents pour gérer une agence qui a une mission en propre, c'est-à-dire celle d'analyser des opportunités, planifier et, justement, aller chercher, comme je le disais, des données, mener des études, et ainsi de suite. Mais...

Puis la portion, là, qui est dans le projet de loi actuellement, qu'on peut lire à l'article 4, qui a trait à la réalisation de projets complexes de transport... On nous dira : Bien, elle ne peut pas réaliser des projets complexes de transport sans avoir l'aval du gouvernement, je pense que c'est... ça va de soi. Je pense que c'est effectivement une mission... ou des éléments de la mission qui lui sont confiés à condition, évidemment, qu'elle reçoive... qu'elle en reçoive le mandat et les ressources pour le réaliser. Donc, ce n'est pas comme si le fait qu'on a... Parce que je vois déjà venir une certaine objection en disant : Bien, tu sais, on ne peut pas imaginer que, de façon autonome et autoportante, cette mission-là définisse les projets qui vont être choisis par l'agence. Ce n'est pas ça, l'idée, là. La réalisation de projets complexes de transport, bien, c'est clair que ça doit procéder, au départ, par une décision gouvernementale, de son Exécutif, qui va y mettre les ressources nécessaires, va l'inscrire au PQI et va confier le mandat du gouvernement, un mandat qui deviendrait, selon les... la proposition qu'on fait, donc le sous-amendement et l'amendement, qui devient, de facto, prioritaire, selon le souhait du gouvernement, par décret.

Pour moi, il s'agit, en fait, d'une bonification qui est extrêmement importante parce qu'il permet également... elle permet également de répondre à une certaine inquiétude qui avait été manifestée, lors des consultations particulières, sur la capacité de l'agence à devenir un partenaire de l'ensemble des intervenants en matière de mobilité et de transport au Québec. On parle évidemment des villes, des municipalités, on parle des intervenants de la société civile qui sont impliqués dans ces projets-là également, à travers toutes sortes d'organisations, et, bien entendu, les sociétés de transport. Et je dirais même que ça répond, aussi, jusqu'à un certain point, à une inquiétude qui avait été... qui avait été manifestée par certains, dont les membres de la Coalition avenir Québec, qui étaient... qui avaient comme porte-parole,

à une certaine époque, en 2013, le député de La Peltrie, qui voyait, dans la constitution d'une agence une espèce de voie vers des... l'adoption de décisions discrétionnaires qui pourraient entraîner un favoritisme. Alors, je pense qu'on s'en éloigne. Donc, on répond essentiellement à cette objection-là, qui avait été soulevée par la CAQ pendant des années, sur la question d'une agence, puis la question de la transparence, puis la question de la reddition de comptes, en disant, effectivement, que cette agence-là est indépendante, a un certain degré d'autonomie, mais tout en reconnaissant que le gouvernement demeure maître d'oeuvre des grands projets, des projets complexes qui devront être priorités par l'agence. Cette définition-là me semble, en tout cas, être améliorée avec l'amendement et le sous-amendement.

Puis il y a encore un élément, pour moi, qui... je l'ai mentionné tout à l'heure, qui est particulier, puis c'est celui de la mission principale. Je n'ai pas vu ça souvent... Je faisais la comparaison, justement, avec la mission de l'agence Santé Québec. On ne parle pas d'une agence qui a une mission principale. On parle, en fait, d'une agence qui a pour mission d'offrir, essentiellement, des services de santé et des services sociaux dans différentes régions par l'entremise des établissements publics. La mission, elle est claire, elle est limpide, on l'aborde directement, et il n'y a pas de mission principale et de mission secondaire pour ce qui est de l'agence dont on vient de débattre en commission parlementaire il y a de cela... il y a de cela moins d'un an.

Alors là, on revient à la charge avec une nouvelle agence, et ce qu'on dit, c'est que cette agence-là aura une mission principale. J'ai déjà posé la question : Quelles seront les missions secondaires, quels seront les autres éléments de la mission? Je ne les retrouve pas, actuellement, dans le projet de loi. Mais cette mission principale là est associée à... aux vœux du gouvernement de lui confier des responsabilités, mais là il y a quelque chose qui est de l'ordre, là, du... espèce de... de l'élastique qui n'en finit plus de s'étirer.

Et c'est la raison pour laquelle je reviens sur un argument de fond qui a été évoqué, puis ce débat-là, il est extrêmement important, il est fondamental. On ne peut pas nous reprocher ici de vouloir clarifier la mission d'un organisme. C'est le rôle primordial des députés ici, en cette Chambre, et particulièrement dans cette commission, de clarifier quelle est l'intention du législateur. Cette intention-là doit être limpide, elle doit être claire, parce qu'elle va engendrer un changement de paradigme et un changement de structure, évidemment. Elle va entraîner également des dépenses de fonds publics importantes. Alors, qu'on prenne, justement, un pas de recul puis qu'on se dise : À quoi servira cette agence-là? Pour quelle raison fondamentale on dépose ce projet de loi là? Et quelle sera l'étendue du rôle de Mobilité Infra Québec? Et ça ne peut pas être, selon l'analyse qu'on en fait, uniquement en fonction du désir des gouvernements qui se succéderont au cours des prochaines années, voire des prochaines décennies de déterminer jusqu'à quel point cette mission-là est plus ou moins importante, d'autant plus qu'elle n'agit pas dans un vacuum, dans un espace où il n'existe personne.

Il y a déjà, on l'a mentionné à plusieurs reprises, dans le vaste secteur de la mobilité et du transport au Québec, d'autres joueurs, il y a d'autres intervenants, j'y faisais référence tout à l'heure, et ces intervenants, qui sont venus nous dire qu'ils ne voyaient pas d'un mauvais oeil le fait de rassembler, regrouper une certaine expertise au sein de l'administration gouvernementale, veulent pouvoir interagir avec elle et veulent aussi... puis ça, je l'ai mentionné tout à l'heure, ils veulent voir l'agence comme un partenaire, mais l'agence doit être un partenaire qui a les coudées franches pour créer ces partenariats-là. Mais, là où le gouvernement décidera qu'il y a des priorités, selon le sous-amendement qu'on vient de déposer, bien là, l'agence devra, effectivement, obtempérer, devra, justement, prioriser. C'est dans le cadre de l'article 4 de la loi, si on décidait de l'adopter.

Puis l'autre élément que je voulais ramener sur l'importance de définir la mission par rapport aux autres intervenants, c'est exactement ce qui... ce qu'on a entendu, c'est d'éviter... entendu de la part des différents intervenants, d'éviter les doublages, d'éviter les chevauchements, d'éviter la confusion. Alors, si ce sous-amendement-là a une raison d'être, c'est celle de pouvoir clarifier en quoi est-ce que la mission, bon, qu'on a qualifiée de principale... en quoi la mission de Mobilité Infra Québec, elle est octroyée, de façon à pouvoir à la fois lui donner, à cette agence, une certaine autonomie, qu'on accorde, je le rappelle, à toutes les agences, là, qui sont gérées par des PDG puis qui ont des conseils d'administration, ce qui sera le cas pour l'agence dont on parle, mais qu'elles doivent donc procéder à différentes... différentes fonctions, on les définit brièvement à l'article 4 puis on y revient à l'article 5, mais sans s'éloigner du fait que le gouvernement a tout à fait, de façon légitime, le droit d'adopter, de choisir des priorités et confier des mandats très clairs à son agence. Merci, Mme la Présidente.

• (10 h 10) •

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

Mme Guilbault : Oui, bien, je peux intervenir... j'imagine, les autres collègues vont parler aussi, mais je vais intervenir tout de suite, là, puis ce sera bon pour les autres interventions futures sur le même sous-amendement, s'il y en a.

Bien, salutations à vous, Mme la Présidente, bien sûr. Merci pour le cadeau. Malheureusement, la bague est un peu petite pour... même pour mon auriculaire, mais j'espère qu'elle fait peut-être aux autres collègues. Mais je la garde tout près, pour que votre tempérance et votre sagesse nous inspirent tout au long de cette journée et... Alors, salutations à tous les collègues, à nos équipes, à mes amis, ici, de la banquette, à mes amis de l'autre côté de la table.

Donc, alors, on a pris note de votre décision, Mme la Présidente, là, quant à la recevabilité et on a écouté la question... ou l'intervention du député des Îles-de-la-Madeleine, mais il reste que, quant à nous, et notamment mon collègue de Masson et moi, mais certainement les autres collègues de la banquette gouvernementale aussi, ce sous-amendement-là est, je crois, le cinquième ou le quatrième d'une même lignée. Et, jeudi dernier, j'ai fait une intervention au micro, qui est enregistrée, alors je ne vais pas répéter l'entièreté de tout ce que j'ai dit. Mais, comme on commence une nouvelle semaine, je veux juste remettre à l'esprit un peu, ou partager avec les collègues autour de la table, un peu les... mon état d'esprit, actuellement, par rapport à... par rapport, d'une part, à la redondance des

sous-amendements qui sont déposés sur l'article 4 et, d'autre part, sur la cadence des travaux. Je veux juste placer un petit peu ce contexte-là. Donc, on a pris note de votre décision, mais il reste que, quant à moi, c'est la même chose que les quatre autres d'avant.

Je note que, dans l'intervention d'aujourd'hui, le député des Îles-de-la-Madeleine a évité de parler de mission inconditionnelle, parce que je pense qu'on a été plusieurs à sursauter la semaine dernière, quand il a parlé d'une mission inconditionnelle. Et je lui ai rappelé que, s'il existe une condition sine qua non à toute action gouvernementale, c'est bien la capacité de payer des contribuables. Et de penser que n'importe qui, du jour au lendemain, pourrait confier des mandats à une agence gouvernementale avec aucune considération pour la manière dont ce serait financé, et qui le financerait, quant à nous, ça n'a pas de sens. C'est un des nombreux éléments sur lesquels je pourrais... je pourrais élaborer en réponse à l'intervention. Mais, comme je disais dernièrement, je ne vais pas m'autofilibuster en répétant sans arrêt, longuement, les mêmes choses puis contribuer au fait que les travaux n'avancent pas, donc.

Alors, je vais éviter... Et, je le dis, s'il y a d'autres sous-amendements de la même nature, qui disent à peu près la même chose, je ne vais pas réintervenir. Et ce n'est pas un manque de respect, ce n'est pas de ça, au contraire, c'est par respect pour les fonds publics, qui paient nos salaires. On est précisément... trois, quatre, cinq, six, sept, 10 élus dans... 11 élus dans la salle, actuellement, avec des salaires financés par les fonds publics. On est encore à l'article 4 et, en date de jeudi dernier, on était à 63 h 34 min de travaux. Donc là, on s'en va vers 64 heures de travaux et on est à l'article 4 sur 120.

Donc, je vais rappeler, pour les collègues, là, je ne sais pas si tout le monde a entendu quand je l'ai dit la semaine dernière, mais c'est toujours aussi vrai, il y a deux choses... il y a plusieurs choses importantes dans ce projet de loi là, évidemment la création de Mobilité Infra Québec... Et, peut-être, ce serait bon que tout le monde écoute ce que je suis en train de dire, indépendamment du va-et-vient autour de la table. Mais il y a deux choses particulièrement importantes dans ce projet de loi là, qui sont des éléments pas seulement importants pour le gouvernement, mais aussi, et surtout, pour des partenaires que sont les sociétés de transport et les municipalités. Il y a, premièrement, tous les amendements que je vais déposer par rapport au développement immobilier. C'est revenu, ça, à plusieurs reprises dans les consultations particulières, de manière unanime, tout le monde veut qu'on puisse enfin avoir des avancées. C'est des choses qui auraient pu se faire avant, mais donc, là, on est rendus là, en 2024, il faut donner des moyens supplémentaires pour faire du développement puis générer des retombées financières à même les... que ce soient les actifs déjà en possession des sociétés de transport ou les futurs projets de transport structurant. Donc, j'ai des amendements à déposer, mais encore faudrait-il se rendre à une étape du projet de loi qui me permettrait de les déposer. Ça, c'est la première chose.

La deuxième chose, j'ai besoin de déposer des amendements qui vont modifier la loi sur le Réseau structurant de transport de la Capitale, qui va nous permettre d'avoir la gouvernance du projet de tramway de Québec, une nouvelle forme de gouvernance par rapport à ce qui était prévu à l'origine dans cette loi-là, qui était uniquement la ville de Québec. Mais tout le monde sait que, maintenant, on a une gouvernance partagée avec la CDPQ Infra. Le ministère aussi fait partie des comités puis de la structure de gouvernance du projet. Donc, c'est important pour pouvoir aller de l'avant, Mme la Présidente.

Alors, je le dis, là, je ne pourrais pas le dire plus clairement, là, si les collègues des oppositions continuent de faire en sorte qu'on reste toujours sur le même article ou font en sorte que le 6 décembre, quand on va tous quitter le parlement pour le... la période des fêtes... s'ils font en sorte que, le 6 décembre, on n'aura pas pu adopter le projet de loi, ça aura été extrêmement bien documenté, de jour en jour et de semaine en semaine, que nous, le gouvernement, tentons, par le peu de moyens qu'on a à notre disposition ici de faire en sorte qu'on passe à d'autres étapes.

On a réussi, pour les motions préliminaires... quand ils étaient rendus à huit motions préliminaires, on a réussi à faire en sorte que la présidence a décidé que c'était... ça avait assez duré puis qu'il fallait passer à autre chose pour le bien commun. Là, on a tenté une motion, la semaine dernière, puis, bon, c'est correct aussi, là, dans le respect des règles du parlementarisme, mais ça fait en sorte qu'on peut continuer de passer des heures et des heures et des minutes et des minutes sur la même chose et que, ce faisant, on n'en arrive pas à une étape du projet de loi où on est capables de faire avancer des choses qui sont importantes pour la société civile, mais aussi, surtout, pour les partenaires du transport collectif.

Donc, une fois de plus, ce sera au micro. Alors, je ne vais pas m'étendre plus que ça, mais, si, un jour, les députés de l'opposition, en face de moi, décident qu'on a assez parlé de ça et qu'on peut passer à autre chose, je serai heureuse de discuter avec eux, notamment du développement immobilier, parce qu'on aura des amendements à déposer, je l'ai dit, et le premier est, justement, à l'article 4, un peu plus loin. Alors, on pourrait peut-être, éventuellement, envisager de changer de sujet, de l'autre côté de la table, pour passer à un sujet qui est cher aux sociétés de transport. Merci, Mme la Présidente.

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

M. Grandmont : ...merci beaucoup, Mme la Présidente. D'abord, salutations à tous et toutes, content de reprendre les travaux sur le projet de loi n° 61, qui vise à créer Mobilité Infra Québec, notamment. Bien, heureux, moi, du... de la décision que vous avez rendue, parce qu'effectivement le sous-amendement apporté par le collègue député des Îles-de-la-Madeleine apporte quand même des... une proposition qui est particulière, qui est unique, sur le fond. Et, je le rappelle, on est sur l'article 4. Ce n'est pas pour rien qu'on y accorde autant d'importance, c'est que c'est un article fondamental dans la création de Mobilité Infra Québec. On touche la mission, ses fonctions, ses pouvoirs généraux. Donc, c'est vraiment au coeur de la création de Mobilité Infra Québec. C'est vraiment, bien, la mission, en

fait, là, ça ne peut pas être plus fondamental que ça quand on traite, là, de la création d'une nouvelle agence, d'une nouvelle organisation, d'une nouvelle... d'une nouvelle entité. Donc, très heureux qu'on puisse poursuivre la discussion.

J'irais peut-être, Mme la ministre, si vous permettez... En mars 2023, vous êtes allée en mission en France et en Suède. Je me souviens, pendant l'étude des crédits, on s'était parlé, là, de la possibilité d'avoir le journal ou, en fait, un compte rendu de la mission que vous aviez faite là-bas. Vous m'aviez dit que ce serait possible de nous le partager. On n'a jamais reçu ce document-là. Je veux juste savoir : Est-ce que c'est quelque chose qu'on peut s'attendre à avoir éventuellement ou si c'est... la porte est fermée à ce moment-ci?

Mme Guilbault : C'est quoi? Un compte rendu de la mission en Europe?

M. Grandmont : Oui, oui, on avait discuté de ça à l'étude des crédits. On avait discuté de la possibilité de nous fournir, aux oppositions, un compte rendu de la mission que vous aviez faite en France et en Suède.

Mme Guilbault : Bien là, c'est parce que moi... C'est les fonctionnaires... c'est les gens du ministère des Relations internationales qui gèrent ça. Nous, on a pris nos propres notes de travail, avec les deux seules personnes qui m'accompagnaient, de mon cabinet et des Transports, parce qu'on voyage léger, évidemment. Alors, c'est ça. Mais je ne l'ai pas, ce document-là. Je ne sais pas comment ça fonctionne au MRI.

M. Grandmont : Bien, c'est ça. Bien, vous aviez... vous aviez dit, donc, à l'étude des crédits... ça devait être en avril qu'on s'était... qu'on avait discuté de ça, là, vous aviez dit que vous regarderiez la possibilité de nous fournir le document qui résumerait un peu les visites, les apprentissages, parce que c'était surtout là-dessus que j'avais insisté, là, les apprentissages qui avaient été faits à travers ce... cette mission d'étude, parce que c'est un peu ça, dans le fond, une mission d'étude.

Mme Guilbault : Bien, c'est ça. On peut... on peut vérifier avec le MRIF. Mais je pense qu'indépendamment de cette mission-là on a un projet de loi très intéressant devant nous et qu'on devrait peut-être se concentrer à le faire avancer.

M. Grandmont : Oui, moi, je suis très d'accord avec vous. Est-ce que vous avez eu l'occasion de rencontrer... Parce qu'il y a plusieurs partenaires qui ont été rencontrés, là... bien, pas des partenaires, là, en fait, mais des... En fait, je veux vous amener sur... bon, la France, on en a déjà parlé un petit peu, là, mais sur la Suède. Je sais que vous avez dû écouter votre visite, votre mission en Suède, mais est-ce que vous aviez rencontré des gens de Trafikverket, qui est l'agence suédoise de planification des transports?

• (10 h 20) •

Mme Guilbault : Il faudrait que je vérifie dans l'agenda, là, je n'ai pas accès... C'était la... c'était en mars 2023. Parce que j'avais beaucoup, beaucoup de rencontres, là, dans une journée. Puis, effectivement, la dernière... c'était peut-être dans la dernière journée, tu sais, parce que j'ai manqué une journée, parce que je suis revenue pour SAAQclic. Mais je pourrais le vérifier.

M. Grandmont : Parce que, bon, on a regardé un peu... Parce que j'imagine que, si vous avez fait une mission d'étude en Suède, c'était un des... une des organisations qui, à mon sens, aurait pu être intéressante à rencontrer, surtout dans l'éventualité de la rédaction d'un projet de loi qui vise la création d'une agence de mobilité infra... de Mobilité Infra Québec. Parce que Trafikverket, en fait, moi, je me suis penché un peu sur sa mission, sa façon de travailler, puis je trouve qu'il y a des choses intéressantes là-dedans.

Et donc je nous ramène au projet de loi n° 61. D'abord, la mission de Trafikverket, il faut savoir que c'est l'agence suédoise qui est en charge de planifier, de développer et entretenir un système de transport durable, efficace et sûr pour la Suède. C'est un organisme gouvernemental, donc, qui est sous la tutelle du ministère des Infrastructures puis qui est responsable de l'ensemble des infrastructures de transport national, incluant les routes, les chemins de fer, les voies navigables puis même, dans certains cas, là, des aéroports, puis ses objectifs sont alignés avec les priorités nationales de durabilité, d'accessibilité et de sécurité. Donc, vous comprenez que je fais un lien quand même assez évident avec ce qu'on est en train de discuter, bien, notamment, en plus, l'article 4, qui vise à créer, à donner une mission à Mobilité Infra Québec.

Donc, les principales missions de Trafikverket comprennent la planification et le développement des infrastructures. Donc, Trafikverket conçoit et supervise les projets de construction, de modernisation des infrastructures de transport. Ça inclut les autoroutes, les réseaux ferroviaires, les ponts, les tunnels. Elle planifie les projets en tenant compte des besoins de mobilité à long terme et des impacts environnementaux, travaille aussi sur la sécurité et la fluidité des déplacements. Donc, elle peut travailler notamment... elle a une mission plus large, je pense, là, que Mobilité Infra Québec, elle peut travailler... en tout cas pour l'instant, parce qu'évidemment ça pourrait évoluer, là, Mobilité Infra Québec, mais elle met en oeuvre des mesures de sécurité pour réduire les accidents de la route, surveille l'état des infrastructures pour assurer un trafic fluide. Elle travaille sur la transition écologique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Donc, elle est chargée de développer des solutions de transport qui sont plus écologiques. Donc, déjà, il y a une perspective de proaction envers les pratiques durables dans la conception de ses projets. Puis elle vise aussi un transfert modal.

Donc, ça, c'est quand même quelque chose qu'on a trouvé, qu'on a discuté précédemment, sur la notion d'est-ce qu'on doit contraindre Mobilité Infra Québec à travailler sur des enjeux de transport collectif seulement ou

plus larges. Aussi, on voulait mettre des critères, en tout cas on a discuté de différents critères dans la définition... ou un amendement ou un sous-amendement qu'on avait apporté aussi qui amenait à réaliser des projets qui allaient dans le sens de la mobilité durable ou voire, même, d'un transfert modal. On avait discuté de ça. Donc, c'est un peu dans ce sens-là que Trafikverket semble travailler. Il y a aussi un volet, évidemment, d'innovation, de modernisation, les technologies innovantes, les solutions de mobilité de pointe, telles que les systèmes de transport intelligents, l'électrification des routes, les véhicules autonomes. Puis il y a aussi tout un travail, évidemment, de coordination et de partenariat.

Puis là où je veux vous amener, Mme la ministre, c'est sur la notion d'initiative que peut avoir Trafikverket dans la réalisation de ses mandats. Donc, ce qu'on dit, c'est que Trafikverket peut initier elle-même l'étude et la planification de projets de transport. Elle a l'autorité pour proposer et développer des projets d'infrastructure qui répondent aux besoins de mobilité à l'échelle nationale, notamment pour les routes et les chemins de fer. Cependant, cette initiative se fait souvent dans le cadre d'objectifs nationaux, en coordination avec d'autres instances et en tenant compte des directives politiques fixées par le gouvernement suédois. Donc, le gouvernement demeure toujours le grand maître d'oeuvre, là, le planificateur, si on veut, général, mais on donne cette possibilité-là à Trafikverket de faire de l'initiative dans l'étude et la planification de projets.

Donc, dans le processus d'identification... de planification, pardon, Trafikverket peut identifier des besoins d'infrastructure qui sont basés sur les analyses des tendances de mobilité, donc, encore une fois, ce qu'on disait, là, être capable de se servir de cette réserve d'expertise pour être capable de comprendre les tendances de la mobilité. Elle peut aussi faire des prévisions de croissance démographique, des besoins économiques. Elle peut évaluer où des améliorations ou des extensions d'infrastructure pourraient être nécessaires. Elle peut mener des études de faisabilité. Donc, Trafikverket réalise des études de faisabilité pour évaluer les impacts techniques, économiques et environnementaux de nouveaux projets. Ces études-là permettent de déterminer si un projet est viable et comment il pourrait être intégré dans le réseau existant.

Trafikverket peut également proposer des projets et demander des financements. Donc, une fois les besoins identifiés et les études menées, Trafikverket peut soumettre ses propositions de projet au gouvernement pour obtenir des financements nécessaires. Donc, le gouvernement a toujours cette possibilité d'accepter ou de refuser, évidemment, ces projets-là, en fonction de ses orientations ou de... même, de ses promesses, de ses... de sa planification gouvernementale. Ces propositions sont ensuite... ou des... tout simplement, des finances, tout simplement... ces propositions sont ensuite examinées dans le cadre des budgets d'infrastructures nationaux. Donc, on a toujours un mécanisme de supervision budgétaire, évidemment.

Et, finalement, Trafikverket peut coordonner avec les régions et les municipalités, parce que les municipalités sont toujours responsables de l'aménagement du territoire, donc c'est similaire à ce qui se passe ici. Je pourrais en parler, éventuellement, là. Bien que Trafikverket puisse initier un projet, elle doit travailler en partenariat avec les autorités régionales et locales, donc, c'est un autre amendement qu'on avait suggéré récemment, qui génèrent souvent les services de transport public au niveau local... qui gèrent, pardon, souvent les services de transport public au niveau local. Donc, cette collaboration-là est essentielle pour les projets de Trafikverket, pour que les projets de Trafikverket soient bien intégrés aux besoins locaux et régionaux.

En somme, Trafikverket a une autonomie pour initier des projets de transport et en assurer la planification initiale, mais elle doit toujours opérer en cohérence avec les priorités nationales et en concertation avec les partenaires locaux et régionaux pour assurer une réponse efficace aux besoins de transport de Suède. Par ailleurs, j'ajouterais à ça aussi que le gouvernement peut confier, évidemment, des mandats à Trafikverket, qui devra donc, sachant que c'est une priorité nationale, les étudier, les planifier et les réaliser pour, enfin, les livrer et peut-être même, dans certains cas, les opérer.

Donc, je trouve ça intéressant, parce que la mission qui a été faite en Suède... là, on ne sait pas si Mme la ministre a rencontré des gens de Trafikverket ou pas, mais moi, je vois des similitudes, sur le fond, avec l'agence Mobilité Infra Québec. Puis je vois aussi une façon de travailler qui ressemble beaucoup aux amendements que nous faisons, nous, membres de l'opposition, dans la façon d'opérer cette agence-là. Donc, j'arrive difficilement à comprendre, d'une part, si, effectivement, on a eu cette rencontre-là en Suède, pourquoi, finalement, on ne s'inspire pas d'un système qui semble fonctionner en Suède.

Les taux d'appréciation sont élevés. Je veux dire, le seul moment où il y a des... il y a des scandales, je dirais, là, liés à Trafikverket, c'est vraiment en lien avec... puis ce n'est pas vraiment des scandales, c'est des gens qui sont excédés, des fois, par la durée des travaux ou des travaux qui sont... qui sont effectués dans des villes ou des sections d'autoroute, par exemple, qui sont... qui sont refaites, ou des bretelles d'autoroute qui sont refaites. Je pense que, Mme la Présidente, on ne réinvente pas la roue, on comprend que les gens ne sont... ne sont jamais contents d'être pris dans une congestion causée par des travaux routiers ou être incommodés par des travaux effectués pour de l'amélioration de transport collectif, interurbain ou local. Il y a toujours des désagréments liés au trafic. Mais il semblerait que ça fonctionne bien, cette façon-là de fonctionner, où on donne, justement...

Et c'est pour ça que je suis content de voir l'amendement et le sous-amendement de mes collègues, donner une certaine forme d'autonomie, demander une certaine forme d'autonomie, là, à Mobilité Infra Québec, tout en s'assurant qu'évidemment les mandats donnés par le gouvernement soient prioritaires, soient sur le début... le dessus de la piste... de la pile, pardon. Donc, il me semble qu'on se rapproche, en quelque sorte, de la façon de fonctionner de cette agence Trafikverket, en Suède, et c'est pour ça que je demandais à Mme la ministre si elle avait rencontré les gens de Trafikverket, là, quand elle est allée en Suède en mars 2023.

Mme Guilbault : Non, bien, comme j'ai dit, je peux vérifier dans l'agenda, là, mais, de mémoire, comme ça, je ne sais pas, parce que j'ai rencontré plusieurs groupes qui étaient actifs en transport collectif.

M. Grandmont : Mais, Mme la ministre, on a discuté de plusieurs... En fait, quand on crée une agence comme Mobilité Infra Québec, on s'inspire un peu des pratiques à l'étranger ou au... bon, le Canada, on peut dire que c'est à l'étranger, là, donc à Toronto et à Vancouver. On a parlé de Metrolink, Translink. Là, j'amène l'idée, là, de discuter, là, d'une source d'inspiration, qui a peut-être été la vôtre, en fait, là. Trafikverket, est-ce que ça a servi, ça, d'inspiration à la création, à la proposition de la rédaction du projet de loi n° 61 visant à la création de Mobilité Infra Québec?

