



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 6 novembre 2024 — Vol. 47 N° 69

Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la
Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines
dispositions relatives au transport collectif (11)

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

2024

Commission des transports et de l’environnement

Le mercredi 6 novembre 2024 — Vol. 47 N° 69

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Document déposé	17

Intervenants

Mme Jennifer Maccarone, présidente

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

- * M. Jérôme Unterberg, ministère des Transports et de la Mobilité durable
- * Témoin interrogé par les membres de la commission

Le mercredi 6 novembre 2024 — Vol. 47 N° 69

**Étude détaillée du projet de loi n° 61 — Loi édictant la Loi sur
Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions
relatives au transport collectif (11)**

(Onze heures vingt-neuf minutes)

La Présidente (Mme Maccarone) : 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.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Mme Blouin (Bonaventure) est remplacée par Mme Dorismond (Marie-Victorin); M. Montigny (René-Lévesque) est remplacé par M. Lamothe (Ungava); Mme Dufour (Mille-Îles) est remplacée par Mme Rizqy (Saint-Laurent) et M. St-Pierre Plamondon (Camille-Laurin) est remplacé par M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme Maccarone) : Lors de l'ajournement des travaux hier, nous étions à l'étude de l'article 4 tel qu'amendé, introduit par la loi édictée. Y a-t-il des interventions? Mme la députée de Saint-Laurent?

• (11 h 30) •

Mme Rizqy : Bonjour, Mme la Présidente. Bonjour à tout le monde. On reprend nos travaux. Je dis merci à la vice-première ministre pour avoir accepté l'amendement d'hier. On aurait un nouvel amendement, on souhaiterait l'envoyer. Voulez-vous qu'on suspende rapidement juste pour que vous puissiez recevoir l'amendement?

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui. Je vais juste valider avec la ministre, parce qu'elle avait déjà envoyé un amendement, puis je souhaite juste valider avec elle si elle souhaite qu'on poursuive avec son amendement ou si nous poursuivons avec l'amendement de la députée de Saint-Laurent.

Mme Guilbault : Bien, est-ce que c'est un amendement encore de la même chose, sur le même paragraphe?

Mme Rizqy : Oui, sur le même paragraphe, mais on peut lire votre amendement. Vous, c'est à l'article 4? 4.1?

Mme Guilbault : Non, non, non, mais nous, bien...

La Présidente (Mme Maccarone) : C'est votre choix.

Mme Rizqy : Bien, vu qu'elle a envoyé son amendement, on peut lire son amendement.

Mme Guilbault : Bien non, mais c'est parce que, d'habitude, on règle ça hors micro, parce que, depuis des dizaines d'heures, vous faites des sous-amendements sur la même chose, sur le même paragraphe. Est-ce que c'est ça?

Mme Rizqy : Moi, ce n'est pas un sous-amendement. C'est un amendement.

Mme Guilbault : Non, mais, en tout cas, c'est le même... le premier alinéa de l'article 4. Est-ce que ça porte là-dessus, le sous-amendement, ajouter un nouveau mot ou, tu sais, la même chose qu'hier?

Mme Rizqy : L'amendement porte sur 4, alinéa 1.

Mme Guilbault : C'est ça. Ça fait qu'allons-y avec ça.

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

(Suspension de la séance à 11 h 31)

(Reprise à 11 h 36)

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

Mme Rizqy : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Donc, projet de loi n° 61, 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 «la réalisation de projets complexes de transport», des mots «et l'analyse des coûts d'exploitation [...] de maintien [d'actifs...] des actifs», pardon.

Donc, ainsi, 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, 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 et l'analyse des coûts d'exploitation et de maintien des actifs.»

Alors, ici, Mme la Présidente, l'objectif, parce qu'on est vraiment dans le coeur de la mission de la nouvelle agence qui sera créée à la fin de l'adoption de ce projet de loi, ultimement, c'est de s'assurer aussi que, dans sa mission, bien, qu'il y ait une analyse des coûts d'exploitation et de maintien des actifs, là, évidemment, avec des tableaux dont on connaît la provenance des chiffres.

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

Mme Guilbault : Bien, je ne comprends pas, là. Là, on parle du type de mandat qu'on peut confier à Mobilité Infra Québec. Donc, l'analyse... la prise en compte des coûts d'exploitation et de maintien des actifs, forcément, va être... va faire partie du mandat si, par exemple, bien, on donne un mandat de réalisation ou autre, mais ce n'est pas... c'est ça, ce n'est pas... On parle de la mission principale. Ce n'est pas un élément à part entière, qui ferait l'objet d'un mandat à part entière, que de déterminer l'analyse des coûts d'exploitation.