Mme Guilbault : Non, mais, de façon générale, cette mission-là a servi d'inspiration. Tu sais, des fois, on se demande, les missions, à quoi ça sert. Bien, ça, c'est un bon exemple d'une mission. Puis j'en ai fait juste une, moi, une mission, et de là a découlé... pas seulement de la mission, c'était déjà quelque chose qui était en gestation dans notre esprit, mais on s'est dit : On va aller voir ce qui se fait. Tu sais, quand on dit : Il y a des nations qui sont plus avancées... Je suis allée à Paris puis je suis allée à Stockholm. Et là on a un projet de loi devant nous. Après, est-ce que l'idée, c'est de copier-coller forcément ce qui se fait dans un autre modèle? Puis, encore là, il faudrait que je voie le... Mon collègue nous a lu des extraits, puis je fais confiance que ce qu'il nous lit ça doit être sur le site Internet ou ce sont des choses véridiques, mais, après, est-ce qu'on copie-colle forcément un modèle précis quelque part? Non. C'est une... c'est une inspiration générale.

• (10 h 30) •

Puis, en gros, de ce que je comprends de l'agence à laquelle il fait référence ou, en tout cas, de l'organisation à laquelle il fait référence, oui, ils peuvent par eux-mêmes proposer des choses, mais il me semble avoir entendu un extrait où c'est bien noté : «Dans le respect des orientations gouvernementales», ou des plans d'action gouvernementaux, ou... en tout cas, il y a une phrase comme ça, là. Alors, c'est une autre façon de l'opérationnaliser là-bas, en Suède. Mais ça revient au même que ce que je décrivais la semaine dernière. On ne peut pas avoir, comme ça, des équipes qui, spontanément, vont proposer une foule de choses, au gouvernement, qui n'est pas alignée sur les orientations, les priorités, les choix d'investissement, etc.

Mais là où je rejoins le collègue, puis l'agence en question, puis un peu, je dirais, le gros bon sens, c'est qu'il faut que le gouvernement puisse... il faut que ces équipes-là puissent travailler sur des analyses d'opportunité, puis c'est pour ça que c'est dans la mission de Mobilité Infra Québec. Moi, j'insiste beaucoup sur la réalisation, là, parce qu'en ce moment ce qui me dérange, c'est qu'on n'est pas capables de réaliser des gros projets puis c'est tout le temps compliqué quand... Justement, on est en planification, en études, puis, bon, il y a des rapports, des rapports, des rapports, mais il y a comme un cul-de-sac au... à l'étape de la réalisation. Alors, ça, pour moi, c'est la grosse priorité avec Mobilité Infra Québec. Mais c'est sciemment et délibérément qu'on a ajouté l'analyse d'opportunité puis la planification, pour pouvoir faire le genre de travaux auxquels réfère le collègue. Donc, c'est sûr que, tu sais...

Puis je parle souvent de la toile de mobilité durable. Le gouvernement, puis pas juste celui actuel de la CAQ, là, un jour les autres gouvernements... Cette loi-là va durer longtemps, là, plus longtemps que nous tous autour de la table. Donc, un gouvernement peut dire : Moi, pour toutes sortes de raisons, je veux élargir, je veux développer un peu plus, je ne sais pas, moi, sur la rive nord de Montréal, sur la rive sud de Montréal, je veux développer en Estrie, je veux développer... quel que soit le coin, puis décider de confier à Mobilité Infra Québec un mandat d'analyse d'opportunité. Ou, même, un grand territoire, prend... tu sais, il peut décider de confier à Mobilité Infra Québec... prend toute cette section-là du Québec, ou cette région-là, ou ce territoire-là, puis il analyse qu'est-ce qui serait bon en matière de transport, en matière de services de mobilité, etc., par rapport aux projets qui sont déjà existants ailleurs puis à la... un peu à la... pas à la... oui, la ramification, là, finalement, la fameuse toile, là, qu'on veut créer graduellement. Mais ce sera au gouvernement de prendre ces décisions-là. Sauf que la manière dont la mission est rédigée, on peut exactement atteindre le même objectif que ce que semble nous décrire... ce que nous décrit, en fait, puis ce que je perçois de ce que nous rapporte le député de Taschereau par rapport à l'organisation suédoise.

M. Grandmont : Moi, j'essaie juste de comprendre qu'est-ce qui a pu orienter Mme la ministre à rédiger son projet de loi dans le sens qu'elle le propose, sans donner un pouvoir d'initiative à Mobilité Infra Québec. Est-ce qu'il y a des agences qui vous ont inspirée qui fonctionnaient de la façon que vous voulez voir travailler Mobilité Infra Québec que vous pourriez nous fournir? Est-ce qu'il y a des exemples, dans le monde, qui montrent que la façon un peu plus «top-down», je dirais, là, a fonctionné?

Parce que moi, quand je regarde, là, ce que Trafikverket a fait dans les deux dernières décennies, là, donc juste 20 ans, là... Quelques projets significatifs. Le tunnel d'Hallandsås, en 2015. C'est un projet qui consistait à la construction de deux tunnels ferroviaires de 8,7 kilomètres chacun sous la... dans le sud-ouest de la Suède. Ça a été inauguré en 2015. Le pont de Sundsvall, en 2014. C'est un pont à haubans de deux... un peu plus de deux kilomètres qui enjambe la baie Sundsvall, qui facilite le trafic sur l'autoroute E4, qui réduit la congestion dans le centre-ville de Sundsvall. Le Cityban... le Citybanan, pardon, de... à Stockholm, s'est ouvert en 2017. C'est un tunnel ferroviaire de six kilomètres sous le centre de Stockholm, qui a ajouté deux voies dédiées aux trains de banlieue. La route européenne E4, qui a été inaugurée en 2015. C'est un projet achevé en 2015, donc, qui a consisté en la construction d'une nouvelle section d'autoroute E4 entre Sundsvall et Härnösand. L'extension de l'autoroute E6, en 2013. Le projet de la ligne ferroviaire Botnia en 2010, inaugurée en 2010, cette ligne ferroviaire de 190 kilomètres qui longe la côte est de la Suède. Le tunnel de Norra Länken, à Stockholm, en 2014. C'est un tunnel routier de cinq kilomètres, ouvert en 2014.

C'est énormément de projets qui, on le voit, là, se réalisent indépendamment des cycles électoraux, qui permettent, comme on l'a déjà dit par le passé, de planifier sur le long terme. Parce qu'on le voit, le nombre de projets

qui sont réalisés, le modèle de Trafikverket semble fonctionner. Donc, est-ce qu'on a des projets... est-ce qu'on a des agences ailleurs dans le monde qui sont au moins aussi performantes, qui fonctionnent selon le régime que veut élaborer Mme la ministre dans le projet Mobilité Infra Québec?

Mme Guilbault : Oui. C'est ça, c'est parce que là j'ai un extrait pour... j'essaie de trouver le bon extrait qui va être le plus pertinent, là, pour l'Ontario...

(Consultation)

Mme Guilbault : OK, bien, c'est ça. Alors, tu sais, selon... «Plus précisément, la directive sur les grands projets d'infrastructure publique sert actuellement de source unique et faisant autorité pour les orientations du Conseil du trésor et du Conseil de gestion du gouvernement de l'Ontario sur la planification et la réalisation des grands projets d'infrastructure en Ontario. [...]La directive établit un processus d'approbation en deux étapes, planification et construction — etc. La directive exige que les ministères demandent l'approbation du Conseil du trésor et du Conseil de gestion du gouvernement avant de planifier, de construire ou de fournir un financement important pour un grand projet d'infrastructure publique. La directive définit également les critères selon lesquels les ministères ne doivent pas autoriser des modifications importantes au projet avant de demander l'approbation du Conseil du trésor et du Conseil de gestion du gouvernement. Un grand projet...»

Bon... Là, là, il y a les fourchettes au-delà desquels tu as un projet... un grand projet ou un... Puis, nous, ici, ça s'appelle les projets complexes, là, mais c'est le seuil de 100 millions pour les transports. Parmi... «Pour les actifs détenus et financés par la province et lorsque les coûts en capitaux estimés dépassent 100 millions, les ministères doivent fournir une analyse des options...» Bon, bien, c'est ça.

Alors, bref, c'est ça, il y a un processus d'approbation avant de planifier, de construire ou de modifier un... ce qu'eux appellent un grand projet, qui revient à un projet complexe pour nous.

M. Grandmont : ...

Mme Guilbault : Infrastructure Ontario. Bon, excusez, je ne l'ai pas dit. Infrastructure... «Description sommaire de l'encadrement légal applicable à la réalisation des projets complexes de transport. Infrastructure Ontario joue un rôle clé dans la réalisation d'infrastructures en Ontario», blablabla. Alors donc, tu sais... Mais c'est juste un exemple pour montrer qu'en Ontario, ici, à côté... On peut choisir les exemples qui nous arrangent, là, mais le... l'intention pour un gouvernement de garder un contrôle sur les décisions et la priorisation des projets qui mettent en jeu des sommes extrêmement importantes, des sommes d'argent extrêmement importantes, est, je pense, normale et saine.

Bien, après, on peut avoir toutes sortes de variations, là. Ce qu'il me décrivait tout à l'heure, justement, quant à moi, ça atteint le même objectif que notre mission, c'est juste qu'ils ont décidé de procéder différemment en s'assurant de préciser que ça doit être conforme aux orientations gouvernementales. Nous, on décide de le faire d'une manière où les mandats vont découler directement des orientations gouvernementales plutôt que de se faire offrir quelque chose, de juger si c'est conforme aux opportunités et d'avoir la possibilité de dire non, où, là, potentiellement, il y aurait même une perte de temps, puis de... d'heures ouvrables, puis d'investissement. Veux, veux pas, quand quelqu'un travaille, c'est quand même de l'argent qui est engagé, c'est des salaires, et tout ça. Alors, de dire : On a la possibilité de le refuser, alors que quelqu'un a travaillé dessus, pour nous, on décide d'y aller dans le sens inverse.

M. Grandmont : Bien, écoutez, en Ontario, là, l'agence... l'agence, là, s'appelle Metrolinx. Donc, c'est l'agence de planification, c'est... En fait, l'agence Metrolinx, c'est... c'est l'agence provinciale responsable de la planification, du développement puis de l'exploitation du réseau de transport en commun de la région du Grand Toronto et de Hamilton.

Bien, Metrolinx a aussi un pouvoir d'initiative, Mme la ministre. Le pouvoir d'initiative de Metrolinx, il se déploie comme suit : il peut faire de la planification de projets stratégiques, il peut identifier des besoins en infrastructures de transport dans la région du Grand Toronto et Hamilton et proposer des projets stratégiques pour y répondre. Par exemple, elle peut planifier des extensions de lignes de train GO, ça, c'est les trains de banlieue, des corridors de transport... de transport en commun rapides, là, les «light-rail transit», puis des projets qui visent à améliorer l'interconnectivité du réseau. Elle peut... elle peut faire des... des études puis des recommandations. Elle est en mesure de mener des études de faisabilité, des consultations publiques, des analyses de coûts-avantages, donc coûts-bénéfices pour des projets potentiels. Ces études peuvent être initiées par Metrolinx elle-même pour identifier les projets prioritaires et fournir des recommandations : elle peut soumettre des projets au gouvernement de l'Ontario.

Donc, bien que Metrolinx puisse initier la planification, elle dépend du gouvernement de l'Ontario pour l'approbation finale et le financement des projets. De la même manière aussi, le gouvernement de l'Ontario peut donner des mandats clairs et directs à Metrolinx. Les propositions de Metrolinx doivent être approuvées par le ministère des Transports de l'Ontario, qui examine les projets en fonction des priorités budgétaires puis des objectifs de l'Ontario. Puis évidemment, aussi, il y a toujours la notion de collaboration avec les municipalités puis les autres partenaires. Donc, elle peut initier des partenariats avec les municipalités locales et d'autres agences de transport pour développer des projets intégrés. Elle a le pouvoir de coordonner et de proposer des projets qui impliquent plusieurs parties prenantes dans la région.

• (10 h 40) •

En résumé, Metrolinx a un certain pouvoir d'initiative, notamment dans la planification et l'étude de projets de transport. Cependant, la réalisation des projets dépend de l'approbation et du financement du gouvernement provincial, et le gouvernement de l'Ontario peut aussi donner des mandats à Metrolinx pour la réalisation de projets bien précis.

Alors, je veux dire... en tout cas, moi, ça fait deux... deux études... ou deux agences, en fait, que je donne comme exemples à Mme la ministre pour lui dire ce qu'on essaie de faire sur l'article 4, là, sur la mission de Mobilité Infra Québec, en demandant notamment un pouvoir d'initiative, en demandant notamment qu'on puisse, finalement, aider cette agence-là à alimenter en continu le gouvernement. Ce qui n'empêche jamais, évidemment, que le gouvernement demeure le... le bailleur de fonds principal, évidemment, avec des arrangements avec, éventuellement, le gouvernement fédéral puis une contribution potentielle, on pourra en discuter plus tard, des pouvoirs locaux, municipaux. Il reste quand même que ça semble être des modèles qui fonctionnent bien, Trafikverket, en Suède, que, peut-être, la ministre a rencontrée lors de sa mission écourtée en France et en Suède, et puis, de l'autre côté, Metrolinx, qui est juste de l'autre bord de la frontière.

Puis, on va se le dire, Toronto est capable quand même de livrer des projets de transport collectif, notamment, de façon... de façon assez impressionnante. On sait combien, en Ontario, notamment, le... leur plan... leur plan d'infrastructures... ce n'est pas un plan québécois, là, leur plan d'infrastructures est beaucoup mieux garni que celui du Québec. Je le rappelle, ici, au Québec, on investit 70 % de notre... de notre budget, sur 10 ans, transport... au transport routier et 30 % au transport collectif, alors qu'en Ontario c'est exactement l'inverse, 30 % va au transport routier et 70 % au développement du transport collectif. Bien, c'est ça, c'est ce qu'on fait. Ce qui arrive, c'est que Toronto, aujourd'hui, est une métropole qui est mieux pourvue en transport collectif que peut l'être, notamment, Montréal. Ses infrastructures sont en meilleur... sont en... sont mieux entretenues, sont en meilleur état.

Donc, j'essaie de voir qu'est-ce qui... qu'est-ce qui a orienté les choix finaux de Mme la ministre, mais moi, je n'ai pas trouvé d'agences, là, dans ceux que je connais puis qui pourraient avoir influencé la réflexion de Mme la ministre, qui iraient dans le sens de ce qu'elle propose dans son projet de loi 61, à savoir que tout le pouvoir décisionnel relève uniquement du gouvernement du Québec.

Mme Guilbault : ...non, mais, c'est ça, en fait, ce que j'ai dit tout à l'heure vaut encore, là, tu sais. Nous, ce qu'on a besoin, c'est... c'est... comme le résume bien mon collègue ici, c'est un bras agissant. On a besoin de quelqu'un qui est capable de réaliser des projets. Réfléchir au transport collectif, on a déjà bien du monde qui font ça, là. On a les sociétés de transport, qui ont des idées de projets, on a déjà, au ministère, l'ARTM, des comités, là, pour réfléchir à des projets de transport collectif. On en a eu plein, là. Tu sais, l'ARTM avec la ville de Montréal, puis tout ça, réfléchissent au projet de l'Est depuis des mois, depuis que la caisse s'est retirée du projet. Là, on a besoin de quelqu'un qui va être capable de passer en réalisation.

Alors, de penser que l'objectif du projet de loi, c'est de créer une agence qui va pouvoir soumettre au gouvernement, à l'année longue, toutes sortes d'idées, qu'on sera libres, ensuite, de refuser... mais il y aura des gens qui ont... qui auront travaillé inutilement là-dessus pendant ce temps là. Ce n'est pas l'esprit du projet de loi. L'esprit du projet de loi, c'est de se donner une capacité de réaliser des projets. Mais il reste que l'analyse d'opportunité puis la planification, c'est effectivement important aussi, puis c'est important aussi de la canaliser. Tu sais, je disais, là, d'avoir une planification plus nationale, au lieu que, justement, à gauche, à droite, chacun ait son bureau de projet, son idée, sa réflexion, son équipe, son comité. Donc, c'est pour ça que ça fait partie de la mission, parce que le gouvernement va pouvoir le confier, ces mandats-là, à Mobilité Infra Québec, s'il le souhaite. Mais... mais l'important, c'est surtout la réalisation.

Puis je notais, au passage, tu sais, juste comme ça... Parce que beaucoup d'interventions ont eu lieu sur la question des salaires des PDG, et on a fait beaucoup de temps là-dessus, peut-être qu'on en refera, du temps, là-dessus aussi, mais je note que mon... mon collègue de Taschereau trouve que Metrolinx fait un excellent travail, puis ils livrent des projets, puis ils sont efficaces, et tout ça. Je veux juste lui noter que le PDG, M. Verster, l'an dernier, avait un salaire de 856 000 \$. Alors, je ne suis pas en train de dire que le PDG de Mobilité Infra Québec va gagner ça, là. Même Mme Biron ne gagne pas ça à Santé Québec. Mais, tu sais, quand les députés d'en face s'insurgent contre les salaires puis, après ça, viennent nous vanter les mérites de gens qui gagnent encore plus cher que le maximum que ce qu'on donne au Québec, il y a, quant à moi, quelque chose de très contradictoire, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci.

M. Grandmont : Il me reste combien de temps, Mme la ministre?

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

M. Grandmont : Oui. Bien, je... Moi, ce qui m'intéresse surtout, en fait, c'est de savoir... Mme la ministre dit : On a besoin d'avoir un bras agissant. Puis là, en fait, ce que je comprends, c'est que, dans le fond, le travail de... d'étude et de planification... en fait, d'étude puis de préparation de la planification va continuer de relever essentiellement, là, des... uniquement, en fait, des sociétés de transport. Et donc, après ça, c'est les villes qui vont devoir faire leur lobby auprès du gouvernement du Québec, qui, après ça, dans son expertise, on comprend que ça va se décider, mais ça va se décider de manière politique, va décider si des projets vont de l'avant ou ne vont pas de l'avant. Donc, dans tous les cas, Mme la ministre, il faut que des gens réfléchissent à planifier des projets.

Si on est capables d'avoir, au sein de Mobilité Infra Québec, des gens qui sont une espèce d'escouade, un peu, d'excellence, là, en fait, en termes de développement de projets de transport collectif ou de transport routier

complexes, donc des gens qui sont... qui sont des «top guns», on les a appelés aussi, par le passé... il me semble qu'on aurait là, disons, un premier déblayage qui peut être fait par cette... cette équipe-là pour, après ça, soumettre des projets au gouvernement du Québec. Là, on va se retrouver avec toutes sortes de demandes qui vont venir de toutes sortes de municipalités, puis ça va passer beaucoup par le politique.

Et j'ai de la misère à concevoir combien... comment on peut être plus efficaces comme ça qu'en ayant des experts au sein de Mobilité Infra Québec, qu'on fait travailler puis qu'on... qui ont pour mission aussi, c'est le souhait qu'on essaie de faire ajouter au projet de loi... qui auraient cette expertise-là pour aider le gouvernement à prendre les bonnes décisions et gagner en efficacité. On l'a déjà dit, là, cette réserve d'expertise là peut aider le gouvernement, sur le long terme, à gagner en efficacité, et ça semble fonctionner en Ontario, et ça semble fonctionner en Suède. Je ne sais pas, je ne sais pas pourquoi on se prive de ce... de cette expertise-là. Je ne vois pas les freins, moi, que Mme la ministre... Au contraire, je pense qu'on gagnerait, au Québec, à donner... à se donner ce pouvoir-là d'initiative, qui est non contraignant, évidemment, aussi.

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

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Merci de présider nos travaux. J'ai plusieurs points. Je vais commencer par le premier point, parce que je l'ai entendu tout à l'heure, je vais le mettre au clair... Du moment que les gens nous suivent, et c'est un canal pas mal... très convoité, les gens veulent savoir où on est rendus. Je tiens à rappeler... je tiens à rappeler comment ça marche dans une commission parlementaire. Je pense que c'est l'élément de base, règle 101, comment ça marche. Le gouvernement dépose un projet de loi...

Des voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...merci.

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Le gouvernement dépose un projet de loi, vient en commission parlementaire travailler avec les oppositions pour l'améliorer, parce qu'il n'y a aucun projet de loi qui est à 100 % fiable, et c'est ce qu'on fait. On fait notre travail, on dépose des amendements. Je tiens à rappeler que la partie gouvernementale a aussi la possibilité de demander la recevabilité des amendements, chose que le député de Masson a fait la semaine dernière, ce qui a poussé la commission à ajourner et à ne pas terminer l'étude détaillée. On était prêts à terminer à 4 h 30. On... Je pense, vous avez ajourné à 15 heures. Donc, si on veut commencer à faire le calcul, faisons-le très bien. Et malheureusement, aujourd'hui... malheureusement...

Des voix : ...

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

M. Derraji : Malheureusement, aujourd'hui, même si le collègue a demandé... même... même si le collègue... OK, 16 heures. Moi... Ça a été... ça a été...

Des voix : ...

M. Derraji : Non, pas l'ajournement à 16 h 15, mais je pense qu'à 15 h 30 l'amendement a été déposé par mon collègue, ou à 15 heures. Je parle de dépôt de l'amendement. Et après le collègue Masson a eu l'idée géniale de demander la recevabilité, que malheureusement, aujourd'hui, Mme la Présidente, vous avez tranché qu'il est recevable, l'amendement. Donc, même dans la demande de recevabilité, encore une fois, le gouvernement n'a pas bien fait ses devoirs, parce que le... l'amendement était recevable, et c'est pour cela qu'on en parle aujourd'hui.

Donc, c'est très bien de clarifier, Mme la Présidente, les enjeux de commission parlementaire. Comme le gouvernement a le droit de demander la recevabilité, nous avons le droit de déposer des amendements. Je comprends que ça ne plaît pas, mais, malheureusement, c'est comme ça que ça marche, une commission parlementaire, Mme la Présidente. Et Dieu sait que, depuis que je siège, j'ai eu pas mal de collègues, ministres et collègues de Mme la ministre, avec qui nous avons collaboré d'une manière extrêmement cordiale, où nous avons eu tous les amendements. Je tiens juste à citer un exemple, le leader du gouvernement qui a déposé tous les amendements de pas mal de projets de loi, et il est sur le point, probablement, de mériter le titre du plus grand législateur avec ses projets de loi qu'il dépose.

• (10 h 50) •

Donc, Mme la Présidente, il y a une façon de travailler. Chacun travaille à sa manière, mais nous, on va continuer à le faire parce que nous sommes dans un débat extrêmement important. Et, pour les gens qui nous ont... qui nous suivent, on est sur un débat sur la mission de l'agence, et c'est très important, cette mission, parce qu'au moment où le gouvernement a perdu le contrôle des finances publiques avec un 11 milliards de déficit... Figurez-vous, on est passés d'un surplus de 7 milliards à un déficit de 11 milliards, il faut le faire, en même pas un mandat et demi, six ans. Donc, c'est pour cela que nous, on va continuer à faire notre travail, Mme la Présidente. Pourquoi? Parce que c'est très important, l'argent public, c'est très, très, très important. On ne va pas signer un chèque en blanc pour un gouvernement qui a démontré son incapacité à livrer des projets structurants en matière de transport collectif et qui se réveille, après six ans, pour dire : Ça me prend une agence pour vous faire livrer des projets.

Maintenant, la ministre vient de dire, tout à l'heure, qu'elle a besoin de quelqu'un pour réaliser les projets, en d'autres mots, des exécutants. C'est exactement ça que je disais depuis le début, on est contre. Je suis contre une agence où on va ne mettre que des exécutants, et c'est là, le fond du problème, et je le sais parce que je l'ai vu, aucune ouverture à donner l'esprit d'initiative à cette agence, et on peut lire les lois, les lois des autres provinces qui ont créé des agences, et on voit qu'ils n'ont pas recruté uniquement des agences, et que Mme la ministre disait tout à l'heure qu'il y a du monde en masse pour réfléchir à des projets. Absolument, on l'a vu avec les trois versions du troisième lien, un bitube, deux étages. Là, maintenant, on ne sait plus si c'est à l'est ou à l'ouest, un tunnel ou un pont. Donc, ça se voit, Mme la Présidente, que c'est vraiment... Il y a beaucoup, beaucoup de monde... PPM, ponts par million, il y a de l'innovation, Mme la Présidente. Et d'ailleurs Mme la ministre était... est rendue la championne à présenter plusieurs versions du troisième lien.

Alors... et c'est là le débat de fond. Si on veut des exécutants, Mme la Présidente, bien, pourquoi ne pas juste faire une direction au ministère? Si on veut juste des exécutants, on ne veut pas des experts... Parce que moi, je veux juste suivre la logique gouvernementale. Et permettez-moi d'aller chercher un paragraphe que je trouve très, très intéressant. Je l'ai utilisé à plusieurs reprises et je vais continuer à l'utiliser, malgré que je pense que ce que je dis ne fait pas beaucoup d'écho, et on essaie de demander des recevabilités sur des amendements. C'est Pierre-André Hudon, c'est un expert, monsieur... Mme la Présidente, c'est un professeur agrégé à l'Université Laval. Et c'est là le débat de fond entre nous et le gouvernement. Mme la ministre veut des exécutants, cherche des exécutants. Je tiens à rappeler les notes de Pierre-André Hudon : «Mobilité Infra Québec n'a pas de pouvoir d'initiative interne pour analyser indépendamment les bonnes idées. Il se trouvera nécessairement à la remorque du gouvernement.»

Bien, c'est ce qu'on ne veut pas, Mme la Présidente, on ne veut pas une agence qui est à la remorque du gouvernement ou du politique. Et d'ailleurs je n'ai pas besoin de rappeler les citations du collègue de Mme la ministre, le... le député et le ministre actuel de la Cybersécurité, sur une agence de transport. Ses paroles résonnent encore à l'intérieur de cette Assemblée. Je tiens encore à rappeler que M. Hudon, qui est un expert, il disait : Si on veut réellement constituer Mobilité Infra Québec comme une réserve d'expertise... Et c'est là le fond du problème, c'est pour cela qu'on n'est pas d'accord. Et, tant qu'on n'a pas réglé ce problème, c'est vrai qu'on risque de ne pas avancer, parce qu'il faut régler ce problème de mission avant d'aller voir les choses.

Et, tout à l'heure, Mme la ministre parlait des sociétés de transport. En tout respect, Mme la Présidente, j'ai déposé un projet de loi, ça fait plusieurs mois, qui donnait ce pouvoir, qui donnait ce pouvoir aux sociétés de transport. Le gouvernement n'a qu'à l'appeler, puis je peux leur donner s'ils veulent même mettre leur nom. Il est prêt, le projet de loi qui va régler le problème de financement dès demain. On n'a pas besoin d'attendre l'alinéa un. D'ailleurs, on va... on va s'y rendre, à l'alinéa un. On a beaucoup d'amendements par rapport à ça, Mme la Présidente, parce que, oui, c'est vrai que c'est très important, mais ça ne date pas d'aujourd'hui. Le projet de loi a été rédigé même avant même le dépôt de ce projet de loi de Mme la ministre. Donc, oui, on est pour donner des leviers. Et d'ailleurs ça a été salué, le projet de loi que j'ai déposé, par plusieurs acteurs. Pourquoi le gouvernement ne l'appelle pas? On va régler le problème très rapidement.

On est tous d'accord sur le principe de permettre aux sociétés de transport d'avoir du financement et de l'autonomie au niveau du financement. Tout le monde est d'accord, tout le monde veut ça. On n'a pas besoin de Mobilité Infra Québec pour permettre aux sociétés de transport d'avoir des leviers financiers, voyons donc, Mme la Présidente!

Donc, je vais... je vais revenir à M. Hudon, parce que je le trouve vraiment un des rares intervenants qui a mis le doigt sur le problème majeur de la mission de Mobilité Infra, surtout en lien avec les experts versus les exécutants. Qu'est-ce qu'il disait? Si on veut réellement constituer Mobilité Infra Québec comme une réserve d'expertise, un peu comme la SQI pour le bâtiment, il semble qu'une certaine autonomie dans l'analyse des opportunités est nécessaire. Alors que, dans le texte que j'ai devant moi... ça, c'est très important pour les gens qui disent : Pourquoi on est en train de passer autant de temps avec la ministre sur cet enjeu? Parce qu'il n'y a pas de flexibilité, c'est parce qu'on n'avance nulle part. Quand j'ai des experts qui sont venus en commission parlementaire insister sur l'autonomie des experts, bien, il faut que ce soit reflété dans le projet de loi. Sinon... si la volonté, comme elle a été mentionnée par Mme la ministre, c'est d'avoir des exécutants, bien, pourquoi créer une agence, créer une division à l'intérieur du ministère et on leur donne le mandat d'être des exécutants?

M. Pierre Hudon : «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», puisqu'il s'agit d'experts, ne l'oublions pas. On ne recrute pas des experts pour leur dire : Vous allez être des exécutants. C'est une définition du gouvernement caquiste, il veut des experts exécutants. «Sans attendre un mandat explicite, cela supposerait un pouvoir d'initiative où l'agence peut étudier des solutions qu'elle juge pertinentes», pour ce qu'il s'agit... puisqu'il s'agit d'experts, ne l'oublions pas. Il insiste beaucoup : «Sans attendre un mandat explicite».

Alors, Mme la Présidente, je viens de répéter pour la énième fois les propos de M. Hudon, qui est un expert, que... lui est venu en commission parlementaire nous parler de cet enjeu qui est... Au fond, la réflexion profonde par rapport à l'agence, c'est se dire : Quelle agence on veut pour les transports, Mme la Présidente? Et, cette agence, on ne peut pas créer cette agence, réserver un budget, dire aux gens : On veut des experts, et par la suite on va juste leur donner le mandat d'exécuter les mandats du ministère. À ce que je sache, Mme la Présidente, au ministère, il y a pas mal de divisions, on exécute des mandats. C'est tout à fait le contraire au niveau d'une agence. Et c'est cette certaine... c'est cette autonomie qu'on ne voit pas.

• (11 heures) •

Et c'est pour cela que j'appuie l'amendement de mon collègue du Parti québécois, parce que ça va dans le sens même de ce que je disais au début. Là, maintenant, le collègue parle de la priorisation des mandats qui lui ont...

confiés par le gouvernement. Parce qu'on ne veut pas juste avoir une sorte de «je vous donne quoi faire ou une exécution». Donc, la question qui se pose : C'est quoi, la valeur ajoutée d'une agence? Si l'agence n'a comme seul rôle que d'exécuter les mandats de la ministre, est-ce que vraiment c'est ça qu'on cherche au Québec? Est-ce que c'est comme ça qu'on va gérer d'une manière responsable les fonds publics? Est-ce que c'est comme ça qu'on va créer une double structure, le ministère d'un côté et une agence de l'autre côté? Et, si c'est le cas et ce gouvernement a la conscience de l'argent des contribuables, pourquoi dédoubler ce qu'on fait déjà à l'intérieur du ministère? Ce sont des questions légitimes que malheureusement, pour les gens qui nous écoutent, on n'a pas les réponses, et, jusqu'à maintenant, ce qu'on a, c'est que la mission va rester telle quelle, il n'y aura aucun changement. Nous avons essayé à plusieurs reprises de sensibiliser la partie gouvernementale sur l'autonomie des experts. Jusqu'à maintenant, nous avons échoué. Mon collègue le député du Parti québécois ramène un autre élément en priorisant les mandats qui lui sont confiés par le gouvernement. Encore une fois, c'est dans un esprit où on va dire à des experts : Venez, venez à l'agence, votre autonomie serait respectée, et vous avez le... la possibilité de prendre des mandats.

Donc, Mme la Présidente, la ministre va passer une commande au CA de Mobilité, le CA de Mobilité va donner le mandat à son équipe, et, bon, voilà, nous, on va juste applaudir et on va voir... assister à un gouvernement qui, pendant son mandat et son règne, a rencontré des problèmes majeurs en matière de santé et en matière de transport, et sa seule solution, dans un contexte de perte de contrôle des finances publiques, c'est créer des agences.

C'est ça, Mme la Présidente, ce qu'on a devant nous, et, encore une fois, c'est à l'encontre même de tout ce qui a été dit, même à l'intérieur de cette commission. Je me dis juste : Si on prend juste le temps de revoir les notes de ceux qui ont pris la peine d'écrire des mémoires, de venir en commission parlementaire, de nous dire : Écoutez, si la volonté, c'est vraiment créer une agence, où cette agence va utiliser des fonds publics, et on l'a vu, hein, on a vu la PDG de Santé Québec avec un demi-million de dollars comme salaire, donc créer une agence, avec des vice-présidents, pour devenir l'exécutant en chef du gouvernement...

Donc, le débat, Mme la Présidente, il est extrêmement important, pour la simple et unique raison qu'aujourd'hui il y a deux visions, et, ces deux visions, malheureusement, on n'arrive pas à s'entendre. Donc, la ministre peut continuer à dire qu'elle maintient ce qu'elle a dit depuis quelques jours, comme nous, on a le droit de dire... Et d'ailleurs ce n'est pas par hasard que les trois partis de l'opposition sont d'accord, à savoir le Parti libéral, le... Québec solidaire et le Parti québécois, comme par hasard les trois partis sont unanimes qu'on fait fausse route avec la mission.

Mais, encore une fois, c'est un choix, c'est un choix dans une étude détaillée, que le gouvernement maintient son point de vue. Les oppositions ont d'autres façons de travailler et faire avancer les travaux de la commission, c'est déposer les amendements. Et, tant qu'on n'a pas réglé cet enjeu, Mme la Présidente, je ne veux pas dire qu'on tourne en rond, mais on va continuer à défendre notre position que, pour nous, la mission de Mobilité Infra doit... doit permettre à ses experts une certaine autonomie.

Sinon, nous sommes en train de perdre l'argent des contribuables, et, à la place, je propose à la ministre de retirer son projet de loi et de créer une agence. Elle vient de sauver au trésor 12 millions de dollars, et elle va faire sa part par rapport à ce qu'on lui demande au niveau du Conseil du trésor, de couper et de réduire les dépenses, et du gel d'embauche.

Donc, si la ministre avait fait le choix de créer une direction d'experts en transports au ministère, cette équipe-là serait en place depuis des mois, on ne va pas attendre la création d'agence, là. Donc, si on veut juste des exécutants, bien, créons une direction à l'intérieur du ministère. Je ne sais pas, le sous-ministre, il pense quoi, mais créons une direction à l'intérieur du sous-ministère, regroupons tous les experts, et ils vont être des exécutants. Pourquoi créer une agence? Pourquoi créer une agence, Mme la Présidente? Les gens vont pouvoir trouver la réponse. La ministre, elle n'aura pas besoin d'écrire un projet de loi, de venir nous supporter avec des motions préliminaires, écouter les groupes, écouter les amendements, redéposer des amendements. Ça va être très facile, Mme la Présidente, créons une direction à l'intérieur du ministère avec des experts qui vont être des exécutants. C'est quoi, la valeur ajoutée d'une agence si elle n'a pas aucune autonomie? La question se pose.

Alors, Mme la Présidente, comme je l'ai mentionné, pour nous, c'est un débat de fond. On ne partage pas la lecture de Mme la ministre. Je pense qu'on a le droit, jusqu'à nouvel ordre nous sommes dans une société démocratique. Le gouvernement dépose son projet de loi, on a le droit de l'amender, jusqu'à nouvel ordre, n'est-ce pas, M. le député de Masson? Comme il a le droit de demander la recevabilité de chaque amendement. Et on l'a vu aujourd'hui, même la demande de recevabilité, ce n'était pas irrecevable. Et on est là, en train de parler de l'amendement qui a été complètement arrêté la semaine dernière. C'est ça, la démocratie, Mme la Présidente. Et chaque ministre gère sa fougère comme il veut, comme nous, on gère notre fougère comme on veut, avec des amendements qui vont dans le sens même de la mission. Mais est-ce qu'on a le droit de ne pas partager la vision de Mme la ministre? Je pense qu'on a le droit de ne pas être d'accord avec les collègues de la partie gouvernementale. C'est ça, la démocratie. C'est ça, la démocratie. Et, en commission parlementaire, l'opposition a aussi un rôle à jouer. Si elle n'est pas d'accord avec l'orientation d'un projet de loi, elle dépose un amendement. Et c'est dans les négociations qu'on arrive à avancer. Donc, si les négociations n'arrivent pas à avancer, il ne faut pas blâmer une seule partie, Mme la Présidente. J'en ai vu, des projets de loi beaucoup plus complexes, beaucoup plus difficiles, où on arrive toujours à trouver des terrains d'entente.

Maintenant, la question se pose : Est-ce que le gouvernement veut diluer son verre de vin et mettre un peu plus d'eau? Je ne veux pas parler du 0,05, croyez-moi, Mme la Présidente, je ne veux pas revenir sur ce débat, mais je pense qu'il est temps de diluer les verres de vin autour de la table si on veut avancer, surtout par rapport à la définition de la mission et est-ce qu'on veut avoir des experts autonomes ou pas.

C'est ça, la question, pour les gens qui nous suivent. Le débat bloque parce que nous, au Parti libéral, comme au Parti québécois et à Québec solidaire, on veut des experts autonomes et le gouvernement veut des exécutants.

Donc, si vous vous demandez pourquoi on parle encore de cet article, je vais vous le résumer en une seconde : un gouvernement qui veut une agence d'exécutants qui va nous coûter beaucoup, beaucoup, beaucoup de sous dans un contexte où on coupe tout et on gèle des embauches partout...

La Présidente (Mme Maccarone) : En terminant.

M. Derraji : ...et, nous, ce qu'on veut, c'est de l'autonomie. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur le sous-amendement? Oui. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui. Merci. Simplement, peut-être, pour faire certaines précisions par rapport à l'intervention du collègue.

D'abord, sur les heures, là, je veux juste préciser que, jeudi dernier, la présidence a décidé d'ajourner à 16 h 13, et ça finissait de toute façon à 16 h 30. Donc, oui, il y a une différence de 17 minutes.

Mais là, Mme la Présidente, le député de Nelligan m'oblige encore une fois à ramener la question du cadre temporel. À quel moment précisément, le gouvernement, la CAQ était prête à commencer les travaux sur le projet de loi? Le 10 mai. Le 10 mai, Mme la Présidente, le lendemain du dépôt de mon projet de loi, le 9 mai. Et à quel moment est-ce qu'on a commencé les consultations particulières? Le 10 septembre. 10 septembre, ça, c'est précisément quatre mois plus tard. Et pourquoi ça a pris quatre mois, Mme la Présidente, avant qu'on commence à travailler sur le projet de loi? Parce qu'entre autres le Parti libéral a demandé qu'on ne fasse pas le projet de loi n° 61 en même temps que le projet de loi n° 62, prétextant qu'ils ne peuvent pas être à deux places en même temps. Parce qu'il fallait que le député de Nelligan, son corps, soit assis dans la salle de la commission parlementaire du projet de loi n° 62, donc ne pouvait pas être assis en même temps dans celle du 61. Or, Mme la Présidente, en excluant son chef et sa collègue de Saint-Laurent, qui était partie s'occuper de ses enfants, à très juste titre, il y a 15 autres députés libéraux qui auraient pu être disponibles pour venir s'asseoir dans la salle. Mais le Parti libéral a demandé que ça se passe comme ça, voulait que soit retardé le projet de loi n° 61 et qu'il commence après le projet de loi n° 62. Donc, on s'est retrouvés à perdre quatre mois... bien, enfin, un mois de travaux parlementaires jusqu'au 10 juin, où la session a été ajournée et où on aurait pu faire les consultations particulières, à tout le moins, puis réfléchir à nos amendements pendant l'été, puis arriver déjà en étude détaillée au début de l'automne. Mais ça ne s'est pas fait, entre autres à la demande du Parti libéral qui voulait faire un projet de loi après l'autre. Ça fait que ça, c'est la raison principale pour laquelle on n'a pas commencé plus tôt les travaux sur le projet de loi n° 61. Et là, encore là, c'est lui qui m'oblige à dire ça, là, en prétextant qu'on a perdu 17 minutes la semaine dernière à cause d'une motion. Je pense qu'on est loin du quatre mois qu'ils nous ont fait perdre.

• (11 h 10) •

Deuxième chose, il me parle de M. Hudon qui... je ne sais plus exactement de quoi il parlait. M. Hudon qui est un éminent chercheur, qui fait partie des gens qui sont venus nous rencontrer dans les consultations particulières, qui a fait des propositions intéressantes dont on s'est inspiré pour certains de nos amendements, entre autres sur la définition du projet complexe et sur... Il y en a un autre aussi, là, le... préciser la fonction des filiales. Donc, il y a des choses qui, évidemment, si on finit par se rendre là, des amendements qui vont être présentés, sont inspirées des propos de M. Hudon, tout comme inspirées des propos de plusieurs autres personnes. Et on est à près d'une quarantaine d'amendements, nous. Parce que nous, évidemment, on sait un peu, là, où on s'en va. On connaît bien le projet de loi, et tout ça, on l'a travaillé, on a travaillé les amendements à la suite des consultations, en s'inspirant, effectivement, de ce que les groupes sont venus nous dire, les chercheurs et toutes les personnes qui sont venues, et celles qui ont déposé des mémoires aussi, d'ailleurs, qui ne sont pas forcément venus en personne. Et on est à près d'une quarantaine d'amendements inspirés des consultations particulières. Donc, quand on nous dit, de manière simpliste : Vous n'acceptez pas telle idée que moi, je trouve importante et qui vient de tel chercheur, donc vous faites fi complètement des consultations particulières, c'est un raisonnement fallacieux, Mme la Présidente. N'oublions pas, «fallacieux», «qui est destiné à tromper». Mais je pense que fallacieux est parlementaire, ça fait que je ne pense pas que je pourrais dire : Destiné à tromper, mais je peux dire «fallacieux». Donc, c'est un raisonnement fallacieux.

Ce n'est pas parce qu'on ne prend pas une des idées des centaines de pages de mémoires reçus de dizaines de groupes et d'intervenants qu'on n'en prend aucune. Il n'y a personne, ici, qui pense que ça fait du sens, ce raisonnement-là. La preuve en est d'ailleurs qu'on est à près d'une quarantaine d'amendements inspirés des consultations particulières, dont la présentation de M. Hudon. Alors, ça, c'est pour les amendements.

Ensuite de ça, il nous dit : On a un désaccord de fond, le gouvernement et nous. Bien, effectivement, Mme la Présidente, mais ça arrive souvent dans la vie. Et il y a une raison pour laquelle on élit des gouvernements pour gouverner. Ils sont là pour faire des propositions, présenter des projets de loi, puis, ensuite de ça, oui, il faut les bonifier. On est rendus à l'article 4, Mme la Présidente, imaginez-vous. Ça, ça veut dire qu'on a seulement adopté trois articles, trois articles, et déjà deux amendements acceptés, un de Québec solidaire puis un du Parti libéral, sur trois articles. Ça fait qu'imaginez la moyenne. Ça fait quand même une moyenne élevée par article, ça, là, c'est quasiment un par article. Ça fait que, quand on nous dit : Il y a un désaccord de fond... Et là il a osé dire, je ne sais pas si c'était volontaire de le formuler comme ça, je paraphrase, ce n'est peut-être pas les mots exacts, là, disons qu'il n'y a pas de guillemets nécessairement, mais... et là il dit : Là, on n'est pas d'accord avec le gouvernement, mais là, s'ils continuent de vouloir garder leur position, nous, on va continuer aussi. Et là on va peut-être dire qu'on tourne en rond, mais nous, on va

continuer tant et aussi longtemps que le gouvernement ne fait pas ce qu'on veut. Donc là, il est en train de nous confirmer au micro qu'il n'a aucunement l'intention de faire avancer le projet de loi, à moins qu'on lui concède son projet de loi à lui, parce que là il dit, Mme la Présidente... Je sens qu'il va faire une intervention.

M. Derraji : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Il ne faut pas prêter les intentions, s'il vous plaît. C'est ça. On va faire attention aux propos. Alors, prudence, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Effectivement. Alors, je vais... Je vais... J'enchaînais avec l'autre idée, parce qu'il nous dit : Ce n'est pas un bon argument de dire qu'il faut travailler sur le développement immobilier, parce que moi, j'en ai un, projet de loi, elle a juste à l'utiliser. Alors là, on tombe dans une espèce de négociation à peine voilée, légèrement puérile, quant à moi, Mme la Présidente, mais c'est mon opinion de citoyenne et députée de Louis-Hébert, où il vient nous dire : Si vous me donnez mon projet de loi, je vais arrêter de bloquer.

M. Derraji : Mme la Présidente, s'il vous plaît, c'est la deuxième fois. On me prête des intentions. S'il vous plaît.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, vous allez me laisser gérer...

M. Derraji : Pas de problème. Oui.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre, vous le savez, c'est la deuxième fois, on ne peut pas prêter les intentions. S'il vous plaît, prudence dans vos propos. La critique est permise, mais on ne peut pas induire la commission en erreur. C'est pour ça que le député a dit... S'il vous plaît, continuez.

Mme Guilbault : Donc, je réitère autrement. Il nous dit qu'on n'a pas à faire avancer le projet de loi nécessairement pour pouvoir travailler sur le développement immobilier, parce qu'on pourrait utiliser son projet de loi à lui. C'est ça qu'il nous a dit, là, c'est ça qu'il nous a dit. Il a dit : J'ai déposé un projet de loi, ils pourraient l'appeler, on pourrait prendre mon projet de loi et on réglerait la question du développement immobilier. Or, Mme la Présidente, on est déjà dans une commission parlementaire où on pourrait s'occuper de ce sujet-là. Alors, si on place le bien commun et le bien du développement immobilier dans des projets de transport collectif avant tout le reste, là, avant toute considération partisane, ou autres, on devrait tous, en ce moment, saisir l'opportunité qu'on partage dans cette pièce pleine d'harmonie, et de collégialité, et, je dirais même, d'affection, et d'amitié, on devrait tous saisir cette opportunité-là de le faire avancer, le projet de loi, et de le régler, le développement immobilier. Si le député de Nelligan veut déposer des amendements sur le développement immobilier qui sont inspirés de son projet de loi puis qu'on les accepte pour pouvoir dire qu'il a contribué à l'avancement du développement immobilier, ça me ferait plaisir, Mme la Présidente. Si c'est ça, son objectif, là, puis c'est ça qu'en ce moment, peut-être, qui le fâche, là, bien, on va le faire, on va trouver une façon de lui donner des amendements. Sauf qu'il faut qu'on se rende là, Mme la Présidente. Ça fait que, si lui dit : Moi, je reste fâché puis je vais continuer à parler de la même chose...

M. Derraji : Mme la Présidente, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, je comprends. Encore une fois, Mme la ministre, très attention dans vos propos.

M. Derraji : C'est la troisième fois.

La Présidente (Mme Maccarone) : Je comprends. On ne peut pas dire qu'il est fâché. Ce n'est pas la façon de se comporter ici. Vous avez tous vos bagues sensorielles, je vous propose de les utiliser pendant que vous êtes en train...

Mme Guilbault : J'en ai même deux, moi, grâce à vous.

La Présidente (Mme Maccarone) : Voilà. Je propose de les utiliser pendant que vous êtes en train de partager votre opinion puis la réponse à l'intervention de M. le député. Continuez, s'il vous plaît, avec prudence.

Mme Guilbault : Mais je suis très calme, moi, là, je vous dirais même que je suis de bonne humeur. Alors donc... Disons, si son intention, puis c'est un peu ce qu'il nous communique, c'est de rester campé sur sa position, campé sur sa position actuelle, à savoir qu'il faut modifier la mission de Mobilité Infra Québec, etc., bon, alors si c'est ça, le principe, je lui annonce, moi, là, je lui tends une main en disant : Si on se rend au développement immobilier, je suis prête à ce qu'on puisse adopter des amendements qui viendraient du Parti libéral et qui s'inspireraient du projet de loi que le député de Nelligan a déposé. Moi, là, je veux juste que ça avance puis je veux juste que les sociétés de transport, entre autres la STM, puissent faire du développement immobilier, entre autres dans la ligne bleue, et tout ça. Donc, les gens ont besoin de ça. Et moi, je place le bien commun au-dessus de toute considération qui serait autre que le bien commun. Donc, ça, c'était ma main tendue au député de Nelligan.

Et dernier point, parce que ça, je trouve ça important... Je l'ai déjà dit, mais, moi, ça me... Il y a quelque chose qui m'agace quand je l'entends dire : Si on veut juste des exécutants, bien là, on fera juste une direction dans le ministère, puis ta, ta, ta. Je trouve ça très réducteur, Mme la Présidente, très, très, très réducteur. Ils l'ont fait, là, il y a... Je ne sais pas qui exactement a tenu quels propos, mais c'est un peu le même principe, puis je ne sais plus à quel article... bien, forcément article 1, 2 ou 3, on n'a pas beaucoup de choix d'articles. Alors, de penser que c'est simple... tu sais, quand je disais : On a besoin d'un bras agissant puis de gens pour réaliser des projets de transport, puis on me dit : Bien, si c'est juste ça, c'est simple, mettez quelques autres employés dans le ministère puis ça va se faire tout seul. Voyons, Mme la Présidente! Si c'était simple de réaliser des projets de transport, ça se ferait déjà par le gouvernement, ça se ferait déjà, là. Il y a eu des gens intelligents qui sont passés avant nous, là, mais les seuls qui ont fait quelque chose pour le projet de transport collectif structurant, ils ont créé une filiale à la Caisse de dépôt. Ils ne l'ont même pas fait dans le gouvernement, parce que, probablement, ils se disaient : C'est tellement compliqué qu'on ne mettra pas ça dans le gouvernement.

Ça fait qu'après ça, quand ces gens de ce même parti là viennent nous dire : Bien, non, c'est tellement simple, là, tu as juste à demander ça au ministère puis ça va se faire tout seul, moi, je ne suis pas d'accord, Mme la Présidente. C'est une expertise à part entière. C'est une expertise fine dans un contexte où on est rendus en 2024 et que la mouvance mondiale, du moins pour plusieurs nations, là, qui développent le transport collectif puis la mobilité, c'est de plus en plus complexe de faire atterrir des projets de transport. C'est de plus en plus nécessaire, mais aussi de plus en plus complexe de faire atterrir, dans la vraie vie, des projets de transport collectif structurants, complexes parce que, et ça aussi, je l'ai dit souvent, il y a toute une question... puis la définition de complexe, là, mes huit indicateurs, souvenons-nous, que j'ai présentés... je ne sais même plus si c'est dans cet article-là ou un autre, mais, en tout cas, tu sais, gestion des parties prenantes, l'acceptabilité sociale, la notion de risque, les notions environnementales, les places où on veut développer ça, les expropriations. Il y a beaucoup de choses qui viennent avec ça.

Donc, quand on vient me dire : C'est vraiment simple faire de la réalisation, ça fait que, si c'est juste ça, faites-le comme... faites-le comme vous pouvez, puis ça ne vaut pas la peine de perdre du temps sur un projet de loi puis de créer une agence pour ça, moi, je ne suis pas d'accord. Encore là, on a un désaccord de fond. Moi, je pense que c'est suffisamment complexe et important pour avoir une équipe dédiée, avec une expertise à la fine pointe, qui va être capable de réaliser des projets de transport collectif structurants au Québec. Parce que, si c'était si simple que ça, ça se ferait déjà. Il y a une raison pour laquelle ça ne se fait pas, je l'ai dit souvent : Ils ont contourné le problème, Parti Québécois ne l'a pas fait non plus. Et, évidemment, ça serait beaucoup plus simple de ne rien faire puis de laisser ça de même. Mais regardez où on est rendus, à 60... Combien j'ai dit tantôt, 65 heures? Je ne sais plus, là. Bon. En tout cas, plus de 60 heures ici, là, à écouter les mêmes affaires parce qu'on y tient. Ce sera tout pour l'instant, Mme la Présidente.

• (11 h 20) •

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur le sous-amendement? Je vois qu'il n'y en a pas. Alors, nous allons passer à la mise aux voix. Vote par appel nominal, s'il vous plaît.

La Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine)?

M. Arseneau : 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. Lamothe (Ungava)?

M. Lamothe : Contre.

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

M. Bernard : Contre.

La Secrétaire : M. Provençal (Beauce-Nord)?

M. Provençal : Contre.

La Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

La Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

La Présidente (Mme Maccarone) : Moi, je dois abstenir.

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

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, merci beaucoup. Alors, le sous-amendement est rejeté.

Ça fait que nous sommes de retour à l'amendement de M. le député de Nelligan. Juste pour la gouverne des collègues, il ne reste plus de temps pour les oppositions. Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions? Je vois qu'on n'a pas d'autre intervention. Alors, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 4 est adopté?

Des voix : ...

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

M. Derraji : Ah! mon amendement, OK. Vote appel nominal, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Maccarone) : Un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

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

M. Derraji : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : M. Lamothe (Ungava)?

M. Lamothe : Contre.

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

M. Bernard : Contre.

La Secrétaire : M. Provençal (Beauce-Nord)?

M. Provençal : Contre.

La Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

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

M. Arseneau : Pour.

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

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, l'amendement est rejeté, et nous sommes de retour à l'article 4 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions?

Mme Guilbault : ...je ne sais plus, excusez, là. Si je veux déposer des amendements, à quel moment je le fais?

La Présidente (Mme Maccarone) : C'est un amendement à l'article 4?

Mme Guilbault : Oui.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui? Alors, ce serait le moment de déposer votre amendement, Mme la ministre...

Mme Guilbault : Mais là on est-tu dans un sous-amendement sur la mission?

La Présidente (Mme Maccarone) : Non, nous sommes... nous sommes sur l'article 4 tel qu'amendé.

M. Derraji : Premier alinéa.

Mme Guilbault : Bien là, on n'a pas établi ça. Je ne me rappelle pas qu'on ait...

Des voix : ...

Mme Guilbault : Juste pour être sûre, est-ce qu'on a adopté un fonctionnement par alinéas? Je ne m'en rappelle pas, si c'est le cas.

La Présidente (Mme Maccarone) : Nous allons suspendre juste quelques instants, s'il vous plaît. Merci.

(Suspension de la séance à 11 h 22)

(Reprise à 11 h 39)

La Présidente (Mme Maccarone) : Nous sommes de retour, et, si je crois bien, M. le député de Taschereau, vous avez un amendement à déposer.

M. Grandmont : Oui, merci, Mme la Présidente.

Alors, mon amendement va comme suit, c'est à l'article 4 : Ajouter, au premier alinéa de l'article 4 de la loi, édictée par l'article 1 du projet de loi, après les mots «de transport», les mots «, en tenant compte des plans d'urbanisme et de mobilité des municipalités et des communautés métropolitaines lorsqu'elle planifie ou réalise des projets complexes de transports».

L'article 4 de la loi édictée, tel qu'amendé, se lirait comme suit : «Mobilité Infra [...] a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport, en tenant compte des plans d'urbanisme et de mobilité des municipalités et des communautés métropolitaines lorsqu'elles planifient ou réalisent des projets complexes de transports.»

• (11 h 40) •

Voilà, Mme la Présidente, essentiellement, ce qui est important, pour moi, là, de dire par rapport à mon amendement, c'est qu'on le sait, combien... puis ça a été souligné par plusieurs, là, je reviendrai tantôt, peut-être, dans... pas dans mes explications, mais dans mon... dans mon... la prise de parole que je ferai subséquemment, il y a plusieurs... il y a plusieurs organismes, municipalités, sociétés de transport aussi, là, je pense que ça a été évoqué par certaines, qui, lors des audiences particulières, ont insisté sur le fait qu'une des grandes compétences qu'ont les municipalités au Québec, c'est l'aménagement de leurs territoires. Il y a une loi là-dessus qui vient le définir, qui vient encadrer, en fait, le travail des municipalités, cette compétence qu'elles ont. On sait aussi, et c'est de plus en plus documenté, Mme la Présidente, les liens entre les infrastructures de transport et l'occupation du territoire, là, l'aménagement du territoire.