Et j'attire l'attention de la députée sur la directive des projets majeurs, dont un extrait prévoit déjà que ces éléments-là doivent être pris en compte dans n'importe quel projet complexe, qui est précisément l'objet de la mission.

Mme Rizqy : ...dans la directive.

Mme Guilbault : Exactement, à laquelle est assujettie Mobilité Infra Québec, tout comme... est assujettie à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Mme Rizqy : Oui, mais vous êtes d'accord avec moi qu'une directive, au niveau de l'interprétation des lois, une directive, lorsqu'on regarde, elle peut être modifiée, nonobstant ce qui est fait par l'Assemblée nationale, par le gouvernement. Une directive, c'est le ministre qui peut la changer à n'importe quel moment. Alors, lorsqu'on interprète les lois, on parle souvent, tu sais, de la prépondérance des textes qu'on doit lire, et la loi, ultimement, c'est ce que... c'est ce qu'il y a de plus prépondérant, c'est la loi, suivie, évidemment, des règlements afférents de cette même loi.

Donc, moi, je vais vous donner un exemple, un cas pratique. Vous vous rappelez, la première fois qu'on a entendu parler du projet de l'Est, le montant qui était sorti? On était au-dessus de, quoi, 30 milliards, là? Même vous, là... Tout le monde, je pense, au Québec, leur mâchoire a disloqué.

Donc, c'est certain que, lorsqu'on fait des projets complexes de transport, il faut que cette entité soit capable non seulement d'asseoir le propos correctement sur ce qu'on veut comme mobilité durable, mais aussi avec le chiffre, non seulement pour l'exploitation, mais aussi pour le maintien de l'actif. Puis moi, je pense que ça, ça doit rentrer, évidemment, dans le coeur même de l'agence. En d'autres mots, on incorpore la directive dans le projet de loi. C'est juste que, là, ça devient... Une fois que c'est statué, à moins qu'il y ait un revirement majeur puis que vous voulez enlever à l'agence le pouvoir de faire des analyses des coûts, bien, il va falloir rouvrir la loi et non pas juste par une simple directive.

• (11 h 40) •

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Bien, comme je viens de l'expliquer, les projets de Mobilité Infra Québec vont être assujettis à la directive qui est au Conseil du trésor. Et donc, c'est la même chose pour tous les projets d'infrastructure qu'on qualifie de projets majeurs au gouvernement, c'est la directive sur les projets majeurs, et c'est ça. Alors, je pense que c'est assez simple et c'était déjà clair dans ma première réponse.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la députée.

Mme Rizqy : Oui, mais je pense qu'il y aurait peut-être un complément d'information qui a été porté à l'attention de Mme la ministre. Dans la...

Mme Guilbault : Non, c'est ça. C'est ça, MIQ est assujettie à la directive, tel que je l'ai dit tout à l'heure.

Mme Rizqy : Oui, mais une directive, vous êtes d'accord avec moi qu'elle peut être modifiée sans aucun processus législatif?

Mme Guilbault : Oui, mais le gouvernement se dote de directives et de cadres d'intervention sur des projets d'infrastructure majeurs. Et, ensuite de ça, c'est les organismes sont assujettis à la directive.

Mme Rizqy : Oui. Ça, on est d'accord.

Mme Guilbault : Si, un jour, un gouvernement veut se gouverner autrement, avec d'autres types de directives, il le fera. Nous, actuellement, la directive, on est en train de la modifier, d'ailleurs, en parallèle du projet de loi n° 62, et nos préoccupations et ce qui est important pour nous de prendre en compte dans le cadre de la réalisation d'un projet d'infrastructure majeur, c'est déjà dans un document qui est notre directive sur les projets majeurs. Donc, la logique, c'est ensuite de faire en sorte que ceux qui font des projets majeurs, dont, éventuellement, Mobilité Infra Québec, vont être assujettis à la directive. C'est simple.

Mme Rizqy : L'enjeu, ce n'est pas de savoir si la directive...

Mme Guilbault : C'est que si un jour, un gouvernement modifiait la directive, parce que lui décidait qu'il veut faire les projets autrement, bien, logiquement, son Mobilité Infra Québec les ferait autrement aussi. C'est le même gouvernement, là. C'est le même gouvernement qui décide de ce qu'il y a dans la directive que celui qui chapeaute Mobilité Infra Québec. Donc, c'est des vases communicants.