Et c'est donc, évidemment, extrêmement important, lorsque Mobilité Infra Québec sera mandatée pour déployer des projets de transport collectif sur un territoire donné, bien, que ça se fasse en cohérence, en concordance avec l'aménagement du territoire, parce qu'un seul projet d'autoroute complexe déployé sur un territoire, un seul projet de transport collectif décidé par Mobilité... bien, par le gouvernement, donc, mandaté, donné en mandat à Mobilité Infra Québec, peut complètement changer la façon dont le territoire se développe.

Et donc c'est important, là, d'avoir, dès la mission de Mobilité Infra Québec, là, donc à l'article 4, une indication que le travail qui est fait par cette agence-là doit se faire en concordance avec, évidemment, la responsabilité qui incombe aux municipalités et aux MRC, là, celui de l'aménagement et l'occupation de leurs territoires. Donc, essentiellement, c'est la raison de pourquoi je dépose cette proposition d'amendement, Mme la Présidente.

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

Mme Guilbault : Oui, bien, attendez, c'est parce que ça m'a fait penser à d'autres discussions qu'on a eues, là, similaires, mais plus sur... bref, sur d'autres articles. Il faut juste voir ce qu'on entend par «en tenant compte», là, tu sais, c'est parce qu'il y a l'article 24, entre autres, puis je sais que mon collègue connaît bien le projet de loi ou cet aspect-là du projet de loi. Tu sais, il faut... il ne faut pas, comment je pourrais dire, restreindre ou limiter l'agilité

dont on veut doter Mobilité Infra Québec pour pouvoir réaliser, effectivement, les projets de transport collectif, donc, tu sais, étant entendu que, de toute façon, ces projets-là vont se faire en partenariat avec les municipalités concernées, notamment... bien, essentiellement, mais ça peut être d'autres municipalités aussi, mais essentiellement celles sur les territoires desquels va... va se développer ledit projet de transport collectif structurant, c'est sûr que ça va se faire en collaboration avec les municipalités.

Donc, quand, éventuellement, Mobilité Infra Québec agirait à titre... comme en sa qualité, si on veut, de propriétaire, sans pour autant être propriétaire, là, parce qu'on fait référence, entre autres, à l'article 24, mais il y a... il y a d'autres articles, dans le projet de loi, qui parlent de ça, l'idée, c'est de lui donner la latitude puis l'agilité nécessaires pour faire les projets en question, mais, comme c'est en partenariat avec les municipalités de toute façon, tu sais, ça se peut qu'on doive déroger, des fois, à des schémas d'aménagement, mais ce sera fait de manière transparente puis de manière consensuelle, parce qu'on va vouloir ce projet-là puis on va avoir besoin, des fois, peut-être, oui, de faire des modifications ou de prendre des mesures d'exception, mais, tu sais...

Puis je donnais l'exemple, dans d'autres forums ou d'autres conversations, l'expropriation. C'est des mesures d'exception, l'expropriation, mais c'est des choses qui sont nécessaires pour faire des projets de transport collectif. Alors, ça se peut qu'on doive recourir à des mesures d'exception en termes d'aménagement ou de conformité au schéma d'aménagement, mais ce sera... ce sera pour le bien du projet.

M. Grandmont : Mme la ministre évoque l'article 24, là, puis c'est quand même intéressant parce que ça vient ajouter quand même... ça vient me faire questionner, là. À l'article 24, on dit :

«Mobilité Infra Québec pose, à l'égard des biens visés par la planification ou la réalisation d'un projet complexe de transport qui lui est confiée en vertu de l'article 4, tous les actes et exerce [les droits...] exerce tous les droits d'un propriétaire même si elle n'en est pas [...] propriétaire. Elle est alors investie des pouvoirs nécessaires à ces fins et assume les obligations qui en découlent.

«Les biens visés au premier alinéa s'entendent de tout bien faisant partie du domaine de l'État ou appartenant à une municipalité locale, à une société de transport en commun, au Réseau de transport métropolitain ou à l'Autorité régionale de transport métropolitain.»

C'est donc dire que, par exemple, si un projet se déploie... Encore une fois, on peut parler d'un projet d'autoroute complexe ou encore un projet de transport collectif complexe. Mobilité Infra Québec détermine qu'un projet se déploie sur un axe x, elle a le droit de faire de l'expropriation, elle a le droit, donc, de s'approprier... C'est difficile à comprendre, en fait, l'article 24, là, parce que c'est comme si elle devient propriétaire à l'égard des biens visés par la planification ou la réalisation d'un projet complexe. Est-ce que ça comprend aussi... Puis, je m'excuse, on doit... j'ai l'impression qu'on doit faire la discussion sur le 24 en lien avec, finalement, ma proposition d'amendement. Est-ce que ça inclut des terrains ou des immeubles appartenant à des tiers, donc des municipalités ou encore des propriétaires privés? Comment je dirais ça? C'est comme un accaparement, c'est comme... On exerce tous les droits d'un propriétaire même si on n'en est pas propriétaire. Ça veut dire quoi concrètement, parce qu'après ça, moi, ma question, ça va être : Est-ce que, dans le fond, on est capables de passer outre le zonage? Si, par exemple, c'est d'être propriétaire sans être propriétaire, là, exercer les droits d'un propriétaire sans être propriétaire, est-ce que ça veut dire aussi que, dans ce contexte-là, on est assujettis au zonage en place sur, par exemple, les terrains aux abords d'une station de transport collectif? J'ai de la misère à comprendre la mécanique qui me permettrait de voir si, effectivement, mon amendement... comment il peut se déployer.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui. Non, mais c'est ça, exact, c'est de pouvoir prendre des mesures d'exception sur des terrains qui pourraient être nécessaires pour développer le projet de transport collectif, donc, en ne devenant pas nécessairement propriétaire du terrain. Tu sais, oui, par exemple, ça pourrait être un terrain d'une municipalité. Ça fait que Mobilité Infra Québec ne va pas nécessairement acheter le terrain, mais il va pouvoir agir dessus pour le bien du développement du projet.

M. Grandmont : OK, mais donc sans nécessairement... en respect du zonage qui est établi par la municipalité.

Mme Guilbault : Bien, c'est sûr que, tu sais, les schémas d'aménagement découlent de la LAU, qui est une loi du gouvernement. Alors, c'est sûr qu'il y aurait quelque chose d'un peu contre nature de vouloir, dans une loi du gouvernement, encourager la dérogation ou la non-conformité à une autre loi du gouvernement, mais, dans la réalité de la vraie vie puis du gros bon sens, ça peut arriver. Pardon?

Une voix : ...

Mme Guilbault : Il y a déjà des exceptions, mais c'est parce que je sais que mon collègue connaît bien aussi la LAU, là, donc, tu sais, alors... mais ça se peut que, des fois, on doive déroger parce que c'est des projets de... En fait, je parle de mesures d'exception, mais les projets de transport collectif structurant, c'est... les projets complexes, c'est des projets d'exception aussi, dans le sens que, tu sais, des projets complexes, oui, on en fait plusieurs, pas juste en transport, mais ça reste que c'est des gros projets, des gros chantiers avec beaucoup, beaucoup, beaucoup de choses à gérer de manière connexe.

Alors, si, des fois... Puis je prends un exemple d'expropriation, parce que, pour moi, c'est similaire. Exproprier quelqu'un, c'est une mesure d'exception. Tu ne fais pas ça pour le plaisir, tu sais, idéalement, tout le monde continuerait de vivre sa vie, puis on ne dérangerait personne, sauf que, des fois, c'est nécessaire pour le bien d'un projet. C'est la même chose si, éventuellement, on doit déroger à des schémas d'aménagement qui découlent, comme je le disais, par ailleurs, d'une autre loi gouvernementale à laquelle on souhaite se conformer, mais, des fois... des fois, c'est nécessaire.

M. Grandmont : Bon, ça, c'est une chose, là, vraiment, ce qui se passe au coin d'une rue, là, le respect d'un zonage, par exemple, mais la Loi sur l'aménagement puis l'urbanisme, c'est beaucoup plus large que ça aussi, là. Dans un plan métropolitain d'aménagement et de développement, par exemple... On en a deux au Québec. Il y a à Montréal et à Québec. Il y a des schémas d'aménagement dans les autres villes. On identifie aussi, à l'intérieur de ces PMAD là... parce que je trouve que c'est quand même important d'au moins traiter ces deux... ce volet-là important, là. On couvre quand même des régions dans lesquelles il risque d'y avoir des projets de transport complexes qui soient déployés éventuellement. À l'intérieur de ces PMAD, on identifie aussi des pôles de développement, donc, est-ce que, dans le fond... puis des espaces à protéger ou à mettre en valeur autrement.

• (11 h 50) •

Donc, est-ce que, dans le fond, on a une garantie que Mobilité Infra Québec va être tenue de respecter aussi le plan métropolitain d'aménagement, dans lequel on trouve des pôles de développement, des pôles à développer, à protéger? C'est beaucoup plus large que juste la notion d'expropriation, là, selon moi. Donc, est-ce qu'on a une certaine garantie que Mobilité Infra Québec va être tenue de respecter, par exemple, les plans métropolitains d'aménagement et de développement? Ou, si jamais ce n'est pas le cas, c'est quoi, le mécanisme qui oblige Mobilité Infra Québec à travailler en collaboration avec les instances appropriées, dans le cas présent, bien, la Communauté métropolitaine de Québec puis la Communauté métropolitaine de Montréal, pour, éventuellement, modifier les plans métropolitains d'aménagement et de développement? Mais quel est... quel est le mécanisme par lequel on pourrait arriver à une collaboration et non pas une imposition d'une modification du PMAD... des PMAD?

Mme Guilbault : Des quoi, là, juste le dernier...

M. Grandmont : Les PMAD, les plans métropolitains d'aménagement et de développement, dans lesquels il y a des pôles. Tu sais, ça va beaucoup plus loin que juste l'expropriation. Vous avez donné une réponse tantôt pour l'expropriation. Je parlais de zonage. On était vraiment aux coins des rues, là, mais d'une échelle beaucoup plus large. Le respect des pôles de... Les PMAD, ça, c'est quand même quelque chose de fondamental, qui fait le fruit d'un consensus métropolitain à Québec ou à Montréal, dans lequel on va déterminer que certains endroits sont à développer en priorité. C'est le fruit d'une réflexion, d'une consultation de la société civile, des processus qui sont quand même très, très, très complexes, qui s'échelonnent sur plusieurs années, des processus obligatoires, par ailleurs, qui sont en concordance avec la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, que notre collègue ministre des Affaires municipales a dans sa cour.

Mais comment on s'assure, finalement, que tout projet piloté, déployé par Mobilité Infra Québec va être en concordance avec ce qui est déjà inscrit dans le PMAD? Et, sinon, comment on fait pour être capables d'obliger cette collaboration-là pour modification du PMAD? Et, si on fait ça, comment on arrive à être respectueux des processus d'élaboration des PMAD, sachant que c'est des processus qui prennent plusieurs années? Et comment, donc, on réussit à rester efficaces dans la livraison des projets? J'ai de la misère à voir comment Mobilité Infra Québec arrive à être cohérent avec ce qui se passe et ce qui est décidé à l'échelle métropolitaine, notamment.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre, souhaitez-vous répondre?

Mme Guilbault : Bien, c'est ça, je voulais juste trouver la référence plus précise, là, puis on l'a dans la LAU. Tu sais, il y a l'article 149, le chapitre VI, en fait, les interventions gouvernementales, ça commence avec l'article 49, les articles... 149, pardon, qui dit : «Les articles 150 à 157 s'appliquent à l'égard des interventions qui consistent dans le fait que le gouvernement, l'un de ses ministres ou un mandataire de l'État», et là il y a huit situations qui sont énumérées, des types de situations, dont 3° : «construit, installe, démolit, retire, agrandit ou déplace un bâtiment, un équipement ou une infrastructure.» Ça pourrait être... bien, en fait, c'est le genre de situations auxquelles on s'expose avec Mobilité Infra Québec. Il y en a même un pour le chemin de fer. Ça se peut-tu que j'ai vu ça?

En tout cas, peu importe, là, on n'est pas dans... on n'est pas dans le ferroviaire, mais tout ça pour dire qu'ensuite les articles 150 à 157, donc... C'est drôle, des fois, certaines choses dans notre cerveau, là, le cerveau, qui a beaucoup de capacité, puis comme moi, je n'ai pas le sens de l'orientation... Bon, 150, ça n'a pas de rapport, mais, en tout cas, vous le savez maintenant : «Le gouvernement, l'un de ses ministres ou un mandataire de l'État ne peut faire une intervention à l'égard de laquelle s'applique le présent article, sur un territoire où est en vigueur un plan métropolitain, un schéma ou un règlement de contrôle intérimaire adopté par le conseil d'un organisme compétent, que si cette intervention est réputée, en vertu de l'article 157, conforme au plan métropolitain, au schéma ou au règlement. Pour l'application du présent chapitre, la conformité au schéma est établie eu égard aux objectifs de ce schéma et la conformité...» Bon, en tout cas...

Puis 151 : «Lorsqu'une intervention visée à l'article [50] est projetée, le ministre doit notifier à l'organisme compétent un avis qui décrit l'intervention.

«L'avis demeure valide pendant trois ans[...]. Si l'intervention n'est pas commencée...» Bien, c'est ça, puis là la réponse, à 152, c'est ça, puis, si elle est réputée non conforme, il y a un droit de réponse.

En tout cas, bref, là, je ne lirai pas les sept articles, mais, bien, c'est ça. Alors, il y a déjà ces précautions-là qui sont prévues à même la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Une voix : ...

Mme Guilbault : Oui, oui, c'est ça, exact. Bien, en fait, on me signale, puis juste par intérêt général : à l'article 59 de mon projet de loi, il y a une modification qui est faite à certains articles de la LAU, mais c'est juste pour raccourcir certains délais, dans un souci d'efficacité, comme dans le REM, d'ailleurs, puis comme dans... comme on souhaite le faire, en général, pour nos projets d'infrastructure.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

M. Grandmont : Oui, c'est ça, mais en fait je veux savoir... Est-ce que, dans le fond, de votre interprétation, le 150 à 157 vient encadrer les interventions du gouvernement dans les... dans les compétences des communautés métropolitaines, donc, de Québec et de Montréal, et c'est ces articles-là qui viennent encadrer la façon dont ça doit se faire? C'est un peu ça que vous dites.

Mme Guilbault : Pardon, excusez, je suis en train de valider s'il y a peut-être d'autres extraits qui pourraient être pertinents pour répondre...

M. Grandmont : Bien, vous nous avez...

Mme Guilbault : Pouvez-vous juste répéter la question?

M. Grandmont : En fait, peut-être résumer... Vous nous avez dit que les... Vous avez lu des extraits des articles 149 à 157, mais quelle est votre interprétation de ces articles-là, au regard de mon amendement?

Mme Guilbault : Bien, c'est qu'en temps... en temps normal, il faut respecter, justement, les plans, les RCI, les schémas, et tout ça, mais, comme je disais, il peut arriver des situations d'exception, entre autres des gros projets de transport collectif complexes, où on doit déroger, malgré la LAU qui s'applique, malgré les articles 149 à 157, et, si jamais ça devait être le cas, je ne pense pas qu'il faut venir nous emprisonner dans la Loi sur Mobilité Infra Québec en l'empêchant d'avoir la flexibilité nécessaire pour pouvoir... pour pouvoir réaliser les projets en question.

Puis, encore une fois, tu sais, quand on parle de PMAD, quand on... Tu sais, des règlements de contrôle intérimaire, entre autres, il y en a beaucoup à la CMM. Tu sais, on parle des milieux où, spontanément, on pense à développer du transport collectif. Tu sais, je parle souvent du projet de l'est. Bon, il y a déjà un REM dans l'ouest, etc. C'est des milieux densifiés. C'est des milieux avec, justement, une organisation de l'aménagement du territoire, avec, tu sais, des... une vision aussi de comment ils veulent... comment ils veulent développer, mettre du logement, mettre des espaces verts, etc.

Alors, c'est sûr que, quand tu fais des projets de transport collectif avec ces milieux-là, forcément, tu le fais en collaboration. Ça revient à ce que je disais, un gouvernement ne peut pas débarquer sur un territoire puis imposer un projet de transport collectif en disant : Peu important tous vos schémas, peu importe ce que vous pensez, voici le dessin, ça va être ça, puis vous vous arrangez avec ça. Impossible, impossible, Mme la Présidente, dans le contexte dans lequel on vit de nos jours, avec toutes les parties prenantes, avec tous les processus aussi, parce qu'on en parle moins, mais, tu sais, il y a tous les processus d'autorisation environnementale qui prévoient des consultations, qui prévoient des BAPE. Tu sais, il y a beaucoup, beaucoup de forums institués pour que les gens puissent s'exprimer.

Donc, quand on... quand on veut donner une latitude pour des mesures d'exception à Mobilité Infra Québec, ce n'est pas dans le sens de faire tout ce qu'elle veut comme elle veut puis de passer par-dessus tout le monde en faisant fi des points de vue de tout un chacun, entre autres des municipalités principalement concernées, parce que c'est sur leurs territoires qu'on fait le projet. Ça n'a aucun sens, tu sais, c'est impensable, en 2024, de réussir à faire quelque chose comme ça. Donc, c'est sûr que ça va se faire en collaboration puis en consultation, mais il reste que, des fois, on peut avoir besoin de déroger.

Alors, je pense qu'il faut se laisser cette latitude-là. Notamment, par exemple, pensons, justement, à des projets de logement qu'on voudrait faire, à des projets de développement, puis là, peut-être, on va arriver, à un moment donné, le prochain... En tout cas, le prochain amendement que moi, je veux déposer de notre côté, ça va être justement pour prévoir la possibilité de faire des projets de développement. Alors, c'est aussi en lien avec ça, même si ce n'est pas encore déposé, là. Je l'ai annoncé à plusieurs reprises et je le réitère, que j'ai cette intention-là.

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

M. Grandmont : Oui. Moi, je suis quand même un peu... En fait, au niveau des orientations, l'article 1.2 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme stipule que les plans métropolitains, les schémas d'aménagement puis le règlement de contrôle intérimaire lient le gouvernement dans la mesure prévue aux articles 150 à 157.

Alors, pour moi, mon interprétation, c'est que ça signifie que le gouvernement doit tenir compte de ces documents de planification locaux dans ses interventions. D'après ma compréhension de 150 à 157, il faudrait peut-être juste le

relire pour... de notre côté, là, pour voir si on a la même interprétation, mais ma compréhension, c'était que ça obligeait le gouvernement à tenir compte des documents d'orientation, des documents de planification qui avaient été élaborés par les instances métropolitaines, puis là, évidemment, on parle des métropolitaines... des métropoles, là, donc des communautés métropolitaines de Québec et de Montréal, mais, avec ces articles-là, on ne touche pas non plus aux schémas d'aménagement dans les villes qui ne sont pas membres d'une communauté métropolitaine, par ailleurs, là. Donc, le même problème peut survenir, mais ma compréhension, c'était que, 150 à 157, on en tient compte.

• (12 heures) •

Donc, je ne vois pas l'apport d'une dérogation, mais, dans tous les cas, si jamais c'était une interprétation, Mme la ministre, qui a... qui est la bonne, mon... ma proposition d'amendement est assez simple et ne fait que réaffirmer l'importance de tenir compte des plans d'urbanisme et de mobilité des municipalités. Là, si, à un moment donné, Mobilité Infra Québec débarque comme un chien dans un jeu de quilles puis vient déstabiliser l'organisation de l'occupation du territoire, on est en train d'enlever une compétence importante aux municipalités. Je pense que c'est un peu ça qui est le fondamental de ma proposition. Il y a plusieurs acteurs qui nous avaient dit que c'est important d'aller de l'avant avec ce respect de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, de respect des compétences des municipalités. La ville de Sherbrooke disait... en fait, elle insistait sur le fait que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme confère aux municipalités des compétences claires en matière d'aménagement du territoire. Elle recommandait que Mobilité Infra Québec tienne compte de ses compétences et collabore avec les municipalités dans la planification des projets.

C'est une... c'est une proposition de collaboration avec les municipalités, ma proposition, là. Évidemment, si, après ça, dans la discussion entre Mobilité Infra Québec et les municipalités ou la Communauté métropolitaine de Montréal ou de Québec, on se rend compte qu'il y a un potentiel intéressant à développer un projet x ou y et que ça va... ça va... ça va inciter à modifier... ça aura comme impact de modifier éventuellement... bien, l'obligation de faire des modifications au plan métropolitain d'aménagement, par exemple, bien, ça, ça peut se faire de concert avec la municipalité. Mais la loi est très claire sur le rôle que les municipalités et les communautés métropolitaines, les MRC ont sur leurs territoires. On est en train d'aller au-dessus d'eux puis d'outrepasser leurs pouvoirs.

L'Ordre des urbanistes, bien, sans surprise, aussi abondait dans ce sens-là, en soulignant que Mobilité Infra Québec doit prendre en compte les documents de planification en vigueur tel que les schémas d'aménagement et de développement et les plans d'urbanisme. Et l'ordre recommandait également d'inscrire dans la loi 61, donc le projet de loi 61, l'obligation pour Mobilité Infra Québec de respecter ces documents. Là, on est en train d'enlever des pouvoirs aux municipalités.

Vivre en Ville, évidemment, sans surprise aussi, insistait sur la nécessité d'arrimer les projets de Mobilité Infra Québec avec les documents de planification territoriale des municipalités et des communautés métropolitaines. Vivre en Ville proposait un amendement à l'article 4, ce que je fais en ce moment, de la Loi sur Mobilité Infra Québec pour obliger l'agence à s'arrimer au Plan métropolitain d'aménagement et de développement, aux schémas d'aménagement et de développement et aux plans d'urbanisme. Trajectoire Québec, Accès transports viables, et autres, allaient d'une recommandation qui était similaire.

Il y a plusieurs mémoires aussi qui exprimaient des inquiétudes quant aux pouvoirs nouveaux qu'on donnait à Mobilité Infra Québec, des pouvoirs qui allaient directement dans les compétences des municipalités. La ville de Québec, notamment, s'inquiétait des mesures qui permettaient à Mobilité Infra Québec de déroger à la planification locale et recommande que l'agence soit assujettie à la réglementation municipale. Donc, essentiellement, c'est ça. Donc, il y a plusieurs des mémoires qu'on a reçus, des gens qu'on a entendus pour... qui disaient que Mobilité Infra Québec devait respecter la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et les documents de planification municipale et régionale puis qu'il fallait inscrire cette obligation-là dans la loi pour limiter les pouvoirs, ou, en fait, éviter d'enlever des pouvoirs aux municipalités et aux communautés métropolitaines, ou, à tout le moins, s'assurer qu'il y ait une forme d'obligation de collaboration. Je pense que ce serait comme un gros, gros, gros minimum.

J'ai l'impression qu'on est en train de revoir la loi sur les municipalités, à travers ça, en enlevant un pouvoir, un peu comme le pouvoir sur les mines, qui est au-dessus de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, là, qui est décrié, par ailleurs, là, depuis plusieurs années. La Loi sur les mines a préséance sur la Loi sur l'aménagement, ce qui permet de clamer à peu près tout le territoire du Québec, et il n'y a à peu près rien à y faire tant qu'on ne modifiera pas cette loi-là ou qu'on ne renverserait pas la... Tu sais, la loi qui devrait être au-dessus de tout, c'est la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, et là on est en train de dire : Bien, Mobilité Infra Québec, avec la loi... le projet de loi n° 61, ça va être comme les mines, ça va être au-dessus de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Il y a quelque chose qui, fondamentalement, ne fonctionne pas. J'espère qu'on arrivera à trouver une voie de passage, parce que c'est quelque chose qui va directement dans les compétences du municipal.

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

M. Arseneau : Oui. Mme la Présidente, je trouve que cet élément que rajoute mon collègue député de Taschereau est extrêmement important. Comme il vient de le mentionner, c'est une demande qu'on a entendue d'un nombre important de groupes, d'intervenants qui ont participé aux consultations particulières. Et, vous dire très franchement, je pense que ce serait difficile d'imaginer qu'on rejette cette proposition-là. Une proposition qui pourrait être beaucoup plus contraignante qu'elle ne l'est actuellement. On aurait pu dire, par exemple, comme on vient de le mentionner, le libellé sous la forme d'une exigence de se conformer ou de respecter les plans d'urbanisme et de mobilité des municipalités et des communautés métropolitaines, alors que là on y va, je pense, dans une formulation qui est... qui est beaucoup plus ouverte et qui donne une certaine latitude, je crois, et à l'agence, bien entendu, et au gouvernement

de pouvoir en tenir compte, des plans d'urbanisme et de mobilité des municipalités et des communautés métropolitaines. À mon sens, ça va de soi. Mais est-ce que ça veut dire nécessairement qu'on s'empêche d'aller de l'avant avec des amendements ou avec une négociation puis des ententes puis... je ne crois pas qu'il faille aller jusque-là.

Ce qu'on veut éviter, je pense, par la proposition... enfin, je ne veux pas interpréter, là, les motivations de mon collègue, mais, moi, si je l'appuie, c'est dans le sens où on ne peut pas ignorer ce qui existe déjà en matière de plans d'urbanisme et de mobilité, et reconnaître qu'il y a des compétences qui sont exercées par les municipalités, les communautés métropolitaines, et qu'en l'espèce on doit tenir compte de ce travail-là. On ne fonctionne pas, on l'a mentionné à plusieurs reprises, là, dans un... dans un environnement qui est inhabité, inoccupé. Au contraire, souvent, on a dit que plusieurs des projets de mobilité avaient pu être retardés parce qu'il n'était pas clair qui devait faire quoi, à quel moment puis... et qui prenait le leadership, et comment on pouvait avancer, qui devait le financer, financer ces projets de loi... ces projets de transport, et ainsi de suite.

S'il y a une façon dont le projet de loi peut être positif, c'est de nous permettre de savoir, de façon la plus précise possible, et on l'a répété à de nombreuses reprises, qui fait quoi, en évitant les chevauchements puis les conflits de compétence et de juridiction, et le faire dans un mode collaboratif non seulement avec les entrepreneurs, les entreprises qui y seront sélectionnées pour la réalisation de projets complexes, mais le mode collaboratif, dont on vante les vertus et qui sont... qui est inscrit dans la nouvelle loi 62, mais je pense que cette philosophie-là, elle doit s'appliquer également dans le rôle de l'agence Mobilité Infra Québec, en lien avec les municipalités, avec les communautés métropolitaines, avec les sociétés de transport. Et on ne peut pas faire fi de ce qui existe déjà dans le paysage, dans l'écosystème des transports et de la mobilité.

• (12 h 10) •

Et encore une fois, si on... Les mots ont un sens, «en tenant compte», ça veut dire qu'il faut que ça fasse partie de la réflexion, que ça fasse partie des discussions. Et, si un enjeu est soulevé, s'il y a un problème qui est révélé, à travers cette analyse-là, de ce qui existe déjà en matière de plans d'urbanisme et de mobilité, bien, à ce moment-là, il faut... il faut s'y pencher et régler la question de façon, je dirais, négociée, le plus consensuel possible, mais dans le respect, justement, des compétences de chacun. Donc, ça évite, je pense, là, l'idée qu'un projet de loi, là, soit imposé de façon, tu sais, verticale sans nécessairement prendre en compte les travaux qui ont été faits aussi préalablement.

Parce qu'on l'a dit souvent, il y a d'autres amendements qui avaient été proposés, qui allaient dans le sens, là, d'une initiative d'une indépendance de la part de Mobilité Infra Québec, qui, en amont du choix et de la réalisation des projets complexes, devait se mettre en mode collaboratif avec les instances locales et régionales. Bon, on en a discuté longuement, mais c'est un peu, encore une fois, dans le même esprit. À défaut de vouloir, justement, mettre dans le coup les différents paliers de gouvernance et les différentes expertises qui existent déjà et qui sont reconnues par les lois, celles qui ont trait à l'urbanisme, bien évidemment, et aux compétences municipales et celles des sociétés de transport, mais à défaut de vouloir le faire explicitement, je pense qu'il faut au moins le faire de façon implicite, c'est-à-dire en reconnaissant qu'il existe de façon préalable des plans d'urbanisme, qui ne sont pas apparus, là, de façon spontanée, mais qui sont le fruit d'un travail d'analyse, un travail aussi d'évaluation de la mobilité des gens et des... à l'intérieur des villes et des municipalités, et que tout ce travail-là puis toute cette planification-là, bien, il faut, comme le dit l'amendement, en tenir compte. Je pense que c'est en fait l'élément essentiel si on veut véritablement, comme le dit la ministre souvent, aller de l'avant de façon plus efficace, plus efficiente, avec de meilleurs résultats, à meilleur coût, plus rapidement. Mais ce n'est pas en balayant du revers de la main ce qui a été fait dans le passé ou ce qui existe déjà dans nos municipalités, nos villes, nos communautés métropolitaines qu'on va y arriver. Nécessairement, on va retarder les échéances.

Donc, tenir compte de ce qui existe déjà en matière d'urbanisme, ça bonifie les éventuels projets complexes, ça bonifie le processus dans lequel va s'inscrire Mobilité Infra Québec et le gouvernement du Québec. Et ça favorise aussi l'adhésion, ça favorise la collaboration, ça favorise aussi la participation des instances et des intervenants locaux et régionaux dans la réalisation de projets complexes de transport et de mobilité. Et je pense que c'est aussi la clé du succès, pour éviter, justement, de perdre du temps, d'éviter les conflits, les litiges et les choses qu'on a vues déjà, une espèce d'avancement, là, chaotique avec quelques pas de l'avant puis quelques pas de recul dans un projet de transport complexe, comme on l'a d'ailleurs vécu ici, dans la Capitale-Nationale, avec le tramway. C'est... Ce n'est pas que l'agence qui, magiquement, va pouvoir imposer ses vues et sa façon de faire sans tenir compte de ce qui existe déjà et des partenaires qui ont aussi une expertise qui peut... qui peuvent... ou qui peut être mise à contribution dans la réalisation du projet.

On a souvent entendu la ministre nous dire qu'il est clair qu'avec l'ensemble des besoins qui sont exprimés dans toutes les régions, particulièrement les milieux urbains du Québec, on n'irait pas enfoncer à travers la gorge, aux municipalités, aux villes, aux communautés métropolitaines, des projets dont ils ne veulent pas. Bon, d'accord. Mais je pense qu'il faut aller plus loin. Au-delà de dire qu'on ne les forcera pas à adhérer à un projet dont ils ne voudraient pas, retournons la situation et disons : Bien, voici l'approche qu'on va emprunter, voici l'ouverture dont on va faire preuve et voici la façon dont on va procéder, c'est-à-dire que, oui, le gouvernement et l'agence vont se préoccuper d'analyser les opportunités, de faire la planification et la réalisation de projets complexes, mais on va le faire en collaboration et en... avec... en misant sur la participation et l'adhésion des intervenants locaux et, bien entendu, du travail qui a été effectué par toutes ces parties prenantes en amont d'une décision gouvernementale ou de la mise en oeuvre d'un projet par Mobilité Infra Québec, donc en reconnaissant qu'il existe quelque chose, une réflexion préalable des travaux qui ont été établis, une réglementation et des plans, comme les plans d'urbanisme et de mobilité qui ont été élaborés.

Et ce n'est pas simple, je sais que d'autres autour de la table ont aussi une expérience municipale. Faire des plans d'urbanisme et de mobilité, c'est comme faire des plans d'aménagement et de développement d'un territoire, c'est lourd, c'est long, c'est complexe. Mais, une fois qu'ils existent, ne pas en tenir compte, ce serait absolument inacceptable et fort peu pratique pour assurer les conditions de réussite pour un projet comme celui-là.

Alors, je vais m'arrêter ici, Mme la Présidente, pour l'instant, là. Mais je pense que, d'entrée de jeu, je n'ai pas entendu de la part de la ministre une résistance ou une... peut-être certaines réserves, mais une résistance au fondement de l'amendement qui est proposé par mon collègue. Donc, j'ai hâte d'en savoir davantage, donc je vais me réserver quelques... quelques minutes. Mais il me semble qu'en ouvrant la porte à un amendement comme celui-là, ça devient constructif et pas mal plus positif, là, pour la suite des choses, Mme la Présidente. Merci.

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

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Voilà encore une fois un amendement très constructif de la part de mon collègue député de Taschereau, qui prend en considération un des rapports que j'ai devant moi. Mais, avant d'aller de l'avant, pour... juste pour les gens qui nous suivent, le collègue de Taschereau nous invite à prendre en considération les plans d'urbanisme et de mobilité des municipalités et des communautés métropolitaines lorsqu'elles planifient ou réalisent des projets complexes de transport. Là, on parle d'une agence, et on le sait parce que... Écoutez, je... On va juste prendre quelques secondes, Mme la Présidente, le temps, il est précieux, mais je vais juste quand même aller référer les collègues au rapport de l'Ordre des urbanistes du Québec. Et je tiens juste à les rappeler... à rappeler, Mme la Présidente, leur mémoire... Qu'est-ce que je disais?

Une voix : ...

M. Derraji : Mémoire. Mémoire. Leur mémoire. Et, ce week-end, j'ai eu l'occasion de parler avec une mairesse qui m'a parlé du rôle des urbanistes. Et, si ma mémoire, elle est bonne, c'est le dernier groupe qui est venu en commission parlementaire, et on a eu une très bonne discussion avec eux.

Et, regardez, Mme la Présidente, leur page... page 17, là, c'est pour ça que je vous dis que j'appuie à 100 % l'amendement de mon collègue : «Le projet de loi n° 61 tire son inspiration du modèle de la Caisse de dépôt Infra et des pouvoirs spéciaux qui lui ont été confiés pour la réalisation du REM.» Et là c'est là où ça devient important : «Dans le milieu de l'urbanisme — et je pense qu'autour de la table il y a une... il y a quand même une sensibilité par rapport à l'urbanisme, que c'est très important — la perception répandue est que la priorité absolue de la Caisse de dépôt et placement est de livrer ses projets le plus rapidement et le plus économiquement possible; l'urbanisme étant considéré comme un enjeu facultatif. Or, les projets majeurs de transport collectif ont un énorme potentiel comme levier de transformation et de redéveloppement urbain.»

Et on est, Mme la Présidente, encore une fois, dans le vif du sujet par rapport à la mission de la nouvelle agence. C'est là où on est, là, c'est là où on se parle. Donc, on parle de la mission principale. Et mon collègue, le collègue de Taschereau, ce qu'il ramène, c'est qu'il faut prendre en considération les plans d'urbanisme et les plans de mobilité des municipalités et des communautés métropolitaines. On ne peut pas faire abstraction à tout ça.

Quand je prends cet amendement, et j'essaie de faire le lien avec le mémoire de l'Ordre des urbanistes du Québec, et je regarde la page 17, «les projets majeurs de transport collectif ont un énorme potentiel [comme levier,] comme levier de transformation et de redéveloppement urbain. Des coûts ou un temps de réalisation supplémentaires peuvent être justifiés si les retombées urbanistiques sont multipliées, par exemple en choisissant un tracé plus compliqué ou dispendieux sur le plan technique, mais offrant des possibilités nettement plus intéressantes de consolidation urbaine», c'est ça qu'il nous manque, Mme la Présidente, c'est que... cette approche.

Je continue : «Même si ce n'est pas toujours possible de répondre à toutes les attentes et que des compromis sont parfois nécessaires, l'urbanisme doit être au coeur de la conception des infrastructures de transport.» Moi, rien que cette phrase dans le mémoire de l'Ordre des urbanistes du Québec... Je pense qu'on doit tous voter pour l'amendement de mon collègue. Je dirais : je ne comprends même pas pourquoi on va parler autant pour convaincre que «l'urbanisme doit être au coeur de la conception des infrastructures de transport».

Les enjeux qu'on voit, de mobilité, les enjeux d'occupation de territoire, l'absence de vision... Souvenez-vous, à un certain moment, on parlait d'est-ce que c'est la mission de l'État s'occuper du transport et tout ce qui tient... tout ce qui vient avec. Mais là l'Ordre des urbanistes vient de le dire et l'écrire noir sur blanc, Mme la Présidente, que, même, «le projet de loi prévoit un minimum de prise en compte des enjeux d'aménagement par la consultation des municipalités — là, on parle de l'article 29, ça a été dit — mais ces exigences sont minimales et limitées au mandat touchant la planification et non la réalisation d'infrastructures».

• (12 h 20) •

Donc, même l'argumentaire qu'on nous a dit tout à l'heure, l'Ordre des urbanistes vient de le démolir ou presque. Quand je vous dis que l'Ordre des urbanistes... page 17, encore une fois, pour les curieux : «Le projet de loi prévoit un minimum de prise en compte — c'est un minimum — des enjeux d'aménagement par la consultation des municipalités — là, on parle de l'article 29 — mais ces exigences sont minimales et limitées aux mandats touchant la planification et non la réalisation d'infrastructures.»

Donc, ce que le collègue de Taschereau vient aujourd'hui faire, c'est encore une fois bonifier la mission principale de Mobilité Infra Québec. Et je sais, Mme la Présidente, on a parlé beaucoup de l'autonomie des experts, mais là c'est un autre enjeu qui est complètement absent à la lumière de la première lecture de la mission de Mobilité

Infra Québec. Et, encore une fois, Mme la Présidente, je sais qu'on a parlé de... beaucoup de M. Hudon, parce que, pour moi, M. Hudon est une inspiration, c'est un expert, mais on ne peut pas juste choisir une partie de ce qu'il veut. Et vous avez raison de dire : On a choisi quelques bouts. Mais, quand je reviens à l'Ordre des urbanistes, l'Ordre des urbanistes, il est très clair, ils ont analysé... ils ont analysé le projet de loi, et je continue, Mme la Présidente : «L'obligation de consultation et de prise en compte de l'urbanisme, y compris des documents de planification, doit être inscrite dans la loi.» Je vais le répéter : «L'obligation de consultation et de prise en compte de l'urbanisme, y compris des documents de planification, doit être inscrite dans la loi. Cela est primordial...» Ce ne sont pas les propos du député de Nelligan, ce sont les propos de l'Ordre des urbanistes, qui sont venus en commission parlementaire. Je continue, Mme la Présidente : «Cela est primordial, d'autant plus dans le contexte de la nouvelle génération de schéma d'aménagement et de développement — le fameux SAD, ce n'est pas soin à domicile, on parle de schémas d'aménagement et de développement, si jamais quelqu'un se trompe, mais je tiens juste à le clarifier — et, ultimement, des plans d'urbanisme qui devront miser davantage sur la mobilité durable et la consolidation urbaine.»

Donc, Mme la Présidente, un certain moment, on parlait d'un bitube entre la Rive-Sud et la Capitale-Nationale, à un certain moment, on parlait de la sécurité, sécurité économique, on parlait de pas mal, pas mal, pas mal d'enjeux. Mais là, quand on voit que le gouvernement veut lancer une agence, une agence qui va réfléchir sur la mission future de la mobilité durable dans une perspective où le gouvernement veut confier la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification et la réalisation de projets complexes à cette agence, ce que l'Ordre des urbanistes a fait, c'est prendre le projet de loi, de l'analyser, mais aussi d'émettre des recommandations.

Et, quand je prends... D'ailleurs, c'est ce qu'on fait souvent, Mme la Présidente, dans le projet de loi, vous savez à quel point nous sommes très rigoureux comme équipe, très important, quand on regarde les projets de loi et les rapports, on essaie de voir quel groupe a amené cet amendement. Et moi, j'en suis sûr, que le collègue de Taschereau a fait le même exercice, et le collègue du Parti québécois, député des Îles-de-la-Madeleine. Pourquoi? Parce que, quand on regarde la page 17 du mémoire présenté par l'ordre, l'Ordre des urbanistes, c'est très clair que, pour eux, l'article 29... juste pour qu'on ne l'évoque pas à chaque fois, l'article 29, c'est le minimum de prise en compte des enjeux d'aménagement par la consultation des municipalités. Ce qu'ils disent aussi, Mme la Présidente, c'est que ces exigences sont limitées aux mandats touchant uniquement la planification et non pas la réalisation d'infrastructures.

Donc, moi, je dirai même, et, la question, je la pose à mon collègue député de Taschereau, quand il parle «en tenant compte des plans d'urbanisme et de mobilité des municipalités et des communautés métropolitaines, lorsqu'elles planifient ou elles réalisent des projets complexes», donc là il vient, au-delà de la planification, rajouter la réalisation d'infrastructures, donc ça reprend un peu ce qui a été dit par l'Ordre des urbanistes, est-ce que j'ai bien compris?

Mme la Présidente, je pense qu'on a une très bonne solution, qui reprend parfaitement les propos de l'Ordre des urbanistes, un excellent amendement, très bien rédigé, que je vais appuyer pour la simple et unique raison que la faille détectée et décelée par l'Ordre des urbanistes dans le projet de loi, notamment que c'est un minimum qui a été ajouté dans l'article 29 et que le fait de voir qu'on ne peut pas juste cibler la planification, mais aussi la réalisation... Je pense que c'est un bon amendement, qui vient confirmer encore une fois le rôle de l'urbanisme et... Quand même, c'est des propos, Mme la Présidente, très clairs de la part de l'Ordre des urbanistes. Ce qu'ils ont dit : Dans le milieu de l'urbanisme, la perception répandue est que la priorité est à livrer les projets le plus rapidement et le plus économiquement possible, et ils ne veulent pas que l'urbanisme soit considéré comme un enjeu facultatif. Parce que ce qu'on... ce que les... ce que les gens veulent, c'est cette intégration, c'est cette intégration dans le plan global de l'urbanisme. Et c'est ce que mon collègue vient de faire, Mme la Présidente, donc, en tenant compte... en tenant compte des plans d'urbanisme et de mobilité des municipalités, des communautés métropolitaines lorsqu'elles planifient ou réalisent des projets complexes de transport.

Et, quand on vient à la page 17, moi, je pense que c'était, encore une fois, clair. Je dirais même que «l'obligation de consultation et de prise en compte de l'urbanisme, y compris les documents de planification, doit être inscrite dans la loi», donc, en fait, c'est comme une proposition très claire. Il y a... Il n'y avait pas... il n'y a pas l'ombre d'un doute, Mme la Présidente, que c'est primordial, et je vois le mot «primordial» très bien dans le mémoire présenté par l'Ordre des urbanistes, d'autant plus dans le contexte de la nouvelle génération de schéma d'aménagement et de développement. Donc, déjà, un contexte de la nouvelle génération du schéma d'aménagement et de développement, ce que j'ai dit tout à l'heure par rapport à SAD.

Et aussi, quand on parle de plans d'urbanisme... Et, sérieux, Mme la Présidente, ça a été le dernier groupe, et, moi, cette... la présentation de ce groupe m'a marqué. Parce que, quand on voit, juste au niveau de la CMM, les enjeux de congestion qui ont un coût énorme, économique, parlez aux gens de la CMM et... encore une fois, vous me voyez parler au nom des gens de Montréal, parce qu'il faut que quelqu'un parle au nom de Montréal, hein, certainement, parce que ça fait longtemps qu'on ne parle plus de Montréal, et surtout de l'ouest, mais aussi de la Rive-Sud et de la Rive-Nord, Laval, et aussi la Rive-Sud, les problèmes de congestion sont énormes, énormes.

Et donc, du moment qu'on entend qu'il va y avoir un plan à l'est, et, probablement, ce plan structurant de l'est risque d'être un des projets sur lesquels l'agence va statuer, je mets dans le contexte ce que l'Ordre des urbanistes est venu nous dire, l'Ordre des urbanistes du Québec est venu nous dire en commission parlementaire : «Dans une optique de cohérence et de valorisation de la planification — eux aussi, ils ont un souci de planification et de cohérence, l'Ordre des urbanistes a cette conscience de valorisation de la planification — Mobilité Infra Québec doit prendre en compte les documents en vigueur sur les territoires dans lesquels il intervient.» C'est pour cela que... l'ajout du collègue, qu'il y ait des municipalités, il y ait des communautés métropolitaines. Mais les plans d'urbanisme doivent être utilisés par Mobilité Infra.

Je continue, Mme la Présidente : «De plus, de la même manière que le MIQ doit planifier dans une optique de développement durable et de réduction des émissions de GES, il serait pertinent d'inscrire à même son mandat — on parle du mandat — que ses projets doivent concourir à un aménagement plus durable du territoire et s'inscrire en complémentarité des orientations gouvernementales en aménagement du territoire. Les projets doivent également respecter les orientations de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire.»

Ils ont bien formulé une recommandation 9, pour le bénéfice de nos collègues : «Inscrire dans le projet de loi que Mobilité infra Québec doit prendre en compte les SAD — ce n'est pas les soins à domicile, c'est schémas d'aménagement et de développement, très, très important — et les plans d'urbanisme lors de la réalisation de ses mandats, que ses projets doivent concourir à un aménagement durable et respecter les orientations de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire et de la politique-cadre sur les changements climatiques.»

Donc, Mme la Présidente, j'appuie mon collègue dans cet excellent amendement qui vient, encore une fois, bonifier d'une manière très claire l'article 4. Merci, Mme la Présidente.

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

Compte tenu de l'heure, je suspends les travaux jusqu'après les affaires courantes. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 39)

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

Mes collègues, je dois vous demander le consentement pour que la députée de Saint-Laurent remplace la députée de Mille-Îles. Consentement? Merci beaucoup.

Nous poursuivons l'étude détaillée du projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif. Et, lors de la suspension de nos travaux, ce midi, nous étions à l'étude de l'amendement du député de Taschereau à l'article 4 de la loi édictée. Est-ce qu'il y a des interventions? M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup. Donc... Oui. Donc, sur l'amendement que je proposais : «en tenant compte des plans d'urbanisme», et donc... d'urbanisme et des plans de mobilité déjà en place sur... Je l'ai ici, là : «plans d'urbanisme et de mobilité des municipalités et des communautés métropolitaines lorsqu'ils planifient ou réalisent des projets complexes de transports». Ce matin, j'ai parlé... j'ai donné des exemples à Mme la ministre...

En fait, Mme la Présidente, il me reste combien de temps, juste pour savoir?

La Présidente (Mme Maccarone) : Environ 6 min 30 s.

M. Grandmont : 6 min 30 s?

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui.

• (15 h 40) •

M. Grandmont : D'accord. Merci. Oui, ce matin, j'ai parlé avec Mme la... j'ai parlé à la ministre des différentes agences, en fait, là, qui auraient pu servir d'inspiration, là, à la rédaction, là, du projet de loi n° 61. Il y avait notamment TransLink, Metrolinx, donc TransLink qui est dans... dans l'agglomération de Vancouver, donc en Colombie-Britannique, Metrolinx qui est dans la région métropolitaine de Toronto et d'Hamilton, et aussi de l'agence suédoise Trafikverket, qui a à agir, en fait, là, sur le territoire suédois, là où est allée Mme la ministre en mission d'étude en mars 2023. J'ai parlé, là, des différents projets qui avaient été livrés par ces différentes agences là. J'ai parlé aussi de leur façon de travailler, les pouvoirs qu'elles avaient, notamment au niveau du pouvoir d'initiative, c'est-à-dire étudier, planifier différents projets de transport collectif ou routier. Par ailleurs aussi, en Suède, notamment, c'est le cas, il y a cette possibilité-là qui est offerte à Trafikverket.

Mais, dans tous les cas, aussi, j'aimerais rappeler que, dans ces trois cas-là aussi, les municipalités sont responsables de l'aménagement de leurs territoires. Donc, dans ces trois territoires-là, ces trois juridictions-là, les municipalités sont responsables de l'aménagement du territoire. Et, dans tous les cas, ces agences-là ont à travailler de concert, en collaboration avec les municipalités puis les communautés métropolitaines, donc ce qui serait l'équivalent quand on arrive dans les grandes villes. J'imagine qu'ils ont un système similaire à une échelle où les villes prennent une certaine importance. On organise la planification du territoire à l'échelle un peu plus métropolitaine que simplement très locale, avec évidemment des nuances, là, dans chacune des juridictions, mais le point est que, dans tous les cas, les agences ont à travailler, à collaborer et donc à tenir compte des orientations d'occupation du territoire qui sont décidées par les municipalités.

Donc, encore une fois, je rappelle ces trois exemples-là, qui ont pu servir d'inspiration à la rédaction du projet de loi n° 61 qui vise à créer Mobilité Infra Québec, c'est-à-dire, on en a déjà parlé, Toronto, on a déjà parlé de Vancouver. On sait que Mme la ministre est allée en Suède, donc peut-être a-t-elle été rencontrer les gens de Trafikverket ou, en tout cas, des gens qui étaient en autorité de pouvoir parler de cette agence-là, qui a des parallèles vraiment très

importants avec ce qui est mis dans le projet de loi n° 61, mis à part certains points qu'on essaie de ramener sur cet article 4, qui est très fondamental à la création de Mobilité Infra Québec. On est vraiment sur la mission, donc on est sur le fond et sur, probablement, un des articles les plus importants sur les 120 qui font ce projet de loi là.

Donc, ma question est : Est-ce qu'on... est-ce qu'on ne pourrait pas s'inspirer de ce qui se fait de bien ailleurs, à Toronto, à Vancouver et en Suède, pour demander à cette agence, Mobilité Infra Québec, de tenir compte, au minimum, des plans d'urbanisme et de mobilité des municipalités et des communautés métropolitaines lorsqu'elles planifient ou réalisent des projets complexes de transport?

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui. Bien, j'ai déjà répondu, par contre, là, à ça ce matin, sur le fait que tous doivent se conformer à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Et tout ça est déjà prévu dans les articles 149 à 157 et, je pense... en tout cas, est prévue la procédure en cas de non-conformité à un plan ou à un règlement. Et là, c'est ça, il y a toute une procédure, là, où il faut aviser, puis, ensuite de ça... En tout cas, si on le trouve, je pourrai vous lire le règlement, mais... Donc, la façon dont on déroge à la LAU pour un projet est déjà prévue à même la LAU, qu'en plus on a révisée il n'y a pas longtemps, en 2023, je pense, qu'on a révisée en 2023. Peut-être même que mon collègue de Taschereau a participé aux travaux de ma collègue des Affaires municipales.

Une voix : ...

Mme Guilbault : Bon, c'est ça. Alors, c'est très long. Je ne vais pas le lire, là, mais, tu sais, c'est l'article 156 de la LAU, si les gens... si les gens veulent s'y référer.

Donc, c'est déjà prévu. Alors... Et Mobilité Infra Québec va être assujettie à la LAU. Donc, il n'y a pas de nécessité d'ajouter cet élément-là dans la mission parce que... et comme d'autres lois aussi qu'on fait sur d'autres types de... tu sais, qui peuvent être chapeautées par d'autres ministères mais qui ont en commun d'être... d'encadrer des projets ou d'être liés à des projets. On est tous soumis à la LAU, tu sais, qui est aussi une loi du gouvernement. Alors, pour moi, ça répond à l'objectif.

M. Grandmont : Mme la ministre a fait elle-même référence, ce matin, là, à l'article 59, où on va reparler, en fait, là, de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, puis la loi n° 59 dit : «Dans le cadre de la planification ou de la réalisation d'un projet complexe de transport qui est confiée à Mobilité Infra Québec en vertu de l'article 4, le gouvernement peut déterminer d'autres délais que ceux prévus aux articles 152 à 155 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.» Puis elle a elle-même dit, là, que... en tout cas, en fait, de ses paroles, on a compris qu'elle voudrait raccourcir ces délais-là, qui sont déjà prévus, par ailleurs, dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, arguant qu'on voudrait réduire, gagner en efficacité, livrer plus rapidement des projets. Comment ça va s'opérer, Mme la ministre? Je ne veux pas faire le débat avant le débat, là, sur le 59, mais, comme j'évoque un amendement qui y fait référence, en quelque sorte, comment on va réduire? Est-ce que c'est à la pièce que les délais pourraient être revus à la baisse?

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui, effectivement, l'article 59, où on vient... mais ça, c'est similaire à ce qui avait été... On cherche la loi sur le REM, là. On a nos différents documents de travail qu'on ressort de séance en séance, donc... Mais l'objectif, puis ça, on l'a toujours dit, c'est d'être le plus efficace possible. Donc, pour moi, il n'y a rien d'exagéré à se donner des moyens similaires à ce qu'on avait accordé pour le projet du REM, d'autant plus qu'à maintes reprises ici on a dit à quel point le REM était un bon projet, qu'on est contents que ça ait été... tu sais, que ça a été rapide ou, en tout cas, qu'on ait déjà la mise en service d'une première branche, que ce projet-là avance, que la CDPQ Infra a été la seule à avoir des capacités de réalisation de projets complexes de transports collectifs dans les dernières décennies. Alors... alors, je pense que de s'inspirer des moyens ou des outils qui avaient été mis à la disposition... ou, disons, de l'encadrement, du type d'encadrement qui avait été mis à la disposition de la CDPQ Infra pour réaliser le REM et de vouloir le transposer, en termes d'agilité, puis de flexibilité, puis de possibilité, de le transposer dans Mobilité Infra Québec, qui va aussi, comme la CDPQ Infra, faire des projets de transports collectifs complexes d'envergure, moi, je trouve que c'est logique puis je trouve que c'est une bonne chose, là. Parce qu'encore une fois j'ai beaucoup insisté là-dessus : la capacité de réalisation, c'est pour moi une des grandes priorités, sinon la grande priorité de ce projet de loi là, et l'efficacité.

M. Grandmont : Je ne me suis pas encore prononcé moi-même, là, sur les délais, mais Mme la ministre disait que c'était pour accélérer les délais, donc modifier ce qui était prévu à la LAU. Et, dans l'article 59, on ne parle pas des délais eux-mêmes, c'est-à-dire on ne donne pas d'indication sur quel... comment ils vont être modifiés. Est-ce que... Ma question, c'est : Est-ce que ça va être modifié par règlement? Est-ce que ça va être dans les décrets? Est-ce que ça va être par projet qu'on va adapter et qu'on va décider des délais qui seront impartis aux municipalités pour donner les réponses, en fait, assurer le processus? Ces délais-là vont apparaître comment puis ils vont être décidés quand?

Une voix : ...

Mme Guilbault : Oui. Merci. Bien, ça va... ça va faire partie du décret. Parce que, quand on dit : «le gouvernement peut déterminer», quand on dit «le gouvernement», c'est... généralement, c'est le Conseil des ministres, donc c'est l'Exécutif, là, comme on dit souvent. Et ça pourra être déterminé dans les décrets qui vont être... qui vont être passés au Conseil des ministres pour les projets qui vont être confiés à Mobilité Infra Québec. Ça va faire partie des modalités qui vont être dans le décret.

Une voix : ...

Mme Guilbault : ...pardon, «les projets complexes de transport qui sont confiés à Mobilité Infra Québec en vertu de l'article 4», bien, c'est ça, en fait, les projets de transport complexes qui sont précisément à l'article 4, de la mission sur lequel on... dont on parle depuis maintenant plusieurs dizaines d'heures.

M. Grandmont : Donc, chaque projet pourrait avoir des délais différents, mais, dans tous les cas, ils pourraient être raccourcis. Moi, je voudrais juste quand même faire une belle mise en garde à Mme la ministre, là, sur le fait que, déjà, on... Je comprends qu'on a des possibilités, à travers la LAU, d'outrepasser, en fait, en quelque sorte, là, les compétences des municipalités sur l'aménagement de leurs territoires, mais là, en plus, on planifie de peut-être raccourcir les délais. On risque non seulement d'empiéter sur les compétences municipales et métropolitaines, mais, en plus, de leur donner moins de temps pour être capables d'analyser eux-mêmes, de leur côté, puis de produire des réponses adéquates. Moi, je m'inquiète quand même de cette disposition-là qui vient, comment je dirais... qui déjà empiète sur les compétences municipales, mais qui, en plus, viendrait les mettre sous pression sous prétexte qu'on veut réaliser des projets. Je rappellerais encore le livre que Mme la ministre a lu elle-même. À partir du moment où on veut mettre les municipalités et les communautés métropolitaines dans le coup, on doit s'assurer de bien collaborer et bien planifier ensemble des projets pour agir rapidement par la suite.