Mme Rizqy : Oui, mais vous êtes d'accord avec moi que lorsqu'on légifère, on légifère pour aujourd'hui, demain et l'avenir. Une directive, est-ce que vous êtes d'accord avec moi qu'elle est modifiable sans aucune considération législative?

Mme Guilbault : Mais oui, un gouvernement peut modifier ses directives.

Mme Rizqy : Dans ce cas, si on veut, justement, traduire l'esprit de la loi, l'esprit du législateur, dans ce cas-ci de la législature, on devrait incorporer cette directive directement ici. Comme ça, ça devient clair, net et précis, et on ne pourra pas tout simplement, un jour, par une simple directive... Puis vous savez qu'une directive, là, même pas obligé de la publier pour consultation dans la *Gazette officielle*, là.

Ça va juste permettre, là, de s'assurer que cette directive, elle est intégrée dans un texte de loi qui a un processus législatif. Ainsi, tout autre gouvernement qui pourrait éventuellement succéder... parce qu'évidemment, comme on le sait, dans l'histoire du Québec, bien, il n'y a aucun gouvernement qui a été intemporel, là. Donc, tout le monde va être appelé, un jour, à être remplacé. Puis moi, comme vous le savez, j'ai déjà une date de péremption ou... octobre 2026. Donc, moi, je l'ai, ma date de péremption. Je vous souhaite, à vous, de longs mandats, évidemment, mais dans tous les cas, si le passé est garant de l'avenir, il va y avoir d'autres changements de gouvernement, mais, si on veut traduire votre esprit de législature, on peut tout simplement l'incorporer dans cet amendement-là. Comme ça, c'est terminé, sauf si, évidemment, quelqu'un voudrait changer cela, il devrait refaire un projet de loi, avoir une consultation publique, s'expliquer le pourquoi qu'on ne voudrait pas avoir une analyse d'exploitation de maintien des actifs dans la mission de l'agence. Il y a au moins un processus qui va être fait. Sinon, n'importe qui peut le faire avec une simple directive. Vous avez la directive? Ah! OK.

Mme Guilbault : Non, mais là c'est la troisième fois, Mme la Présidente, ça fait que ça va être la dernière que je vais répondre. Il n'est pas dans notre intention de prendre l'amendement, parce que c'est déjà couvert, par ailleurs, dans d'autres cadres du gouvernement, et, comme je l'ai prouvé hier, on est capables, quand les amendements, on les juge appropriés... on les accepte très, très, très rapidement, on est même prêts à étirer la fin de la commission pour avoir le temps de les adopter, mais celui-là, pour nous, ce n'est pas dans la mission principale, c'est déjà inclus. Puis d'ailleurs, c'est déjà implicite, quand on parle de réalisation de projets, ça demande tellement de documents, tellement d'études, tellement d'analyses, c'est... il y a tellement de documentation des projets que c'est déjà couvert de toute façon. Mais, en plus, il y a la directive qui est publique, que ma collègue, sûrement, a déjà lu. Elle sait très bien de quoi je parle.

Alors là, moi, j'ai complété ce que j'avais à dire là-dessus. Ils peuvent faire leurs 20 minutes, mais moi, je ne vais pas répondre davantage.

Mme Rizqy : Oui, mais moi, je n'ai pas besoin de faire 20 minutes. Vous venez de répondre, vous dites que c'est implicite. Moi, je vous dis, bien, on est des législateurs, tous ensemble, il faut le rendre explicite. C'est ça, la différence. Vous dites qu'il y a plein d'écrits, bien, justement, vous plaidez exactement la même cause que moi.

L'enjeu que nous avons, c'est que, souvent, il y a plein de documents dans différents endroits. Or, si tout sera regroupé sous l'égide de Mobilité Infra Québec, bien, encore faut-il que cette agence puisse aussi, dans sa mission, avoir l'analyse des coûts d'exploitation et de maintien des actifs. Ainsi, le citoyen, plus tard, bien, il ne pourra pas dire : Ah! mais vous savez quoi? Le gouvernement me dit que, finalement, c'est le ministère des Transports qu'il va falloir qu'il me réponde pour l'analyse des coûts. Parce que nous, vous savez, on en fait, des demandes d'accès à l'information, et plus souvent qu'autrement c'est une partie de ping-pong entre les différents intervenants. Alors, moi, je pense qu'on pourrait tout regrouper ça au même endroit avec Mobilité Infra.

La Présidente (Mme Maccarone) : Continuez, Mme la députée.

Mme Rizqy : Bien, c'est sûr que l'objectif, c'est d'avoir une réponse, mais là je comprends qu'il n'y aura pas de réponse. Alors, moi, évidemment, je ne fais pas du temps pour faire du temps. Je pense que mon point est valide

et que, malheureusement, on a... ici, on est dans une option où est-ce qu'on pourrait être explicites mais qu'on va rester dans le sous-entendu.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il... Oui, M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Écoutez, je suis intéressé par ce qui est avancé par la collègue de Saint-Laurent. La question de l'analyse des coûts puis de l'exploitation, le maintien des actifs, c'est un élément qui a été nommé quand même par plusieurs organisations qu'on a rencontrées lors des audiences particulières. Puis il y a des avantages, on le sait, à s'assurer que, dans l'ensemble, dans l'évaluation d'un projet, bien, l'analyse des coûts d'exploitation puis le maintien des actifs soient comptabilisés. J'en ai parlé un petit peu hier, puis c'est quand même... Je pense que ça fait aussi partie des meilleures pratiques à l'échelle internationale, là, de bien comptabiliser. Maintenant, est-ce que ça doit aller à l'article 4? Moi, je n'en suis pas convaincu à cette étape-ci et je pense qu'il y a peut-être d'autres endroits dans le projet de loi où on pourra parler de ça. Mais, quand même, je tiens à dire quelques éléments importants.

D'abord, l'ensemble du coût de la vie... Vous savez, il y a plusieurs moments dans la vie d'une infrastructure qu'on va créer, là... c'est-à-dire qu'on va faire le matériel roulant, si on prend le cas d'un projet de transport collectif complexe, parce que c'est là où il y a un exploitant tiers qui pourrait intervenir. Dans le cas des projets de transport routier complexes que Mobilité Infra Québec pourra faire, on comprend que, bon, éventuellement, ça pourrait être donné à du privé ou ça resterait au gouvernement, pour des projets complexes, ou peut-être à une municipalité dans certains cas, mais j'aurais tendance à croire que ça va être plus du... ça va plus relever du gouvernement, qui va non seulement...

Donc, Mobilité Infra Québec va construire avec des sommes qui vont venir des différents paliers de gouvernement, d'une part, mais après, l'exploitation, c'est-à-dire les coûts d'entretien généraux, puis après ça, l'entretien, le maintien des actifs, donc les plus grandes rénovations à faire, éventuellement, dans ce projet-là, vont être à la charge du gouvernement du Québec. Donc, on gère un peu, si vous voulez, l'enveloppe budgétaire de l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure de transport routier complexe à l'intérieur d'un budget, disons, du gouvernement du Québec, avec peut-être l'appui, là, du palier supérieur au fédéral.

De l'autre côté, quand on parle des projets de transport collectif complexes, là, c'est là où je vois que l'analyse des coûts d'exploitation et maintien des actifs est important, parce que... Bon, on comprend, là, que le projet en lui-même serait réalisé par Mobilité Infra Québec, financé majoritairement par le gouvernement du Québec, appuyé du gouvernement fédéral. Il y a une contribution municipale aussi, et, par la suite, l'exploitation puis l'entretien, le maintien des actifs seraient davantage à la charge... en fait, principalement à la charge du gouvernement local, c'est-à-dire des municipalités ou des MRC. Et si on ne fait pas le travail de faire une analyse des coûts d'exploitation puis du maintien des actifs dans l'élaboration totale du projet, on risque de se retrouver à pelleter des coûts supplémentaires dans la cour des municipalités. Je m'explique.

• (11 h 50) •

Imaginons un projet de transport collectif complexe pour lequel Mobilité Infra Québec se voit attribuer une enveloppe, une enveloppe financière, une enveloppe budgétaire assez restreinte et qu'il doit couper quelque part, tu sais, il doit respecter l'enveloppe, puis on se rend compte, finalement, que le projet livré est de moins bonne qualité. On a tourné les coins ronds sur la qualité, le projet est de moins bonne... est juste moins bon et, donc, va se détériorer plus rapidement. Ça, ça va avoir des effets pervers sur... qui vont être assumés par la municipalité. Donc, d'une part, bien, le matériel roulant, les infrastructures qui vont avoir été créées vont être de moins... étant de moins bonne qualité, vont nécessiter des réparations courantes plus fréquentes et le maintien des actifs, c'est-à-dire les grandes réparations, les grands travaux de rénovation qu'on devra faire éventuellement vont aussi coûter plus cher mais ils vont venir plus tôt.