La Présidente (Mme Maccarone) : D'autres interventions?

Mme Rizqy : Moi, oui.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la députée de Saint-Laurent.

• (15 h 50) •

Mme Rizqy : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Juste avant de commencer, je vais me permettre... les propos qui ont été portés à mon égard lorsque j'étais dans... pas dans cette commission, mais dans une autre commission. Alors, j'aimerais juste rétablir certains faits, vu que la ministre a souligné que c'était... m'imputait le fait, grosso modo, que je n'étais pas disponible au mois de mai et juin pour siéger en même temps sur les différents projets de loi. C'était de notoriété publique que j'avais un retrait préventif. C'est de notoriété publique que je ne pouvais être au parlement. J'ai transmis à la Commissaire à l'éthique mon billet d'absence médical. C'est de notoriété aussi publique que j'ai perdu un des deux que je portais. C'est de notoriété publique que j'ai pris un très, très bref congé d'absence de maternité durant l'été, et je suis revenue en deux mois et demi ici. C'est de notoriété publique. Avec une masse salariale de 1,3 million de dollars, si la vice-première ministre du Québec n'a pas le temps de faire sa revue de presse, je pense qu'un de ses membres peut lui en faire une.

Maintenant, la bonne foi se présume. Une fois que j'ai dit ça, j'espère qu'à l'avenir on ne m'imputera pas, directement ou indirectement, mon absence du mois de mai et de juin ici, au parlement. Je suis là et je crois beaucoup à la bonne foi. Et je tiens aussi à remercier la grande solidarité de plusieurs collègues féminines de la banquette gouvernementale, qui, elles, m'ont envoyé de très bons mots d'encouragement pendant cette période un petit peu plus difficile pour moi. La bonne foi se présume, et j'espère qu'une fois que j'ai dit ça, à l'avenir, on ne m'imputera plus jamais mon absence durant cette période-là.

Maintenant, je vais aller sur l'amendement de mon collègue le député de Taschereau. Moi, je suis d'avis que c'est un très bon amendement pour plusieurs raisons. Prenons l'exemple, Mme la Présidente, du projet de l'est. Au départ, les gens nous parlaient d'une voie aérienne jusqu'au centre-ville, mais aussi qui allait passer dans le Vieux-Montréal, qui aurait complètement défiguré un endroit, un site patrimonial.

Et moi, je connais très bien Hochelaga, excessivement bien : née et grandie là, je connais les rues, les ruelles d'Hochelaga. Il y a un parc qui s'appelle Morgan. À une certaine époque, le parc Morgan, là, on trouvait des seringues. Le gouvernement a investi de l'argent, plus de 1 million de dollars, pour le revitaliser, pour qu'il y ait vraiment un sentiment, là, dans Hochelaga, qu'eux aussi méritent des beaux endroits.

Juste de l'autre côté du parc Morgan, il y a un terrain de soccer, Saputo. Savez-vous qu'est-ce qu'ils font, Mme la Présidente? Ils prennent des jeunes d'un peu plus loin, ils les amènent en autobus sur un magnifique terrain de soccer. Il y a de l'aide aux devoirs, mais aussi du sport pour ces jeunes en milieu défavorisé.

Mais, tout ça pour un projet qui n'allait pas nécessairement desservir les gens d'Hochelaga, mais des gens de l'extérieur de Montréal, on aurait défiguré complètement ce quartier sans consultation. Puis, en les mettant sur un fait accompli, on aurait créé une immense fracture sociale, en fait, à un endroit que, pendant des années, on a essayé, à coups de millions de dollars, de revitaliser, en une baguette magique, parce qu'il y avait un besoin urgent, pressant de faire... aller vite, vite, vite, et pour le moins cher. Mais, des fois, vite et moins cher, ce n'est pas nécessairement ce que les gens ont besoin.

Alors, moi, ici, je pense que le cas de... justement, du projet de l'est, avec cet amendement-là, ça permettrait justement d'avoir non seulement de l'urbanisme, la ville, mais les citoyens qui pourraient s'exprimer puis parler de

leur réalité au quotidien. Parce qu'il y a des impacts quand on commence à dessiner des projets, et ça le dit, complexes de transport. Mais, à plus forte raison, si c'est complexe, aussi bien s'assurer d'avoir toutes les bonnes parties prenantes autour de la table pour avoir cette discussion.

Alors, moi je ne comprends pas pourquoi qu'aujourd'hui on ne va pas de l'avant. Et d'ailleurs, dans l'ouvrage *How big things get done*, que mon collègue de Taschereau citait, il y a un passage à l'effet que, justement, plus vous allez consulter, plus vous allez avoir une adhésion de groupe, et, avec cette adhésion de groupe, par la suite, oui, vous allez être capable d'aller plus vite parce que vous avez fait vraiment une vraie consultation, qui a mené à un vrai consensus et non pas à un faux consensus.

Alors, moi, à ce stade-ci, je pense que c'est quelque chose de favorable et je ne m'expliquerais pas pourquoi qu'on dirait non, d'autant plus qu'on a donné de l'autonomie aux municipalités.

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

Mme Guilbault : ...je vais répondre, certainement, Mme la Présidente. Je vais revenir sur le dossier comme tel, là, mais... mais je suis très surprise de son introduction, parce que la députée de Saint-Laurent est une femme très intelligente, donc, si elle a décidé de dire ce qu'elle a dit, en sachant peut-être... Parce que, tu sais, à sa décharge, c'est vrai qu'elle est sur d'autres commissions. Puis, bon, là, elle est ici cet après-midi. Je ne sais pas si elle a eu le temps d'écouter tout ce qui s'est dit dans les presque 70 heures de la commission, ici, mais toutes les autres personnes dans la salle, ou presque, ont été là presque pendant toutes ces heures-là et savent toutes que ce que je vais dire est la stricte vérité. D'ailleurs, c'est tout enregistré. Ça fait que, même si j'essayais de mentir, ça ne serait pas possible. Jamais, jamais, je n'ai imputé un motif d'absence ou un caractère inapproprié en quoi que ce soit au comportement de la députée de Saint-Laurent.

Puis, à l'inverse, à chaque fois que je me suis exprimée sur les stratégies de retardement des travaux de la part du leader du Parti libéral, j'ai toujours précisé, incluant ce matin, là... On a siégé, quoi, à 10 h 30, ce matin, à 9 h 30, incluant ce matin, quand j'ai été obligée de reparler de ça, parce que... Puis c'est ce qu'elle fait encore, là, elle m'oblige à revenir sur la cadence des travaux. Donc, à chaque fois, j'ai précisé : Il y a des députés libéraux autres que le député de Nelligan qui auraient pu être sur les deux commissions en même temps, 61 et 62. Et à chaque fois je précise, là, ils sont 18 libéraux, en excluant le chef, on comprend bien que les chefs ne sont pas sur les commissions, et en excluant la députée de Saint-Laurent, qui, à juste titre, avait autre chose à faire, puis elle est en congé parental tout à fait légitime, ça fait quand même 16 députés libéraux disponibles pour être sur deux commissions en même temps. C'est ça, le raisonnement, Mme la Présidente.

Et, s'il y a quelqu'un qui a de la solidarité... de la solidarité, pardon, parentale ici, c'est bien moi. Et, comme je l'ai déjà dit, personne ne va me donner de leçons de conciliation travail-famille ou de solidarité parentale, tu sais.

Et, quand elle dit : Les collègues féminines, elles, m'ont soutenue, je lui rappellerai — c'est privé, normalement je n'en aurais pas parlé, mais, écoutez, elle nous oblige — le 26 mars, à 7 h 14, je lui ai envoyé un message de soutien privé avec un cœur, auquel elle a répondu avec un cœur.

Donc, Mme la Présidente, je ne sais pas quelle mouche l'a piquée, là, parce que tout ce que je suis en train de dire, d'après moi, elle le sait déjà, mais elle accepte quand même de se prêter à ce jeu-là. Alors, tu sais, je n'ai...

Une voix : ...

Mme Guilbault : Non, mais je n'ai jamais, jamais, jamais insinué, d'une manière ou d'une autre, qu'elle aurait dû être au parlement. Voyons, Mme la Présidente! Ce que je dis, par contre, et que je maintiens, c'est que, même en l'excluant, puis en excluant son chef, puis en excluant le député de Nelligan, qui, mettons, aurait été occupé sur le 62, ça laisse 15 députés libéraux réputés compétents. Moi, là, je les vois, ces gens-là, ils sont assis en face de moi au bleu, toutes des personnes compétentes.

Mais la stratégie du gouvernement libéral, ça a été de dire : Nous, on ne veut pas faire deux projets de loi en même temps. On veut faire un après l'autre. Parce que, comme je l'ai expliqué, puis pour le bénéfice de tous, peut-être ceux qui ne sont pas habitués d'être ici, moi, j'ai déposé mon projet de loi en même temps que celui de mon collègue, le 62, le 9 mai. Le lendemain, le 10 mai, j'étais prête à travailler, mais les libéraux, entre autres, ont dit : Non, nous, on va faire un après l'autre, il ne faudrait surtout pas que ça avance trop vite. Et là ils ont prétexté : Il faut que le député de Nelligan... il faut que le même député soit dans les deux commissions absolument. Comme on ne peut pas être assis dans deux pièces en même temps, il faut faire un après l'autre. C'était ça, l'argument.

C'est pour ça que je réponds que, même en enlevant le député de Nelligan, le chef et la députée de Saint-Laurent, ça laisse 15 personnes. Donc, par déduction, ça veut dire qu'aucune de ces 15 personnes là, aucun de ces 15 députés libéraux là n'était assez bon pour venir s'asseoir ici pendant que le député de Nelligan était dans le 62. Je veux dire... Bien, disons que c'est une déduction que quelqu'un pourrait faire. Je ne dis pas que c'est ça, mais quelqu'un pourrait l'interpréter de cette façon-là, puis ça se tiendrait comme raisonnement.

Donc, quand on fait le choix... Je ne sais pas si elle veut intervenir?

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui?

Mme Rizqy : En vertu de l'article 71... 71, là, ce que j'ai fait tantôt, l'intervention personnelle ne peut pas mener à un débat.

D'autre part, maintenant, c'est un autre article que je vais invoquer, 35, propos blessants. Vous... Même si vous dites «déduction», vous insinuez qu'ils sont incompetents.

Un chef a le droit de donner les mandats qu'il veut à ses députés. Par exemple, au gouvernement, Mme la Présidente, ils ont décidé de ne pas faire monter qui que ce soit au Conseil des ministres et de donner les superpouvoirs de l'ex-superministre à la nouvelle ministre. Ça... C'est une prérogative d'un chef qu'un jour j'espère vous... je vous souhaite que ça vous arrive. On connaît tous votre ambition.

Maintenant que j'ai dit ça, le 26 mars et la semaine dernière... c'est la semaine dernière que les propos ont été tenus de votre part. C'était moi, la porte-parole en la matière d'infrastructures. La raison que... pourquoi je ne pouvais pas siéger au mois de mai, vous la connaissez. Et c'est pour ça que j'ai dit : La bonne foi se présume et qu'à partir de maintenant j'espère qu'une fois que j'ai fait l'état des lieux ça va... on ne va pas répéter la même chose, que j'étais indisponible au mois de mai.

• (16 heures) •

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci.

Mme Rizqy : La bonne foi se présume.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci.

Mme Rizqy : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Je vous invite, collègues, s'il vous plaît, de revenir sur l'amendement. Vous avez chacun eu la chance de vous exprimer, alors moi, je souhaite vous entendre en ce qui concerne l'amendement très intéressant du député de Taschereau, hein, pour qu'on puisse continuer le débat sur le projet de loi, s'il vous plaît.

Mme la ministre, souhaitez-vous continuer?

Mme Guilbault : Oui, je vais continuer parce que je n'ai pas encore répondu sur l'amendement. Mais c'est parce que c'est important, parce que, là, dans l'intervention qu'elle vient de faire, elle vient de rajouter autre chose. Ça...

La Présidente (Mme Maccarone) : Comme je dis...

Mme Guilbault : C'est une étrange stratégie, que de parler successivement de fausses accusations que j'aurais portées contre elle, qui n'ont jamais existé, puis là, ensuite, d'aller sur l'ambition.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Je...

Mme Guilbault : C'est toutes des...

La Présidente (Mme Maccarone) : Je comprends. Comme j'ai dit, je vous entends. S'il vous plaît, collègues, vous êtes des députées de l'Assemblée nationale du Québec, je vous demande d'avoir un peu de décorum. Vous avez chacun eu la chance de vous exprimer. Je vous demande, s'il vous plaît, de revenir sur l'amendement en question pour qu'on puisse continuer le débat, il y a des gens qui nous écoutent, qui nous entendent, à avoir un débat sur le projet de loi. Alors, s'il vous plaît, si on peut continuer sur cet amendement, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Bien, je pense que c'est important que les gens sachent que le projet de loi a été retardé de quatre mois à cause des libéraux, et que, là, ça fait 70 heures qu'on tourne en rond sur la même chose, entre autres, à cause des libéraux. Ça, c'est... c'est quand même... important, Mme la Présidente. Parce qu'il y a 11 salaires financés avec les fonds publics, ici, de gens qui font juste attendre que le temps passe parce qu'on nous garde toujours sur le même paragraphe du même article. Et la députée de Saint-Laurent arrive sur cette commission, et tout ce qu'elle trouve à faire, c'est des attaques et des interventions personnelles au lieu de faire...

La Présidente (Mme Maccarone) : Madame... Mme la ministre, attends. On... Oui.

Mme Rizqy : ...la Présidente. On... La semaine passée, il a été question de moi dans cette commission. J'ai rétabli les faits et j'ai même spécifié : La bonne foi se présume. Alors, je n'impute aucun motif, je dis : Maintenant, c'est réglé. Je le dis. À partir de maintenant, je vous demande de ne pas le refaire.

Maintenant, juste si on va sur le Greffier, Mme la Présidente, parce que là, ici, on induit la Chambre en erreur, c'est marqué : État de situation, vous êtes à... 37 heures, et non pas à 70 heures. Sur Greffier.

Troisième des choses, une fois que vous avez parlé, Mme la Présidente, que vous avez rendu votre décision, on ne peut plus argumenter. Je vous demanderais d'appliquer l'article 211.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Encore une fois, je vous demande d'avoir des propos respectueux. Je comprends qu'on a... S'il y a quelque chose à discuter à l'extérieur du projet de loi, je vous demande de le faire quand nous ne sommes pas en commission, s'il vous plaît. Mais je souhaite qu'on continue à en débattre, du projet de loi, l'article en question, l'amendement du député de Taschereau, s'il vous plaît. Il vous a posé des questions, Mme la ministre. Souhaitez-vous répondre ou...

Mme Guilbault : Non, mais c'était... Ce n'est pas le député de Taschereau, là. On était rendus à la députée de Saint-Laurent.

La Présidente (Mme Maccarone) : C'est vrai. Je m'en excuse.

Mme Guilbault : ...et donc c'est ça. Mais c'est quand même un fait établi qu'il y aurait eu 15 députés libéraux disponibles pour venir sur le 61, mais aucun n'est venu. Mais, après ça, les gens jugeront, là. Ils ont préféré retarder de quatre mois.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, c'est vrai.

Mme Guilbault : Mais, sur l'amendement, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci.

Mme Guilbault : ...ou le... (panne de son).

La Présidente (Mme Maccarone) : Le sous-amendement.

Mme Guilbault : Je crois qu'on a coupé mon micro.

La Présidente (Mme Maccarone) : L'amendement. L'amendement.

Mme Guilbault : En fait, je ne sais pas c'était quoi, la question, mais, si la députée... Non, mais si la députée a suivi les travaux, a réécouté les travaux, parce que ça fait déjà plusieurs dizaines d'heures qu'on parle de ça, j'ai répondu abondamment à cette question-là. Je viens juste de répondre au député de Taschereau. Je viens juste de répondre au député de Taschereau que tout ça est couvert dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Ou peut-être ils ont trouvé un député libéral pour aller sur cette commission-là quand on l'a réformée en 2023.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la députée.

Mme Rizqy : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Vous pouvez faire preuve d'honnêteté intellectuelle puis nous... vous n'avez pas saisi le sens de la question. Mais il y avait une question. Donc, c'est difficile de répondre à ma question en disant que vous avez répondu au député de Taschereau, par conséquent vous ne répondez pas à ma question.

C'est simple, je vous donnais un cas pratique : Est-ce que vous trouvez qu'avec le cas pratique, dans l'est de Montréal, il aurait été souhaitable de, justement, s'assurer, avec les plans d'urbanisme, que les projets qui sont dits, justement, complexes de transport soient bien travaillés avec les communautés métropolitaines?

Mme Guilbault : Encore une fois, ça doit faire 22 fois minimum que je répète ça, là. Mme la Présidente, j'ai déjà fait des interventions là-dessus. Je comprends qu'il y a du va-et-vient autour de la table, mais, quand ça fait 20 fois, tu sais... Puis on a justement des spectateurs — bonjour, mesdames, messieurs — qui sont ici. Quand on est 11 élus payés dans une salle, et qu'on nous garde ici des dizaines d'heures à parler de la même chose, et qu'on nous envoie des nouvelles personnes nous poser les questions qui ont déjà été posées 10 fois, auxquelles j'ai répondu 10 fois, puis que tout ça est enregistré, mais qu'on me la repose une 11e fois, ce n'est pas rentabiliser les fonds publics qui paient nos salaires, Mme la Présidente. J'ai répondu à la question de la députée de Saint-Laurent. J'ai dit 1 000 fois que tous les projets vont, à l'évidence, se faire en collaboration avec les municipalités sur les territoires desquels les projets vont être déployés. C'est une évidence. Et j'ai parlé souvent, là... parce que je ne sais pas si elle a suivi l'article, c'était-tu à l'article 3 ou 4...

La Présidente (Mme Maccarone) : Je m'excuse...

Mme Guilbault : ...en tout cas, la définition de complexe...

La Présidente (Mme Maccarone) : Je m'excuse de vous interrompre. Nous allons suspendre juste pour quelques instants, s'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 16 h 06)

(Reprise à 16 h 08)

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

Des voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : La parole est à vous, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Pardon?

La Présidente (Mme Maccarone) : La parole est à vous.

Mme Guilbault : Oui. Donc, c'est ça, j'étais en train d'expliquer que ça fait déjà plusieurs, plusieurs fois que je réponds à la même question. Donc, j'invite mes collègues qui ne sont peut-être pas toujours ici à aller voir les enregistrements ou, sinon, peut-être à faire... à accepter de faire avancer le projet de loi, parce qu'après près de 70 heures on est à l'article 4 sur 120, je le rappelle, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui.

Mme Rizqy : ...souligner l'absence des élus.

Et certainement pas 70 heures sur l'état de situation. J'invite la vice-première ministre du Québec à rectifier les faits et à être certaine des heures qu'elle avance. Il y a un état de situation qui est sur le site Greffier. On ne peut pas non plus induire la Chambre en erreur. C'est marqué «37 heures».

Maintenant que j'ai dit ça, elle semble très soucieuse de l'argent des contribuables. Je comprends. Avec un déficit historique, moi aussi, je serais dans la même situation qu'elle : très gênée. Si elle est si soucieuse, est-ce qu'elle trouve que c'est un bon usage de l'argent des Québécois, avec une masse salariale de 1,3 million de dollars, d'utiliser son personnel pour faire ses cartes de Noël? Parce qu'il y a une magnifique vidéo sur les réseaux sociaux à cet effet.

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

Mme Rizqy : Elle parle des... Elle a parlé des fonds des contribuables, alors il me semble que c'est une question légitime, à ce stade-ci.

Une voix : ...

Mme Rizqy : ...la vice-première ministre suit de façon très judicieuse nos travaux. On va revenir sur l'amendement.

Mme Guilbault : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Allez-y, Mme la ministre.

Mme Rizqy : Allez-y. On vous écoute.

• (16 h 10) •

Mme Guilbault : Je tiens à dire que la présidente elle-même se demandait quelle était la question, donc, je pense, tout le monde se le demande. Alors, peut-être, la députée de Saint-Laurent pourrait préciser quelle est la question.

Mme Rizqy : Vous parliez des fonds des contribuables, bien oui, alors j'ai rappelé votre déficit historique et que moi aussi, je serais gênée. Maintenant, si vous voulez utiliser les fonds des contribuables... Qui fait vos cartes de Noël? Hier, vous avez fait une publication avec l'ensemble de votre équipe à faire des cartes de Noël sur les heures de bureau. Est-ce que ça, c'est une dépense judicieuse pour vous?

La Présidente (Mme Maccarone) : Allez-y.

Mme Guilbault : Est-ce que vous trouvez que c'est sur le sujet? Mais là je vais... Mais je vais répondre, Mme la Présidente. Les cartes de...

La Présidente (Mme Maccarone) : Non. Mais, vous avez raison, ce n'est pas sur le sujet.

Mme Guilbault : Mes cartes de Noël ne sont payées avec aucun fonds public. Je ne sais pas celles des députés libéraux, mais les miennes, non.

Quant à mes heures ouvrables, je rassure la députée de Saint-Laurent, là, elle peut venir me suivre pendant une semaine, si elle s'inquiète du fait que je ne travaillerais pas assez. Je l'invite à me suivre une semaine, par curiosité, elle va voir c'est quoi aussi, la conciliation travail-famille. Ça n'existe pas juste au Parti libéral.

Donc... Et, Mme la Présidente, sur les fonds publics, le déficit, là, il a servi à payer des salaires plus élevés aux profs puis aux infirmières. Et la députée de Saint-Laurent elle-même est allée piqueter sur les lignes de piquetage, faire la grève avec les profs pour qu'on augmente les salaires. Puis, une fois qu'on augmente les salaires, elle se plaint de la conséquence du fait qu'on a augmenté les salaires. Alors, tu sais, là, là, je ne sais pas c'est quoi, le...

Une voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Juste un instant.

Mme Guilbault : Je ne sais pas c'est quoi, les limites que, peut-être, le Parti libéral s'est données pour écouler le temps sur n'importe quel sujet connexe, là. Après ça, peut-être le troisième lien va venir, ou je ne sais trop quel autre sujet. Mais, Mme la Présidente, moi, ce que je dis, c'est qu'on a à peu près 11... 10, 11 députés ici, tous payés avec les fonds publics, et incluant les consultations particulières et les huit motions préliminaires, qui nous ont fait attendre jusqu'à tant que vous, Mme la Présidente, vous... vous disiez aux partis d'opposition : C'est assez, il faut passer à autre chose, parce que ça faisait trop longtemps qu'ils épuisaient le temps parlementaire à nous faire perdre, justement, notre temps, à retarder l'étude détaillée. Au total, ça fait presque 70 heures qu'on est ici avec 11 personnes payées, dans une salle, toujours juste une qui parle, et qu'on est à l'article 4 sur 120. Ça, c'est des faits, Mme la Présidente. On est à l'article 4 sur 120 après 70 heures. Le dernier projet de loi qui a suivi cette cadence-là, avec un taux d'adoption d'articles similaire, c'est le projet de loi n° 15 de mon collègue de la Santé, qui a fini en bâillon. Parce que c'est ça qu'ils ont fait, ils ont... ils ont gardé le ministre de la Santé en commission des centaines d'heures. Pendant ce temps-là, il ne peut pas faire autre chose. Puis, après ça, tu sais, on dit : Il faut que le ministre de Santé... Bien oui. Puis ils le gardent enfermé ici des centaines d'heures pour qu'après ça on fasse le bâillon. Et là ils font un petit peu la même chose.

Donc, Mme la Présidente, je ne pense pas qu'on a de leçons à recevoir quand on a enfin augmenté les salaires des profs. Elle trouve ça drôle, mais elle était sur les lignes de piquetage. Puis là on augmente les salaires, elle devrait dire : Bien, bravo, moi, j'ai pris la peine d'aller faire la grève avec les profs. Et là on augmente les salaires, puis elle dit : Bah! Vous n'auriez pas dû parce que là il y a un déficit.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci.

Mme Guilbault : Mais pourquoi on a été obligés de faire ça? À cause des coupes sauvages du Parti libéral.

La Présidente (Mme Maccarone) : Je comprends. Merci...

Mme Guilbault : Je l'invite à appeler Carlos Leitão puis à lui demander ce qu'il...

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Merci beaucoup, Mme la ministre. Je souhaite qu'on revienne sur le projet de loi et l'amendement, s'il vous plaît. Je comprends, on est en train de parler du budget. Moi, je souhaite vous entendre, Mme la députée, en ce qui concerne le député de Taschereau, «en tenant compte des plans d'urbanisme et de mobilité des municipalités et des communautés métropolitaines lorsqu'elles planifient ou réalisent des projets complexes de transports». La parole est à vous.

Mme Rizqy : Mme la Présidente, c'est important de rectifier les faits. J'ai parlé de son personnel. Il n'y a personne ici qui remet en question qu'elle travaille fort. Tout le monde sait qu'elle travaille fort. Elle nous en parle constamment, qu'elle travaille fort. Moi, je parlais de son personnel qu'elle avait mis pour ses cartes de Noël.

Maintenant, moi, oui, effectivement, j'ai été invitée à aller voir les enseignants sur les lignes de piquetage. J'ai reçu une invitation. Je suis allée. Je ne suis pas certaine que vous, vous avez reçu une invitation.

Maintenant, pour l'amendement, si j'ai posé la question pour l'amendement, je n'ai toujours pas eu ma réponse. Je lui ai donné un exemple concret, un cas pratique, le projet de l'est, et je lui ai posé la question suivante : Le projet de l'est, est-ce que, oui ou non... trouvez-vous, ça aurait été pertinent pour le projet de l'est d'avoir eu un plan d'urbanisme qui aurait été étoffé en partenariat avec les communautés métropolitaines? C'est une question claire.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Mais je ne comprends pas. C'est quoi, le rapport entre le développement d'un futur projet dans l'est et est-ce qu'il devrait y avoir des plans d'urbanisme étoffés en collaboration avec les municipalités? Ça n'a pas rapport avec Mobilité Infra Québec. Les plans... d'urbanisme sont préexistants à Mobilité Infra Québec puis à tout nouveau projet, là. Ça ne suit pas le sens de l'amendement, là. L'amendement dit que les projets devraient tenir compte des plans d'urbanisme. Ça fait que, quand on me dit : Est-ce qu'elle est d'accord qu'il devrait y avoir des plans d'urbanisme étoffés en collaborant avec les municipalités?, ce n'est pas Mobilité Infra Québec qui va faire des plans d'urbanisme avec les municipalités, là. Ça fait que... Puis, de toute façon, tout ça est couvert dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

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

Mme Rizqy : OK. Donc, si je comprends bien, pour vous, c'est que c'est... il y a un sous-entendu que c'est déjà tenu compte, les plans d'urbanisme, alors pourquoi qu'on ne l'écrit pas?

Mme Guilbault : J'ai dit d'innombrables fois que tout ça est prévu dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Je l'invite... Je peux lui laisser deux minutes, qu'elle ouvre la loi, là, ici, là, tu sais. Donc... Bien, 0.1. L'article... Il y a comme 0.1 avant l'article 1, là, de la LAU. C'est tout prévu, les modalités de respect des schémas, des RCI, des plans d'urbanisme, de tout ça. C'est des choses... Mettons... mettons que je n'aurais pas le projet de

loi 61, là, toutes ces choses-là existeraient : la LAU existerait, les villes ont des plans, des schémas d'aménagement, les villes ont tout ça, là. Il y a des PPU, des fois, comme on en fait un avec la ville de Québec pour la zone ouest du tramway, il y a toutes sortes d'outils d'aménagement du territoire qui existent, qui sont prévus dans la LAU.

Donc, quand elle me dit : Est-ce qu'elle trouve ça normal qu'il y ait des plans d'urbanisme?, je veux dire, ça n'a pas de rapport avec Mobilité Infra Québec. Ce qu'on dit, c'est que Mobilité Infra Québec, à l'évidence, va devoir travailler en collaboration avec les municipalités en tenant compte de tout ça. Mais, si un jour...