Autre chose, c'est que, si on a un projet de transport collectif qui est toujours en réparation, bien, on a aussi un projet qui est plus souvent en panne. Ça, c'est un problème. Puis un projet... un projet, en fait, un système de transport collectif qui est plus souvent en panne, bien, ce n'est rien pour inviter la population à l'utiliser. Parce que les gens, ce qu'ils cherchent quand ils veulent un système de transport, peu importe qu'il soit routier ou qu'il soit transport collectif, ils veulent avoir une certaine rapidité de déplacement, un certain confort, mais ils veulent la fiabilité aussi. Ça, c'est important, la fiabilité. Est-ce que j'ai l'assurance que, si je prends mon train de Via Rail à Québec, par exemple, puis que je vais à Montréal, bien, que je sais que je vais me rendre puis je vais arriver là-bas à 11 heures pile, là, je vais l'utiliser. Si, comme on l'a vécu récemment, le train risque d'être arrêté pendant des heures, et des heures, et des heures, bien, c'est clair que ça va faire chuter, ça va plomber la fréquentation de ce service de transport collectif là.

Donc, je pense qu'il y a vraiment une importance très grande à accorder à l'analyse des coûts d'exploitation puis de maintien des actifs. Il y a plusieurs groupes qui nous en ont parlé, là, de la notion d'intégrer, à quelque part dans le projet de loi, une réflexion, une analyse sur l'ensemble du cycle de vie des infrastructures qu'on va créer. Ça, je pense qu'on ne peut pas faire l'économie de ça, puis, comme je le disais tantôt, c'est dans les meilleures pratiques, là. L'intégration des coûts d'exploitation puis de maintien des actifs dans l'analyse des projets de transport collectif, c'est une pratique courante à l'international.

Par exemple, Metrolinx, dans la région de Toronto et d'Hamilton, en Ontario, réalise des analyses coûts-bénéfice qui tiennent compte de l'ensemble du cycle de vie des infrastructures qu'ils construisent et exploitent par la suite. On comprend, là, que leur façon de fonctionner inclut l'ensemble du cycle de vie du matériel de transport roulant. Donc, Metrolinx est à la fois le constructeur, en tout respect, évidemment, là, des orientations gouvernementales puis des

enveloppes budgétaires qui lui sont données, mais il va aussi... Metrolinx va aussi assurer l'exploitation et aussi assurer le maintien des actifs. Donc, dès le début, là, Metrolinx s'assure d'avoir un projet qui est solide, qui est robuste, qui va durer dans le temps.

C'est exactement la même chose qu'on doit faire, mais là on fait intervenir un tiers dans le transport collectif : constructeur, c'est MIQ, avec le gouvernement du Québec; l'exploitant, maintien des actifs, c'est la municipalité. Il ne faut pas être en train de pelleter des responsabilités indues aux municipalités puis il faut s'assurer aussi, puis je pense que ça doit être l'orientation de la ministre des Transports et de la Mobilité durable, de s'assurer que notre service, il est fiable puis il attire des gens dans le transport collectif, il attire des gens... il incite des gens à quitter le voiturage en solo pour aller utiliser le transport collectif. Mais, pour ça, on a besoin de systèmes de transport qui sont efficaces, qui sont bons, qui ne sont pas toujours en panne.

Donc, je suis d'accord avec le principe, en fait, là, de la proposition de la collègue députée de Saint-Laurent. Je ne suis pas sûr que ça va là puis je m'explique. L'article 4, en fait, on est vraiment dans du général, on est en train d'établir la mission, le mandat général de Mobilité Infra Québec. L'analyse des coûts d'exploitation puis de maintien des actifs, je n'ai pas le choix de donner raison à la ministre, ça fait partie... ça fait partie du... bien, d'une directive, d'une part. Mais à cet endroit-là, dans l'article 4, on est vraiment dans les orientations générales qu'on veut donner à Mobilité Infra Québec, et ça, c'est une partie... c'est comme une sous-partie de son travail.

Ça fait qu'en tout cas, à moins que Mme la ministre... pas Mme la ministre, excusez-moi...

Mme Rizqy : Beau lapsus.

M. Grandmont : ...que la collègue députée de Saint-Laurent arrive à me convaincre du contraire, je pense qu'on devrait revenir là-dessus, parce que, comme je l'ai dit tantôt, il y a plusieurs organisations qui ont insisté là-dessus, puis je pourrai revenir tantôt, là, au besoin, pour rappeler les organisations qui l'ont nommé, mais je ne suis pas sûr que ça va si tôt dans le projet de loi. C'est un élément essentiel, mais dans la mission, je ne suis pas convaincu. Voilà pour l'instant.

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

Mme Rizqy : Bien, juste pour un point de précision pour mon collègue de Taschereau, à moins que vous me disiez où vous pouvez voir où est-ce qu'il pourrait s'intégrer, je ne pense pas que ça soit une sous-question, mais je vais m'expliquer pourquoi.

C'est que souvent, quand on fait des demandes d'accès à l'information, notre formation politique, mais aussi la vôtre, mais aussi celle du Parti québécois, on voit très souvent que c'est une partie de ping-pong où est-ce qu'on dit : Ah non! Allez voir tel organisme, tel organisme. Notamment, on l'a vu avec le troisième lien, c'était difficile d'avoir de l'information, projet de l'Est.

Donc, ici, ça nous permettrait, en plein coeur de sa mission... c'est aussi de nous donner l'heure juste. Et quand des projets n'avancent pas, très souvent, bien, c'est au niveau des coûts, et plus on attend... Vous, vous l'avez vécu avec le tramway, à Québec, vous avez vu l'explosion. Le bureau du vérificateur général de la ville de Québec a même estimé que chaque journée d'attente, bien, augmentait, justement, la facture totale. Mais, des fois, c'est une stratégie pour les gouvernements d'étirer le temps pour que la facture gonfle tellement que le projet devient indésirable, alors qu'au départ, lorsque c'était un projet qui était avec un coût, disons, normal pour bien des gens, bien, ça devient de plus en plus astronomique... que finalement, ceux qui étaient convaincus, mais pas ardemment défenseurs du tramway, quand ils voient la nouvelle facture, bien, ils se disent : Oui, mais finalement, peut-être que ça coûte trop cher puis qu'on va passer notre tour cette fois-ci encore. Parce que le tramway, vous le savez mieux que moi, vous habitez à Québec, ça fait plus de 15 ans, 20 ans maintenant qu'on en parle.

Alors, quand un organisme qui doit chapeauter l'ensemble des transports complexes du Québec... bien, c'est à lui, aussi, de répondre à nos demandes en matière de coûts, non seulement le coût d'exploitation, mais aussi de maintien d'actifs, pour ne pas qu'on se retrouve — là, on va prendre un autre exemple concret — comme... avec des stations qui ont dû être fermées en catastrophe, en urgence, à Montréal, donc... Et rappelez-vous, là, il y a eu des questions qui ont été posées sur le maintien des actifs de stations de métro de Montréal, puis la ministre nous disait : Ah! je n'ai pas la réponse, ça, c'est la STM. Alors, rappelez-vous, ça, c'est un autre cas concret : Ah! non, ça, c'est la STM, qu'elle va vous répondre, pour le maintien. Est-ce que vous avez eu votre réponse pour le maintien des actifs de la STM? Jamais, n'est-ce pas? Alors, voilà.

Alors, je pense que mon plaidoyer... en espérant qu'il a bien répondu à votre questionnement, mais votre question est très légitime. Mais moi, je suis persuadée qu'il faut arrêter de toujours chercher un autre organisme. Quand le gouvernement ne veut pas nous répondre, c'est facile de renvoyer la balle à quelqu'un d'autre, mais, entre eux, souvent, la partie de ping-pong... dans une demande d'accès à l'information, souvent, ils vont dire: Ah! Je n'ai... cette information-là appartient au ministère. Moi, je veux être certaine que cette information... Si vous me dites que c'est Mobilité Infra Québec qui est responsable des travaux majeurs en matière de transport, bien, c'est elle qui va devoir nous répondre lorsqu'on va faire des demandes pour le maintien des actifs, pour ne pas me faire dire : Ah! oui, l'information, ils l'ont faite en vertu de la directive. C'est vrai qu'ils l'ont faite, mais elle a été transmise à qui? Au ministère des Transports qui, lui, va dire: Ah! mais, vous savez, on ne pourra pas vous répondre tout de suite. Je ne sais pas si ça répond à votre question, M. le député de Taschereau.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la députée. Êtes-vous convaincu, M. le député de Taschereau?

M. Grandmont : Je vais répondre. Bien, c'est des points qui sont tout à fait légitimes, effectivement, là, de la part de la députée de Saint-Laurent, de la collègue. Cela dit, elle m'a posé une question aussi, là, sur où est-ce que je pensais que ça pourrait apparaître. Nous autres, on avait réfléchi à l'idée, là, de l'inclure, puis elle va voir le lien avec mon plaidoyer, tout à l'heure, à l'article 74, dans lequel on vient parler de la contribution financière des municipalités.