Puis c'est là que je dis, là : J'ai tout dit ça. Vous étiez là, Mme la Présidente, j'ai tout dit ça ce matin. Ça fait que, peut-être, l'équipe de recherche ou quelqu'un pourrait faire l'effort de regarder ce qui a été dit ce matin puis peut-être en tenir compte dans les questions de l'après-midi aussi, là. J'ai dit...

Mme Rizqy : ...le verbe «intégrer». «Tenir compte», c'est une chose, «intégrer», c'est différemment. Ce n'est pas le même verbe, là. «Tenir compte», OK, je vais consulter, «intégrer», c'est que vous avez une obligation de le faire. Là, ici, vous me citez une autre loi. Ça permettrait, justement, d'avoir une concordance entre les deux lois. Vous me suivez?

Mme Guilbault : Je vous suis très bien. Mais est-ce que vous, vous comprenez que la LAU est comme un peu parapluie ou, tu sais, elle s'applique à tout? Donc, articles 149 à 157, je l'invite, là, je lui laisse le temps d'aller lire les articles 149 à 157, tout est prévu là-dedans. Et ce qu'on disait...

Une voix : ...

Mme Guilbault : Bon. Regarde ici... (panne de son) ...l'article... c'est ça : «Partager les responsabilités en matière d'aménagement et d'urbanisme entre le gouvernement, les communautés métropolitaines, les municipalités régionales de comté et les municipalités locales; assurer la cohérence des décisions prises par les différents acteurs; conférer aux documents de planification territoriale un rôle prépondérant et fédérateur; offrir aux municipalités des outils d'urbanisme», ta, ta, ta. Bon. En tout cas, il y a plein de choses... «Favoriser un aménagement réfléchi et durable du territoire.» C'est toutes des choses qui sont dans la LAU.

Donc, 2023, c'est ça, elle a été réformée en 2023, cette loi-là, là. Donc, fort probablement qu'il y a un député libéral qui a participé à cette commission-là, donc, puis ça a été adopté comme ça. Alors, je pense que le député libéral en question devait trouver ça intelligent de réformer la loi de cette façon-là, en sachant, entre autres choses, que ça allait s'appliquer dans, justement, tout ce qu'il peut y avoir comme projet ou comme initiative de développement qui peut avoir un impact sur l'aménagement du territoire. Donc...

Mme Rizqy : Vous allez à l'article 0.1 de la loi que vous citez. Qui vise la loi?

Mme Guilbault : Qui vise la loi?

Mme Rizqy : La loi vise qui?

Mme Guilbault : Bien, la loi vise tous les...

Des voix : ...

Mme Guilbault : Bien non, mais... Elle s'applique, oui, au gouvernement, mais je veux dire... Je ne suis pas sûre de comprendre la question. C'est une loi sur l'aménagement du territoire, donc c'est le territoire, les entités, les MRC, les... tu sais, dépendant comment tu le découpes, là, parce qu'il y a diverses entités.

Mme Rizqy : OK. Partager les responsabilités entre l'aménagement et l'urbanisme entre le gouvernement, les communautés métropolitaines, les municipalités régionales de comté et les municipalités locales.

Mme Guilbault : Exact.

Mme Rizqy : Là, vous, vous créez une agence. Est-ce que vous avez un avis pour savoir si l'agence, que vous n'arrêtez pas de dire qui est indépendante... est-elle dans le terme «gouvernement»?

Mme Guilbault : L'agence relève ultimement du ministre des Transports.

Mme Rizqy : Ultimement.

Mme Guilbault : Et ça fait plusieurs fois, même juste cet après-midi, là, en répondant à la députée de Saint-Laurent, que je dis que l'agence va être assujettie à la LAU. Donc, quand elle me dit : Ça vise qui, bien, ça vise le gouvernement, ça vise, entre autres, Mobilité Infra Québec. Je ne comprends pas la question.

Mme Rizqy : Bien... bien, l'agence... Moi, je veux juste être certaine. Peut-être, est-ce que, si vous avez le juriste qui est avec vous, il pourrait nous répondre est-ce que l'agence, qui est dite, justement, indépendante du

gouvernement... Légalement, c'était le gouvernement, à l'article 0.1, paragraphe 1°, de la loi que vous citez. Parce qu'une agence, c'est une entité légale différente.

Mme Guilbault : Bien oui.

Mme Rizqy : Bien, si c'est une entité légale... si c'est...

Mme Guilbault : Elle est assujettie à la LAU.

Mme Rizqy : Bien non. Les parties visées ont été spécifiées dans l'article 0.1. Si vous me réferez à la loi puis vous me dites de suivre, parfait, pas de problème, on va aller à la loi. Moi, je veux juste m'assurer... Si c'est une entité légale que vous créez, qui est nouvelle, votre objectif, c'est qu'elle soit apolitique, sortie du gouvernement, cette agence-là, n'est-ce pas? Donc, les personnes visées, je veux juste m'assurer... Si vous avez juste un juriste qui nous le confirme, parfait. Une fois que vous nous confirmez ça avec un juriste, il n'y a pas de problème, je vais avoir compris. C'est une question légitime.

• (16 h 20) •

Mme Guilbault : Bien oui, mais ça fait déjà plusieurs fois que je réponds oui.

Mme Rizqy : Bien, vous dites...

Mme Guilbault : Les juristes sont ici avec moi. Ils confirment aussi.

Mme Rizqy : Parfait. Mais est-ce qu'ils peuvent prendre la parole? Est-ce que le juriste peut prendre la parole?

Mme Guilbault : Mais, dans la mesure où je... Il ne faut pas prendre la parole d'un élu ici ou... Ça fait six fois, là. Les gens sont témoins, là, ça doit faire six ou sept fois que je réponds oui, qu'il est assujetti, tu sais, alors...

Mme Rizqy : Bien, ce n'est pas ça que la loi dit. Une agence, par définition, est-ce que vous êtes d'accord avec moi, c'est une entité légale séparée du gouvernement?

Mme Guilbault : Bien oui, mais séparée du gouvernement... Oui, c'est une structure qui est différente d'un ministère ou d'un organisme, mais c'est dans le gouvernement. C'est financé avec des fonds publics.

Mme Rizqy : ...que c'est financé avec le... avec les fonds publics que c'est dans le gouvernement. Légalement, est-ce que, oui ou non, c'est une entité légale séparée du gouvernement?

Mme Guilbault : Mme la Présidente, là, ça fait plusieurs fois que je lui confirme que l'agence va être assujettie à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Si elle ne veut pas nous croire, c'est son choix, mais là moi, je considère que j'ai... j'ai répondu à un nombre suffisamment élevé de fois à la même question.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci.

Mme Rizqy : ...question, parce qu'ici on... Ici, la loi dit à qui elle s'applique. On prend le temps de spécifier gouvernement, les villes. Et moi, je pose une question juste légale, là. Puis, une fois que je l'aurai compris puis qu'un juriste nous confirme que l'entité qui va être créée par cette loi... est-ce que c'est une entité légale séparée du gouvernement, si c'est le cas, bien, à ce moment-là, oui, il va falloir juste qu'on ajoute un petit amendement pour ajouter, soit dans la Loi sur l'aménagement ou dans la loi qu'on étudie présentement, le projet de loi, pour venir spécifier que ça s'applique aussi à une entité légale autre que le gouvernement. Parce que ce n'est pas parce que vous êtes 100 % financé par le gouvernement que ça veut dire que vous êtes une entité légale du gouvernement.

Je vais vous donner un exemple. Moi, dans mon comté, j'ai l'école Vanguard, 100 % financée par le gouvernement, mais c'est une... c'est une entité privée, c'est une école privée... avec des enfants à besoins particuliers. Alors, c'est 100 %... 100 % financé par le gouvernement, mais ce n'est pas le gouvernement. C'est pour ça que c'est une petite question légale. Puis, une fois qu'on va l'avoir, la vraie réponse, ça va nous permettre de savoir comment on veut bien modifier puis amender le projet de loi. Ça, ce n'est pas une question piège, c'est une vraie question légitime.

Mme Guilbault : J'ai déjà répondu. Elle est assujettie à LAU.

Mme Rizqy : En vertu de quel paragraphe, quel alinéa précis?

Mme Guilbault : Bien, en vertu de... Le statut de MIQ est prévu à l'article 2, premièrement, qui a déjà été adopté. Ça fait que, si c'était possible de ne pas trop revenir, on a assez des 116 qui restent.

Puis, deuxièmement...

(Consultation)

Mme Guilbault : Il faut qu'ils écoulent leurs 20 minutes.

Mme Rizqy : ...je peux passer la parole à mon collègue. Moi, une fois qu'un juriste fait juste nous le confirmer, ça va être clair pour moi. Je veux juste savoir si, oui ou non, on a besoin d'amender pour avoir... ajouter une petite affaire pour s'assurer que ce que je vous dis est traduit dans le texte de loi. Si vous me dites que, non, effectivement, ça fait partie du gouvernement, qu'un juriste nous l'atteste, pas de problème. Mais ce n'est pas pour écouler mon temps. Inquiétez-vous pas, là, j'ai plein d'autres questions puis j'ai déjà d'autres amendements pour d'autres projets. Mais, si vous voulez, je peux passer la parole à mon collègue de... je pense, le collègue des Îles-de-la-Madeleine, ça va me faire plaisir, en attendant que les juristes nous trouvent la réponse, parce que, manifestement, vous ne l'avez pas, l'article.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. M. le député, souhaitez-vous intervenir?

M. Arseneau : Oui, Mme la Présidente. Il me reste combien de temps sur cet amendement?

La Présidente (Mme Maccarone) : Vous disposez de 11 min 5 s.

M. Arseneau : 11 min 5 s. Parfait.

Bien, je pense que la question est pertinente. En fait, si je comprends bien, là, on rejetterait l'amendement qui demande de tenir compte des plans d'urbanisme et de mobilité des municipalités et des communautés métropolitaines parce que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme prévoit déjà qu'un organisme comme celui-là est assujéti à la loi. Donc, je pense que la question est légitime : Selon quel article? Est-ce qu'on peut avoir la référence? Puis, ensuite, on va passer à autre chose, là. Tu sais, moi, je suis d'accord qu'on ne va pas nécessairement ajouter des artifices légaux, là, à une provision qui est déjà prévue dans la loi. Mais c'est un nouvel organisme, c'est une nouvelle agence, alors est-ce qu'on... est-ce qu'on peut juste avoir la confirmation de ça? Puis, peu importe qui le... qui l'amène, quelle est la référence qui nous permet de dire que c'est réglé puis que l'amendement est caduc. Je pense, c'est ça, ma question.

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

Mme Guilbault : Oui. Bien, comme je l'ai dit, le statut de MIQ est prévu à l'article 2, mandataire de l'État. Et, à l'article 2 de la LAU, il est écrit : «Un plan métropolitain, un schéma et un règlement de contrôle intérimaire lié au processus de modification ou de révision d'un tel plan ou schéma lient le gouvernement, ses ministres et les mandataires de l'État lorsque ceux-ci projettent de faire une intervention à l'égard de laquelle s'appliquent les articles 150 à 157 — dont j'ai parlé, je pense, 15 fois depuis ce matin — dans la seule mesure prévue à ces articles.»

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

• (16 h 30) •

M. Arseneau : Bien, on... Ça a été vite. On va faire la vérification.

Je voulais juste, puisque tout le monde est allé un petit peu sur les questions du temps qu'on prenait, et tout ça, là... moi, je maintiens que... en tout cas, on peut faire la vérification, là, mais que ce n'est pas contraignant de tenir compte des plans d'urbanisme et de mobilité des municipalités et des communautés métropolitaines. Mais je veux juste recadrer nos interventions par rapport à la cadence des travaux, que la ministre semble déplorer. On est dans le coeur du projet de loi, dans sa mission, et on... je pense qu'on représente fidèlement les inquiétudes, ou les préoccupations, ou les interventions qui ont été faites par tous les intervenants qu'on a rencontrés et que c'est notre responsabilité de s'assurer qu'on ait au moins fait les propositions qui auraient pu permettre d'améliorer le projet de loi.

Puis, de dire qu'on a répondu à toutes les questions, moi, je ne suis pas certain. D'ailleurs, nos amendements sont reconnus recevables. Encore ce matin, la présidence a statué que la proposition qui était faite de considérer qu'on... la priorisation des projets, ce n'était pas redondant. Ensuite, on a entendu la ministre dire que c'était redondant. Moi, je regrette, mais il y a des procédures puis il y a des décisions qu'on doit... qu'on doit reconnaître. Et ce n'est pas parce que la ministre a décidé que, son projet de loi, on n'y changerait rien, que nous, on ne va pas faire notre travail pour essayer de la convaincre qu'on peut le bonifier, puis qu'on peut l'améliorer, puis qu'on peut avoir l'heure juste sur l'intention de la ministre avec son projet de loi actuellement.

Puis on a fait la comparaison, tout à l'heure, là, avec le projet de loi n° 15 qui a été étudié pendant tout l'automne dernier. J'y étais. Et, de faire la comparaison, c'est un peu particulier. Le projet de loi comptait 1 180 articles. On a réussi à en adopter 769 dans l'espace d'une session. Le gouvernement a voulu précipiter les choses, et on a adopté le projet de loi sous bâillon avec 400 articles qui n'avaient jamais été étudiés par les parlementaires. Alors, j'espère que, quand elle évoque le bâillon, ce n'est pas son intention d'adopter un projet de loi sans qu'on ait pu regarder... on n'ait pu l'étudier, l'analyser sous toutes ses coutures.

Alors, je pense qu'à un moment donné, lorsqu'on regarde, par exemple, je pense, un mémoire qui est assez rigoureux, qui est complet, qui est signé par l'Ordre des urbanistes du Québec, qui compte quand même, là, 25 pages et qui nous dit : Bon, voici comment le projet de loi est perfectible, puis que la réponse de la ministre, c'est : Non, mon projet de loi, il n'est pas perfectible, il est ceci et restera comme tel, bien, moi, je pense qu'on ne peut pas, nous, accepter cette réponse-là et se bâillonner, justement, lorsqu'il est question de voir comment il serait possible d'introduire des dispositions qui nous permettent, justement, de clarifier les... non seulement les intentions gouvernementales,

mais également s'assurer qu'on puisse éviter les écueils qui pourraient venir et que la mouture initiale du projet de loi n'aurait pas pris en considération.

Puis, la mission actuelle, là, le problème fondamental, c'est qu'elle est tellement liée à des mandats gouvernementaux qu'on est en train de refaire ou peut-être même de consolider encore davantage l'emprise politique sur les choix budgétaires et les choix de projet de loi sans nécessairement qu'on ait en amont une vision du transport structurant de la mobilité. Et c'est exactement ce que déplore l'Ordre des urbanistes du Québec, qui nous dit : «Retenez bien que l'un des grands problèmes en matière de développement d'infrastructures en mobilité au Québec, c'est la surpolitisation des projets d'infrastructure.» Donc, il faut absolument, là, s'assurer que l'agence, elle a... elle ait un bras de distance avec l'Exécutif et qu'elle soit à l'abri des ingérences. Alors, moi, je pense que de ne pas considérer ce... cette question-là fondamentale, moins de 10 ans après les travaux de la commission Charbonneau, c'est... bien, je pense que ce n'est pas responsable. Alors, ce n'est pas moi qui le dis, c'est... c'est l'Ordre des urbanistes et d'autres intervenants également.

Et c'était, d'ailleurs, l'esprit du projet de loi qui avait été déposé en 2013 par mon collègue député de Jonquière, qui était ministre, à l'époque, des Affaires municipales et du Transport et qui, justement, disait : Il faut séparer la politique du béton et des projets d'infrastructures. Puis ce qu'on veut simplement, c'est de se donner des garde-fous, se donner des balises. Et là ce que je comprends, c'est que toutes les balises qu'on tente de proposer sont rejetées parce qu'on n'en veut pas, on ne veut pas de balises, on veut cette espèce d'ouverture complète aux interventions et aux mandats gouvernementaux, sans définir la mission en propre de l'agence.

Et puis j'en profite d'ailleurs, parce que... quelques secondes qui me restent, pour mentionner que, si, tout à l'heure, la ministre a relevé le fait que je n'avais pas réutilisé le mot «inconditionnelle», moi, je relève que, quand je parle d'une mission autoportante, bien, elle ne semble rien avoir à redire. C'est pour ça que j'utilise des termes sur lesquels on va pouvoir s'entendre. Mais, si elle insiste pour que je revienne sur la question de la mission inconditionnelle... C'est simplement parce qu'elle... la mission ne doit pas être conditionnée par les mandats. Et ça, c'est très simple à comprendre. Et, à l'heure actuelle, si on a une agence et qu'on ne lui donne pas de mandat, l'agence n'a plus de mission. Il me semble, c'est simple à comprendre. Donc, une agence sans mission, c'est une agence qui ne sert à rien. Et ensuite on va donner des mandats et on ne sait pas sur quelle base on va donner les mandats...

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci.

M. Arseneau : ...quelle vision on va avoir en amont. Et c'est ce qu'on essaie de déterminer puis de définir.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? Mme la députée de Saint-Laurent.

Mme Rizqy : Oui. Je voulais juste savoir si on avait eu une réponse depuis, de la part des juristes, juste pour confirmer le tout.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : J'ai répondu au micro. Je ne sais pas si... Je ne sais pas si tout le monde écoute, là, quand je parle, là. J'ai dit que le statut de mandataire de l'État était prévu à l'article 2 du projet de loi n° 61 et j'ai lu l'article 2 de la LAU, qui couvre les mandataires de l'État.

Mme Rizqy : Et moi, je vous ai lu l'article 0.1, qui est Objet et interprétation, qui indique la chose suivante, et je cite : «Partager les responsabilités en matière d'aménagement et d'urbanisme entre le gouvernement, les communautés métropolitaines, les municipalités régionales de comté et les municipalités locales.» Et ma question était la suivante : Est-ce qu'on aurait besoin, selon les juristes, d'avoir peut-être un léger amendement pour ajouter, après «le gouvernement», «ainsi que ses mandataires», pour le partage des responsabilités?

Puis, en temps normal, dans plusieurs commissions où j'ai siégé, Mme la Présidente, les juristes avaient le droit de répondre. C'est une question vraiment simple. Ce n'est même pas une question piège. C'est juste pour s'assurer qu'on a bien couvert et que, même au niveau du partage de responsabilités, qui est prévu à 0.1... Vous savez comment les lois sont faites au Québec, Mme la Présidente, les titres et les sous-titres sont importants. L'objet et interprétation, c'est la première chose qu'on regarde lorsqu'il y a un litige, qui sont les personnes visées, quelle est la portée et quels sont leurs rôles et responsabilités. On est en plein l'article 0.1.

Et là-dessus, pour le partage des responsabilités, c'est vraiment marqué «gouvernement». Il n'y a pas par la suite : «, et mandataires de l'État». Moi, je veux savoir est-ce que les juristes seraient d'avis que peut-être... qu'on devrait faire un petit amendement pour ajouter justement les mandataires de l'État. Ou, sinon, à ce moment-là, par souci de concordance, l'amendement de mon collègue de Taschereau serait pertinent. Comme ça, on est certains... on serait... C'est, en fait, une expression consacrée en droit, on appelle ça être ceinture et bretelles, tout simplement. Puis, moi, c'est juste... Ou est-ce que la ministre peut peut-être prendre cette question-là en réserve puis de s'assurer... et de prendre l'engagement de nous revenir avec une réponse des juristes là-dessus? Parce que ça reste une question qui n'a pas été répondue pour le 0.1 de la loi sur les aménagements.

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

Mme Guilbault : Oui. Bien, je comprends que la députée de Saint-Laurent n'est peut-être pas habituée de faire des commissions avec moi, mais mes équipes parlent abondamment quand c'est le temps de répondre à des questions.

Maintenant, ça fait 10 fois que je lui explique que c'est couvert. J'ai lu deux fois la référence à l'article 2 de MIQ. J'ai répété l'article 2 de la LAU. Les juristes sont ici avec moi. Ici, la manière dont ça fonctionne, c'est les élus qui parlent, mais, au besoin, il n'y a aucun problème à poser des questions aux équipes. Comme je le dis, sur mes commissions, mes collègues parlent souvent. D'ailleurs, mon collègue ici est bien connu sur mes commissions puis...

Là, je ne sais pas qu'est-ce qu'elle ne comprend pas. Ça fait plusieurs fois que je lui réponds. Donc, on ne va pas le prendre en délibéré, on n'a pas besoin de demander d'avis juridique à je ne sais qui, tout ça a déjà été réfléchi, j'ai répondu au moins 10 fois. Les juristes sont à côté de moi, ça fait que je pense que, depuis les 20 minutes qu'on a passées là-dessus, si quelqu'un s'était trompé quelque part, on nous l'aurait signalé. Alors là, moi, le sujet va être clos. La LAU s'applique à MIQ, à Mobilité Infra Québec, et le sujet est clos.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la députée.

Mme Rizqy : Bien, c'est difficile de prétendre qu'il est clos parce que, si, là, elle me réfère à l'article 2, bien, l'article 2 ne porte pas sur l'objet puis l'interprétation.

On va lire l'article 2, parce qu'elle me demande de prendre le temps de le lire : «Un plan métropolitain, un schéma et un règlement de contrôle intérimaire — donc "et un règlement de contrôle intérimaire", c'est ça, l'objectif de l'article 2 — lié au processus de modification ou de révision d'un tel plan ou d'un schéma lient le gouvernement, ses ministres et les mandataires de l'État lorsque ceux-ci projettent de faire une intervention à l'égard de laquelle s'appliquent l'article 150 à 157, dans la mesure prévue à ces articles.»

L'article 2 est un article spécifique pour le contrôle intérimaire lié à un processus de modification ou de révision d'un tel plan ou d'un schéma. L'article 4 est sur un projet de transport complexe. Ça n'a pas la même visée, ça n'a pas la même portée. C'est pour ça que c'est... c'est une question vraiment juridique que j'ai.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : J'ai répondu plusieurs fois.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la députée.

Mme Rizqy : Bon. Juste qu'il sera noté qu'on ne m'a jamais répondu, Mme la Présidente, et je pense que mes collègues aussi le remarquent. Maintenant, je comprends que c'est plus, peut-être, important de faire des textos. Alors... Moi, Mme la Présidente, j'ai... je suis là à temps plein, là, puis je suis... c'est vraiment la première fois que je vois ça, là, que les juristes ne peuvent pas parler, mais je vais limiter mes interventions à ce stade-ci, mais en espérant qu'éventuellement on aura une réponse avec un article précis.

La Présidente (Mme Maccarone) : C'est quand même le choix de la ministre de céder la parole. Elle a dit non. Alors, je vous invite de continuer.

Mme Rizqy : Ah! non, mais j'ai terminé. Moi, j'aurais juste aimé entendre... comme c'est une pratique courante dans nos us et coutumes, ça arrive très fréquemment que les ministres sont très à l'aise à laisser les juristes parler. Et évidemment ça se fait en très grand respect. On pose des questions qui sont légitimes, on a des réponses, et, bien souvent, en fait, dès lors qu'on a la réponse des juristes, ça nous permet de clarifier le propos et de finir une question. La semaine passée, j'ai fait un projet de loi avec la présidente du Conseil du trésor en 30 minutes.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il autres interventions sur l'amendement de M. le député de Taschereau? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Par appel nominal, s'il vous plaît, Mme la secrétaire.

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

M. Grandmont : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

La Secrétaire : M. Provençal (Beauce-Nord)?

M. Provençal : Contre.

La Secrétaire : M. Lamothe (Ungava)?

M. Lamothe : Contre.

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

M. Bernard : Contre.

La Secrétaire : Mme Rizqy (Saint-Laurent)?

Mme Rizqy : Pour.

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

M. Arseneau : Pour.

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

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, l'amendement est rejeté. Juste avant la suspension de nos travaux, plus tôt cet après-midi, Mme la ministre, vous avez évoqué votre souhait de déposer un amendement à l'article 4. Est-ce que nous poursuivons avec votre amendement?

Mme Guilbault : Bien, à moins qu'il y ait d'autres sous-amendements sur le même sujet. Peut-être que le Parti québécois veut en déposer un.

M. Arseneau : Pas pour l'instant, non.

La Présidente (Mme Maccarone) : Est-ce que... La ministre vous l'offre, est-ce qu'il y a des amendements à déposer à l'article 4 tel qu'amendé? Sinon, nous pourrions poursuivre avec l'amendement de la ministre.

Mme Rizqy : ...à transmettre, alors je vais demander la suspension, le temps de vous le transmettre, Mme la Présidente.

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

(Suspension de la séance à 16 h 40)

(Reprise à 16 h 45)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous sommes de retour, et, si je comprends bien, M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous avez l'intention de déposer un amendement.

M. Arseneau : Oui, Mme la Présidente. En fait, la ministre avait généreusement tendu la main vers moi pour que je dépose une motion que j'avais déjà transmise au secrétariat, mais je pensais que ma collègue voulait déposer sa propre... son propre amendement. Mais, finalement, elle aussi me permet, donc, d'aller de l'avant avec l'amendement que je souhaitais déposer. Alors, allons-y, si vous le permettez.

L'objectif... En fait, je vais... je vais vous le lire :

L'article 4 introduit par l'article 1 du projet de loi est modifié par l'ajout de «de renforcement du savoir-faire de l'État,» après les mots «dans une perspective».

Si on descend un peu, l'article modifié se lirait ainsi :

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

Encore une fois, dans l'objectif... si vous permettez que j'explique brièvement, là, ce que je propose. Un peu de la façon dont mon collègue de Nelligan a voulu s'assurer de la qualité des travaux qui sont effectués par Mobilité Infra Québec, puis cette proposition-là a été retenue par la partie gouvernementale, par la ministre, moi, il me semble absolument essentiel de signifier la raison d'être du projet de loi et de Mobilité Infra Québec et sa... la justification du projet de loi. On en a parlé souvent à l'effet qu'on n'avait pas la capacité, au ministère des Transports et de la Mobilité durable, de développer des projets complexes de transport. Alors, puisqu'on ne parle pas de cet objet-là, de renforcer le savoir-faire de l'État à cet égard, ça me semble être une lacune à corriger, et c'est le sens de la proposition que je fais aujourd'hui.

Et je vous dirais que mon inspiration par rapport à cette proposition d'amendement là vient du projet de loi que j'avais déposé en 2021, le projet de loi n° 796, qui, malheureusement, n'a jamais été appelé par le gouvernement, qui proposait de créer une agence sur les infrastructures de transport et qui était inspiré d'un premier projet de loi en 2013.

On y a parfois fait référence depuis le début des travaux dans cette commission. Et ce travail-là avait été fait, vous le comprendrez, avec des légistes de l'État du Québec, et l'objectif de l'agence, à cette époque-là, et je pense qu'il demeure aujourd'hui plus présent que jamais, était inscrit de la même façon : « Afin de renforcer le savoir-faire de l'État, l'Agence privilégie », blablabla. Et cet élément-là n'a pas été réintroduit ou n'a pas été inscrit dans le projet de loi qui est devant nous, et il me semble que ce... cette modification-là, cet amendement-là nous permet minimalement de comprendre quelle est la faille, quelle est la lacune qu'on observe aujourd'hui et que l'on veut tenter de régler. C'est la raison d'être du projet de loi, me semble-t-il, de renforcer le savoir-faire de l'État en matière de projets complexes de transport. Et c'est la proposition, humblement, que je dépose à la commission.

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

Mme Guilbault : Bien, je suis d'accord avec l'amendement.

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

M. Arseneau : Que dire de plus que nous allons dans la bonne direction, Mme la Présidente? Et j'espérais que l'on puisse s'entendre sur cet élément-là. Alors, si mes collègues des deux partis d'opposition sont également d'accord, moi, je ne passerai pas de temps à argumenter davantage, parce que je pense qu'on est... on est d'accord avec ça. Mais j'aimerais quand même entendre mes deux collègues, à savoir s'ils acceptent aussi, pour être certain qu'on puisse l'adopter à l'unanimité.

• (16 h 50) •

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions?

Mme Rizqy : C'est très pertinent et c'est cohérent avec les propos de la vice-première ministre du Québec quant aux compétences, notamment en matière de transport collectif, au sein de l'État.