Moi, ce qui m'importe énormément, au-delà, là, des demandes d'accès à l'information puis des suivis, qui sont des propositions tout à fait légitimes, là... mais moi, ce qui m'intéressait beaucoup, là, dans cette idée, là, de parler du cycle de vie, c'était que quand on vient fixer la contribution des municipalités à Mobilité Infra Québec... par Mobilité Infra Québec, avec les municipalités, on ne peut pas simplement tenir compte du coût de l'infrastructure elle-même, selon moi. On doit aussi tenir compte des coûts d'exploitation qui vont venir et également des coûts de maintien d'actifs qui vont apparaître, éventuellement, au terme de la vie utile de l'infrastructure en elle-même.

L'objectif est d'essayer de resserrer ça aussi un peu, parce que, comme je le disais tantôt, le problème que je vois actuellement, là, c'est le fait qu'on a une infrastructure développée par le gouvernement et Mobilité Infra Québec, et, après ça, une gestion, une exploitation et un maintien d'actifs qui sont assurés par un tiers. Il peut y avoir un transfert de responsabilités budgétaires important qui se fait, si le projet n'a pas été bien considéré sur l'ensemble de son cycle de vie. Et donc, la contribution de la municipalité doit être calculée aussi sur le fait que les sociétés de transport... bien, en fait, les municipalités vont avoir à contribuer aussi sur l'aménagement qui va être fait autour des stations, la réorganisation des services de transport collectif.

Donc, c'est là que moi, je vois la notion d'analyse des coûts d'exploitation et de maintien des actifs ayant... avoir une pertinence peut-être plus grande au regard des objectifs que moi, je poursuis, c'est-à-dire protéger les municipalités pour qu'elles ne se retrouvent pas avec des montants astronomiques à payer parce qu'on aura mal conçu le projet au départ, malgré qu'on a indiqué, là, qu'évidemment on voulait avoir des projets de qualité, là. Mais, dans le fond, essayer de reproduire ce qui se passe actuellement dans les projets de transport routier, c'est-à-dire qu'il y a un seul maître d'oeuvre et exploitant sur l'ensemble du cycle de vie d'une infrastructure... puis là j'essaie de le recréer en mettant en... en joignant ou en liant davantage les municipalités et Mobilité Infra Québec/le gouvernement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, Mme la députée, et, après, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

• (12 heures) •

Mme Rizqy : Oui, merci. Juste pour vous répondre, parce que je suis allée lire l'article 74, l'article 74, c'est le partage, au fond, des responsabilités financières, alors qu'ici l'amendement vise l'analyse, qui doit faire cette analyse, non seulement du coût d'exploitation mais du maintien des actifs.

Moi, j'ai plus l'impression que ça va être deux étapes différentes. La première, il faut d'abord faire l'analyse complète de combien ça va coûter, prévoir le maintien des actifs, parce que ça, vous le savez mieux que moi, vous étiez avant dans un organisme que... souvent, vous, vous étiez capable de projeter le maintien des actifs qui, parfois, pouvaient être oubliés. Après ça, à l'article 74, effectivement, on y arrivera, là, on va venir faire la convention du partage des coûts.

Moi, je le voyais plus en deux étapes. Une fois qu'on fait l'analyse, après ça, lorsqu'on arrive à l'article 74, le terme... le verbe utilisé, c'était «convenir», donc une vraie convention entre les différentes parties prenantes. Mais, dans un premier temps, à qui incombe la responsabilité de faire l'analyse? Je pense que ça devrait être dans la mission de Mobilité Infra Québec de faire l'analyse, rigoureuse, bien évidemment, de... non seulement du coût d'exploitation, mais surtout aussi le maintien des actifs.

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

M. Arseneau : Oui. La réflexion est très intéressante parce qu'en fait ça nous amène à la mission première de l'agence. Et, quand on la décrit en étant essentiellement... se résumant à un mandat et... ou à plusieurs mandats qui comportent l'analyse d'opportunité, la planification, la réalisation de projets, bien, on peut se poser la question : A quel moment est-ce qu'on fait l'analyse des coûts? Est-ce que l'analyse des coûts de construction se fait en amont du mandat ou se fait au moment où le gouvernement confie ce mandat? Est-ce que... En d'autres mots, l'analyse d'opportunité, qu'est-ce qu'elle comporte exactement? Et moi, c'est ce à quoi j'aimerais avoir une réponse, si, dans l'analyse d'opportunité... en quoi est-ce qu'on répond aux besoins, bien entendu, de quelle façon on peut réaliser le projet, à quel endroit, et ainsi de suite. J'ose espérer qu'on a au moins une analyse des coûts de construction qui va être réalisée au moment de décider de l'opportunité ou non d'aller de l'avant, contrairement à ce qu'on fait avec le troisième lien. On a déjà décidé qu'on le ferait sans savoir où, quand, comment et à quel coût. Et alors, là, il y aurait quand même une amélioration majeure par rapport aux pratiques actuelles du gouvernement en place.