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

M. Grandmont : Tout à fait d'accord avec cette proposition d'amendement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Y a-t-il d'autres interventions? Je vois qu'il n'y a pas d'autre intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Vote par appel nominal, s'il vous plaît, Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine)?

M. Arseneau : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Pour.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Pour.

La Secrétaire : M. Provençal (Beauce-Nord)?

M. Provençal : Pour.

La Secrétaire : M. Ungava... M. Lamothe (Ungava)? Pardon.

M. Lamothe : Pour.

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

M. St-Louis : Pour.

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

M. Bernard : Pour.

La Secrétaire : Mme Rizqy (Saint-Laurent)?

Mme Rizqy : Pour.

La Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

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

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, l'amendement est accepté... adopté, excusez-moi. Mme la députée de Saint-Laurent, est-ce que nous avons votre amendement?

Mme Rizqy : Il va falloir qu'on le modifie, puisque l'amendement a été accepté. Donc, il y a une petite modification qu'on vous transmet immédiatement, tel que nous l'avons faite.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Nous allons suspendre pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 51)

(Reprise à 17 h 04)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous sommes de retour, et, Mme la députée de Saint-Laurent, pour la lecture de votre amendement.

Mme Rizqy : Oui. Est-ce possible peut-être de le réduire à l'écran pour qu'on puisse le lire?

La Présidente (Mme Maccarone) : De le réduire un peu pour qu'elle puisse lire... de l'écran parce que c'est trop grand, ça sort de l'écran.

Mme Rizqy : L'article 4...

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, merci. Allez-y.

Mme Rizqy : Merci beaucoup, Mme la Présidente.

Donc, article 1 : L'article 4, tel qu'amendé, introduit par l'article 1 du projet de loi est modifié par l'ajout, dans le premier alinéa, après les mots «du savoir-faire de l'État», des mots «d'accessibilité universelle».

L'article modifié se lirait ainsi : «Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de renforcement du savoir-faire de l'État, d'accessibilité universelle, de qualité et de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport.»

Avec le consentement, je m'arrêtera ici pour la lecture. Ça va, tout le monde, vu que c'est seulement le premier alinéa qui est modifié? Donc, consentement?

La Présidente (Mme Maccarone) : Il y a consentement? Consentement.

Mme Rizqy : Parfait. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Donc, il y a eu un mémoire qui a été déposé par la Table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs de l'île de Montréal, et on peut lire dans ce mémoire qu'il serait intéressant de faire une modification pour s'assurer que, dans le plan et dans le projet de loi... de vraiment s'assurer que tout le monde puisse avoir accès, incluant ceux qui ont des mobilités réduites. Il faut savoir que ce n'est pas seulement les personnes qui, par exemple, sont en fauteuil roulant. Ça peut être aussi, par exemple, des aînés, des personnes non voyantes, mais également des femmes enceintes que leur mobilité est plus restreinte ou qui sont avec une poussette, tout simplement. Donc, je pense, c'est un article qui... une modification qui tombe sous... sous le sens.

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

Mme Guilbault : Bien oui, tout à fait. Est-ce que c'est l'endroit pour le mettre? Je suis en train d'y penser. On a déjà eu des... J'ai déjà eu des échanges informels avec... ou diverses conversations avec des gens intéressés par la question du projet de loi n° 61 et du transport collectif, et il est peut-être envisagé de faire des modifications, ailleurs dans le projet de loi, qui vont dans le sens de... pardon, l'accessibilité universelle, donc. Mais on partage le souci... mais on partage ce souci-là, évidemment, puis, tu sais, ça va de soi, un peu... puis dans... tu sais, un peu comme, comment je pourrais dire, les projets qui sont faits en ce moment, le REM. Le dernier projet d'envergure, on le dit souvent, qui est fait, c'est le REM. Alors, l'accessibilité est un... est un souci du projet, là, tu peux rentrer directement dans le REM. Alors, pour moi, c'est une des choses qui vont de soi, mais, malgré tout, on envisageait de l'inclure plus tard dans le projet de loi.

Mme Rizqy : À quel endroit?

Mme Guilbault : Bien, c'est qu'on est en train de finaliser des discussions, mais j'y reviendrai le moment venu.

Mme Rizqy : Bien, moi, je pense, ce serait peut-être pertinent à l'article 4 parce que c'est la mission de Mobilité Infra Québec dont il est question dans cet article, et ici il faut le lire dans son ensemble, dans une perspective, donc, dans une... une perspective, pardon, d'accessibilité universelle, puis, comme vous l'avez dit si bien, de toute façon, c'est quelque chose que vous avez déjà envisagé.

Je vais aussi déposer, Mme la Présidente... l'INSPQ, c'est une recherche qui a été faite par Ariane St-Louis, conseillère scientifique, qui a été faite et commanditée, évidemment, par le gouvernement du Québec en 2021, qui porte sur l'accessibilité universelle, et là-dedans, c'est clair que c'est important puisque c'est une condition que je vais citer : «L'accessibilité est une condition déterminante de la participation à la vie économique, sociale et communautaire et, de ce fait, de la santé et du bien-être de tous.» Je crois que, sincèrement, ce serait l'endroit pertinent, au niveau de la mission, que, dans une perspective d'accessibilité universelle, évidemment, Mobilité Infra, ce sera aussi dans sa mission de s'assurer de faire ça. Je ne pense pas qu'on peut être... en fait, on ne peut pas être contre la vertu.

La Présidente (Mme Maccarone) : Juste pour valider, Mme la députée, vous pourriez l'envoyer à l'adresse de la secrétaire de la commission, et c'est pour être distribué ou déposé?

Mme Rizqy : Déposé.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Merci.

Mme Rizqy : On peut le mettre... De toute façon, c'est déjà public.

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

Mme Guilbault : Non, bien, c'est ça, comme j'ai dit, on réfléchit à la possibilité d'inclure la notion d'accessibilité universelle dans le projet de loi, mais on est en train de... parce que ça nous a été soulevé, par ailleurs, là. Tu sais, là, la députée dépose cet amendement-là aujourd'hui. Par hasard ou non, ça fait suite au fait que ça nous a été soulevé aussi, dernièrement, par d'autres tiers avec qui on a des échanges. Donc, alors, c'est ça, on est en train de mûrir la réflexion, à savoir quel est le meilleur endroit pour insérer cette notion-là, mais on partage le souci, je le réitère.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la députée ou...

Mme Rizqy : Non, non, allez-y.

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

• (17 h 10) •

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup. Bien, c'est un argument... c'est un amendement que je trouve intéressant. Évidemment, la notion d'accessibilité universelle est à placer le plus haut possible dans la... soit dans la mission, dans la chaîne de commandement, mais, en tout cas, ça doit être placé comme une priorité. Souvent, c'est perçu un peu comme la cinquième roue du carrosse, là. Malheureusement, tout le monde est pour la vertu, tout le monde est pour la tarte aux pommes, puis, à la fin, bien, l'accessibilité universelle est souvent traitée comme... bien, en fait, pas traitée, tout simplement. Ça arrive malheureusement trop souvent, puis il y a plein d'exemples qui permettent de le démontrer, de l'expliquer, de l'exemplarifier, en tout cas, peu importe.

Je prendrais, par exemple, là, les... toutes les municipalités qui sont Municipalité amie des aînés, qui veulent mettre en place des... par exemple, utiliser le transport collectif pour faire se déplacer les gens à mobilité réduite. Ça peut être à la fois des personnes à mobilité réduite de tous âges, mais aussi des personnes aînées. Puis on se retrouve, à la fin de l'année, avec un beau plan d'action, mais qui n'est jamais mis en action, justement, sur les articles qui traitent d'utiliser le transport collectif pour... l'utiliser.

On a des politiques gouvernementales qui existent actuellement au Québec. Je ne les ai pas sous les... sous les yeux, mais, notamment, je pourrais quand même rappeler la Politique de mobilité durable — 2030, qui met l'emphasis sur la notion d'accessibilité universelle. C'est quand même écrit à l'intérieur de ce document-là. Puis, bien, récemment, le gouvernement a décidé de ne pas renouveler ou de ne pas débloquer les fonds des plans d'accessibilité, notamment, pour mettre à niveau, pour rendre accessible une série de stations de métro qui auraient besoin, par ailleurs, d'être... d'être modernisées, mais rendues accessibles.

Et c'est drôle, parce que je parlais avec les sociétés de transport récemment, puis ils me disaient : Bien, tu sais, non seulement il y a ça, mais il y a ce qui vient autour, parce que, quand on améliore une station de métro, on ne peut pas... C'est du vieux matériel. Il y a certaines stations de métro... puis c'est souvent les plus vieilles, aussi, qui ne sont pas accessibles, et, même si on avait l'argent, là, pour être capables de mettre un ascenseur en plein milieu d'une station de métro qui est quand même vieille, bien, ça nécessiterait des travaux autour... que d'autres enveloppes, par ailleurs, ne nous sont pas données, parce que je pense à Réno-Stations ou Réno-Infra, ne sont pas renouvelées non plus.

Donc, on épuiserait le budget du plan d'accessibilité, là, en une seule station, alors que les besoins sont beaucoup plus larges que ça, puis, tu sais, s'il y a bien un moyen de transport qui mériterait d'être rendu accessible aux Montréalais et aux Montréalaises, c'est vraiment le métro, parce que les bus, ça va toujours prendre beaucoup de

temps, ça va toujours être compliqué à rendre accessible. Les tramways, malheureusement, on n'en a pas encore qui circulent dans les rues de Montréal, parce que... Je parle des tramways parce qu'ils sont, de facto, entièrement accessibles et universels... universellement, mais le métro, ça nécessite des investissements puis c'est probablement le mode de transport qui serait le plus pertinent à utiliser dans ce contexte-là, si on pouvait le rendre accessible, mais encore faut-il avoir les moyens de le faire.

Bref, moi, je pense que c'est un... Puis évidemment je ne peux pas passer sous silence, là, l'ensemble des bénéfices pour les usagers. Souvent, quand on pense à l'accessibilité universelle, on pense aux personnes à mobilité réduite qui ont une incapacité physique de se déplacer, les gens en fauteuil roulant, par exemple, les gens qui, temporairement, vont être à mobilité réduite aussi, donc des gens qui sont en... qui ont des béquilles, qui se déplacent, c'est plus difficile, dans ce temps-là, généralement, on va prendre les ascenseurs, on va prendre des moyens pour se déplacer qui vont être facilitants, mais aussi les personnes âgées, que j'ai nommées tantôt, qui vont perdre cognitivement ou physiquement leur capacité à se déplacer.

Et donc l'universalité de l'accessibilité dans les transports collectifs demeure très importante. On peut très bien imaginer qu'une personne âgée va aussi avoir... avec le temps, peut-être, avoir tendance à vouloir utiliser le transport collectif plutôt que leurs automobiles. À partir d'un certain âge ou à partir d'une certaine perte cognitive, bien, l'automobile devienne officiellement... devient officiellement non utilisable. Il y a beaucoup de gens qui perdent... qui perdent leur mobilité suite à un accident de la route, par exemple. Il y a des gens qui, suite à un accident de la route, vont avoir à utiliser le transport collectif. Puis ce n'est pas vrai que le transport adapté peut répondre à tous les besoins, d'autant plus que ça coûte quand... quand même relativement cher, là, par déplacement, le transport collectif adapté.

Donc, ça pourrait permettre de répondre à des... aux besoins de bien des gens, Mme la Présidente. Les familles avec des poussettes, bon, moi, ça fait longtemps que je suis passé par là, mais, qui sait, peut-être serais-je grand-père dans un avenir que j'espère le plus lointain possible, mais, quand même, ça pourrait arriver que je me repromène avec des poussettes, mais, c'est ça, en fait, je veux dire, c'est quand on vit ça qu'on se rend compte aussi des enjeux de l'accessibilité universelle.

Bref, tout ça pour dire que les bénéfices sont beaucoup plus larges que ce à quoi on pense généralement, instinctivement, et c'est une large portion de la population qui pourrait en bénéficier. Encore une fois, les personnes âgées, les personnes accidentées de la route, par exemple, accidentées du travail, qui ne peuvent plus conduire de voiture mais qui peuvent utiliser le transport en commun, y gagnent parce qu'elles sont plus actives, peuvent sortir de chez elles, avoir une participation sociale... peuvent permettre d'être même aussi... avoir une participation active dans la société aussi, peuvent continuer à travailler. Si on ne donne pas aux gens cette possibilité-là d'avoir des moyens de transport qui sont entièrement accessibles universellement, c'est des gens qui, un, vont être plus isolés, donc ne participeront pas socialement et activement au travail québécois, si vous voulez, mais en plus c'est des gens qui vont s'isoler et, potentiellement, vont nous coûter plus cher en soins de santé.

Ça fait que, oui, on regarde ça, des fois, là, du point de vue, simplement, là, stricto sensu, là, de vraiment, là, des colonnes comptables en se disant : Oui, OK, ça coûte 320 millions de dollars pour mettre à niveau ou rendre accessibles des stations de métro, mais, dans les faits, on oublie de vérifier les bénéfices qu'il y a autour puis les coûts que ça permettrait d'éviter aussi.

Donc, moi, je pense que c'est un... c'est un amendement qui est pertinent dans la mesure où il nous amène assez rapidement dans l'idée qu'on se fait d'une société d'État qui va travailler au développement des transports collectifs complexes, mais aussi des transports routiers complexes, tout de suite, sur une perspective de rendre le plus possible notre société, puis, a priori, là, le monde des transports, là, le merveilleux monde des transports, plus accessible, et donc d'offrir... et je pense que là ça vient rejoindre les missions fondamentales de l'État, là, d'offrir au plus grand nombre des moyens de transport qui seront adaptés à tout un chacun.

Donc, moi, je pense que c'est un amendement qu'on devrait accepter et, si, évidemment, là, on n'y va pas, bien, je pense qu'on essaiera de voir comment on peut le réintégrer ailleurs dans le projet de loi, parce que c'est un enjeu quand même très, très important. Puis je terminerais en disant que c'est une... c'est un amendement qui nous permettrait... entre autres, aussi, comme je le disais tantôt, c'est souvent négligé, donc ça nous permettrait peut-être d'éviter des erreurs du passé.

Je prendrais un exemple dans... qui vient du milieu de l'habitation. On m'avait expliqué à un moment donné que de prévoir l'adaptabilité d'un logement coûte moins cher que d'adapter un logement. C'est-à-dire que, par exemple, un exemple très concret, quand je... quand je fais une bâtisse puis que je veux la prévoir adaptable pour sauver des coûts plus tard, bien, je prévois déjà de mettre des contreplaqués, des «studs», là, du bois derrière les endroits... à côté de la toilette, à côté du bain, pour qu'un jour je sois capable de mettre des barres pour que la personne puisse se lever, s'aider. Quand on sait qu'il y a déjà ça derrière les murs, bien, on a juste à visser nos barres, puis la maison ou, en tout cas, la pièce est déjà comme immédiatement adaptée. Si ça n'a pas été prévu d'avance, bien là, on est obligés d'ouvrir le mur. C'est plus long. Il faut poser les «studs» en arrière, mettre les contreplaqués, puis après ça refermer ça, puis après ça tirer les joints, faire la peinture, l'apprêt, après ça la peinture, la couche finale, la couleur, puis après ça installer les barres. Ça a coûté plus cher, Mme la Présidente, d'y avoir pensé au début permet des économies sur le long terme.

Puis c'est exactement ça avec le métro. Ce que je disais tantôt, avec le métro... Puis on peut... on peut s'excuser, là, je veux dire, dans les années 60, 70, on pensait peut-être moins à la notion d'accessibilité universelle, si on y avait pensé. On avait déjà prévu au minimum... sans mettre les ascenseurs, au moins prévoir les cages où ils allaient être disposés. On aurait pu penser évidemment à les mettre directement...

Ce qu'il faut éviter, c'est les erreurs qui répéteraient ce qu'on... en fait, ce qu'il faut éviter, c'est de répéter ces erreurs-là, c'est-à-dire qu'aujourd'hui il faut déjà... c'est un peu le sens de l'amendement, de ce que je comprends,

il faut déjà penser immédiatement à l'accessibilité universelle. Ça nous permet de sauver des coûts. Ça nous permet juste de sauver des coûts. Puis, évidemment, bien, en faisant ça, bien, on vient confirmer, comment je dirais ça, le réflexe, déjà, d'une part, mais aussi le développement du savoir-faire chez Mobilité Infra Québec. Si, au Québec, on se dote d'une agence qui aura pour mission de travailler sur des projets de transport complexes, aussi bien penser tout de suite à avoir développé cette expertise-là dès le début, à l'article 4, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? Oui, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.
• (17 h 20) •

M. Arseneau : Très intéressant, cet amendement-là, parce qu'il vient compléter un certain nombre d'éléments qu'on a déjà mis de l'avant, là, parce qu'effectivement si Mobilité Infra Québec a pour mission d'améliorer la... en fait, de renforcer le savoir-faire de l'État en matière de mobilité durable, il faut que ce soit la mobilité durable de toutes les personnes. Évidemment, il faut que ces projets-là... on l'a dit, il faut que ce soient des projets de qualité, mais une des qualités de ces projets-là, c'est qu'ils puissent être les plus ouverts à toutes les personnes qui... qui en ont besoin et, au premier chef, les personnes, justement, qui ont des limitations fonctionnelles ou qui ont des enjeux en ce qui concerne la mobilité et qui dépendent bien souvent des transports collectifs, notamment, là.

Moi, je pense surtout à des ouvrages en matière de transport collectif, puis effectivement il y a... il y a quelque chose d'intéressant là-dedans, parce que je pense que ça ne peut pas être inclus dans l'idée que les projets sont des projets de qualité. Bien sûr qu'on veut la qualité, mais là on va plus loin en disant : Il faut que ces projets-là, ils soient accessibles universellement et qu'ils soient dans... dans l'optique des projets de mobilité durable. Ça me semble... et ce n'est pas comme si on pouvait ajouter, là, toutes sortes de catégories. Ce n'est pas une catégorie, disons, banale ou insignifiante. Je pense que c'est au coeur de ce qu'on veut comme société québécoise égalitaire, c'est de favoriser la participation pleine et entière de l'ensemble des citoyennes et des citoyens, et cette catégorie de gens...

On a parlé de... J'ai parlé tout à l'heure de gens qui pouvaient avoir des problèmes en ce qui concerne la mobilité, donc, des enjeux de mobilité qui peuvent être permanents, mais on a raison de dire également que, sur une base temporaire, il y a des gens qui subissent toutes sortes de blessures, d'accidents, et il faut l'avoir vécu à un moment donné pour se rendre compte à quel point ce n'est pas adapté, là. Si on doit être... être dépendant d'un fauteuil roulant ou de béquilles pendant une période de temps, on voit très rapidement que la société n'a pas pensé à nous.

C'est la même chose pour, effectivement, les personnes âgées du Québec et c'est un élément clé. On a fait des représentations, il n'y a pas si longtemps, sur la participation des personnes âgées, qui ont encore beaucoup à nous... à nous apporter, et on a parlé évidemment de la question financière, qui les heurte souvent, là, quand on est à l'âge de la retraite, puis on n'a pas nécessairement les rentes qui facilitent, je dirais, le bien-être des personnes âgées, les enjeux liés au logement, bien entendu, mais les enjeux liés à la mobilité reviennent toujours avec force, notamment parce que nos ouvrages, nos infrastructures n'ont pas été planifiés pour permettre la mobilité des personnes de toutes... de toutes les catégories, de toutes les provenances et qui peuvent avoir des limitations fonctionnelles, comme je le mentionnais tout à l'heure.

Et puis, comme le député de Taschereau, moi, j'ai passé l'âge où je promenais mes enfants en poussette, mais je suis maintenant rendu à l'âge où je peux promener mes petits-enfants en poussette. Alors, je pense qu'on est assez nombreux dans cette situation-là, mais ce n'est vraiment pas une question personnelle, cet... cet argument-là que je veux... je veux développer, mais véritablement un argument de... je dirais, d'équité puis d'accès, de donner, en fait, les mêmes opportunités à tous.

Encore une fois, là, je pense que la participation sociale, la participation citoyenne, la participation professionnelle, aussi, au travail, dans une période où on a des pénuries de main-d'oeuvre, notamment, là, à peu près dans tous les domaines... je pense qu'il faut se donner toutes les possibilités de faire en sorte que les gens puissent se déployer, réaliser leur plein potentiel, et ça passe notamment par une mobilité qui est, justement, ouverte et qui... et par l'accès... en tout cas, la conception universelle et l'accessibilité universelle des différents modes de transport.

Et ça me permet aussi de mentionner que peut-être qu'on pourrait argumenter encore davantage avec des exemples à l'appui si la motion préliminaire qu'on avait déposée, et qu'on a longuement débattue, à l'effet d'inviter l'Office des personnes handicapées à venir s'entretenir avec nous des enjeux de mobilité et de transport... Je pense qu'on serait encore plus habiles et plus instruits en ce qui concerne les gestes qu'on doit poser à cet égard.

Donc, pour toutes ces raisons, Mme la Présidente, je pense que cette bonification-là à l'article 4 va dans le sens... en fait, nous permet, à mon point de vue, là, de compléter cette première partie, qui concerne, là, tu sais, la perspective... c'est-à-dire, une perspective... dans quelle perspective on crée Mobilité Infra Québec. Moi, je suis très heureux de voir qu'on a adopté de façon unanime, là, la perspective de renforcer le savoir-faire de l'État. Ça me semble évident. Que l'on dise que les ouvrages sont de qualité, je pense qu'il faut le réitérer. On peut penser que ça va de soi, mais il faut que, ces projets-là, on insiste sur leur qualité et sur leur durabilité, comme quoi on a justement un souci à cet égard-là, de pérennité également, là.

Donc, ces investissements-là sont majeurs dans les projets complexes, mais il faut qu'ils puissent durer le plus longtemps possible, et la qualité doit être absolument impeccable. Que l'on parle de transport, puis d'infrastructures en matière de transport, puis de transport collectif dans une perspective de mobilité durable en lien avec l'environnement, ça me semble important, mais l'environnement dont on parle, c'est aussi les gens qu'on dessert, et, au premier chef, en sus de se préoccuper, je pense, de nos écosystèmes, je pense que le plus important, c'est de se préoccuper de ceux qui sont dépendants du transport collectif, donc les gens qui ont des enjeux de mobilité.

Donc, pour toutes ces raisons, Mme la Présidente, l'accessibilité universelle, même si on peut le... je dirais, s'y engager par de multiples politiques, le faire ici, une fois de plus, dans le cadre de la mission de Mobilité Infra Québec, me semble une bonification intéressante.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui, bien, je disais qu'on est en train de mûrir la réflexion puis, peut-être, on l'envisageait à d'autres endroits, mais, finalement, en consultation avec les équipes, on pourrait effectivement le placer là. Alors, bien, moi, je le lisais puis je trouvais que... je ne sais pas pourquoi, je trouvais que c'était plus beau ou, en tout cas, c'était mieux de dire : «A pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de renforcement de savoir-faire de l'État, de qualité, d'accessibilité universelle et de mobilité durable». J'aurais juste inversé «accessibilité universelle» et «qualité», «qualité», d'ailleurs, qui est un amendement du député de Nelligan, mais, tu sais, je ne ferai pas un combat là-dessus puis je ne veux pas faire un nouveau 20 minutes en faisant un nouveau sous-amendement, là. Ça fait que j'offre les deux options à mes collègues.

Mme Rizqy : Si vous me permettez, rapidement, parce que c'était exactement comme ça qu'on l'avait écrit, mais on ne pouvait pas l'amender hors la table. Donc, si, avec votre consentement, on peut faire... c'était exactement, mot pour mot, ce que nous, on avait envoyé, mais on nous avait dit qu'il n'était pas recevable, mais, avec votre consentement, nous, on prendrait exactement... Vous avez dû lire dans mon esprit, Mme la vice-première ministre.

Mme Guilbault : Ça fait qu'on inverse «accessibilité universelle» et «qualité»?

Mme Rizqy : Ça va prendre notre consentement, parce que la table nous avait dit qu'on ne pouvait pas le faire parce qu'il avait déjà été amendé. Donc, s'il y a un consentement, moi, je suis d'accord avec la vice-première ministre. Ça se lirait de façon beaucoup plus fluide.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Alors, est-ce qu'il y a consentement?

Mme Guilbault : Oui.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Merci. Alors, pour l'amendement de la députée de Saint-Laurent, est-ce qu'il y a d'autres interventions?

Mme Rizqy : Bien là, ce serait juste au niveau de l'opération, là, comment qu'on... est-ce que c'est... Moi, je ne veux pas faire 20 minutes. Est-ce qu'il y aurait consentement pour tout simplement prendre le premier qu'on avait envoyé? Comme ça, on peut l'adopter tel quel qui a été lu par la vice-première ministre.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : C'est qu'il faut, je pense, peut-être retirer lui. Moi, je n'ai pas vu l'autre. C'est sûr qu'on va le regarder, s'assurer, mais, tu sais...

Mme Rizqy : C'est exactement... Là, c'est juste...

Mme Guilbault : C'est ça, exactement, ça doit être conforme.

Mme Rizqy : C'est exactement juste une permutation, tout simplement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Ils vont envoyer une version corrigée, mais vous avez tous consenti pour faire la modification ici. Ça fait qu'il n'y a pas de trouble, mais on attend juste la modification de l'opposition officielle puis on pourra poursuivre.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Eh oui, effectivement, je me fais dire que nous devons retirer l'amendement et poursuivre avec l'autre, mais je pense qu'on n'a pas besoin d'attendre pour... pour le dépôt, étant donné qu'il nous reste une minute. Ça fait qu'est-ce qu'il y a consentement pour retirer?

Mme Rizqy : Consentement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Et nous avons déjà en main la révision.

Mme Rizqy : Le nouveau amendement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement de la députée de Saint-Laurent?

Mme Rizqy : Non, mais j'imagine que la vice-première ministre pourrait quand même le lire pour être certaine, là... c'est ce qu'elle avait indiqué, mais c'est vraiment juste une permutation. Sinon, moi, je serais prête à aller au vote.

Mme Guilbault : Bien, si on peut nous l’afficher dans la minute qui nous reste, je veux juste le voir, puis après on pourrait l’adopter avant la fin de la séance...

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, on est justement en train de le faire.

Mme Guilbault : ...mais c’est correct, moi... on peut dépasser de quelques secondes 17 h 30. Moi, je ne veux pas stresser les équipes inutilement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Ça va prendre un consentement.

Mme Rizqy : Consentement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Merci.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : OK. Nous allons suspendre juste 30 secondes. Ce ne sera pas long. Merci.

(Suspension de la séance à 17 h 30)

(Reprise à 17 h 37)

La Présidente (Mme Maccarone) : Nous sommes de retour, et, juste pour votre gouverne, le document de la députée de Saint-Laurent est maintenant accessible sur le site de l’Assemblée nationale ainsi que sur le Greffier. Mme la députée de Saint-Laurent, pour la lecture de votre amendement, s’il vous plaît.

Mme Rizqy : Merci, Mme la Présidente.

Donc : L’article 1 tel qu’amendé, introduit l’article 1 du projet de loi, est modifié par l’ajout, dans le premier alinéa, après les mots «de qualité» des mots «, d’accessibilité universelle».

L’article modifié se lirait ainsi — avec le consentement, je vais simplement lire l’article 4, alinéa un :

«Mobilité Infra Québec a pour mission principale d’effectuer, dans une perspective de renforcement du savoir-faire de l’État, de qualité, d’accessibilité universelle et de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l’analyse d’opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport.»

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il des interventions? Je vois qu’il n’y a pas d’intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Vote par appel nominal, Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Pour, contre, abstention. Mme Rizqy (Saint-Laurent)?

Mme Rizqy : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre, votre vote?

Mme Guilbault : Pour.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Pour.

La Secrétaire : M. Provençal (Beauce-Nord)?

M. Provençal : Pour.

La Secrétaire : M. Lamothe (Ungava)?

M. Lamothe : Pour.

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

M. St-Louis : Pour.

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

M. Bernard : Pour.

La Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

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

M. Arseneau : Pour.

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

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, l'amendement est adopté. Je vous remercie tous pour votre collaboration.

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

(Fin de la séance à 17 h 39)