Mais est-ce que l'analyse d'opportunité comprend l'analyse des coûts d'exploitation? Selon ce que moi, j'en comprends, selon l'historique du Québec à cet égard, c'est non. On a toujours mis en place des infrastructures en espérant qu'elles demeurent en place, en bonne santé, en toute intégrité pendant 100 ans, sans y mettre les ressources nécessaires. C'est la raison pourquoi Montréal est un immense bouchon de circulation depuis 20 ans et probablement pour les 20 ans à venir, parce qu'on a essentiellement omis d'investir en se dotant de nouvelles infrastructures de transport, y compris de transport en commun, il y a 50 ans, omis d'y mettre les coûts d'exploitation et de maintien des actifs.

Alors, moi, là où il y a une vertu extrêmement importante dans la proposition d'amendement de ma collègue, c'est d'essayer d'inscrire cela comme étant une fonction essentielle à réaliser par Mobilité Infra Québec, sans quoi

on va encore nager en plein inconnu sur notre capacité de pouvoir maintenir ces services opérationnels et ces infrastructures-là fonctionnelles pour la période de sa durée de vie utile. Et ça, on l'a entendu, on nous l'a répété à maintes et maintes reprises pendant les consultations particulières, qu'il ne fallait pas retomber dans ce panneau-là de dire : On construit, on vous... on met ça en place puis on espère que ça va toffer pendant le plus grand nombre d'années possible, sans y mettre les moyens nécessaires pour qu'on puisse s'assurer de sa fiabilité et de sa viabilité, de sa durabilité et de sa pérennité.

Bon, alors, moi, je ne comprends pas, dans... c'est-à-dire que je ne vois pas, dans la proposition initiale, cet élément-là qui est fondamental, l'analyse des coûts d'exploitation et le maintien des actifs qu'on mettra en place. Alors, si on me convainc que ça fait partie de l'analyse d'opportunité, on parlait de le faire de façon... que c'était implicite, moi, je partage l'avis de ma collègue ici, porte-parole de l'opposition officielle, qu'il faut le rendre explicite. Est-ce que c'est le bon endroit? Comme l'a soulevé mon collègue député de Taschereau, c'est sûr qu'on pourrait élargir encore la mission pour ajouter toutes les fonctions qui seront confiées à l'agence. Et il faut savoir où tracer la ligne, et moi, je n'ai pas la prétention de pouvoir le faire seul, mais je pense que le débat est intéressant. C'est important qu'on en discute maintenant et, pour apporter ma contribution... parce que je pense que cet élément-là, il faut qu'il soit là de façon explicite. Mais où est-ce qu'on peut le mettre? C'est qu'on... Je l'ai d'ailleurs déjà déploré, Mme la Présidente, on parle d'une mission principale. Quelles sont les missions secondaires? Je continue de poser cette question-là.

Si la mission principale, c'est la seule mission, bien, on va devoir biffer le «principale», ce sera «la mission». Bon, ça fait que ça, là, moi, je voulais faire une proposition. Je vous l'annonce, je vais faire une proposition d'amendement éventuellement pour biffer le «principale», à moins qu'on me démontre qu'il y a d'autres missions. Par contre, il y a des fonctions et il y a des fonctions qui sont définies à l'article 5. On y reviendra tout à l'heure.

Mobilité Infra Québec exerce également les fonctions suivantes... Moi, je pense que la fonction, si ça ne fait pas partie de sa mission, au coeur de sa mission, les... bon, on parle de l'analyse d'opportunité, de planification, de réalisation de projets complexes de transport, bien, il faut minimalement que, dans ses fonctions... qu'on reconnaisse qu'on met cette agence en place, Mobilité Infra Québec, qui sera le réceptacle de toute l'expertise québécoise en matière de projets de transport et de mobilité. Bien, je pense que ça va leur appartenir de nous dire, quand ils vont regarder l'analyse d'opportunité, combien ça coûte de le faire, le planifier, le réaliser. Mais combien ça va nous coûter sur 25 ans puis sur 50 ans? Combien il va falloir y mettre puis, éventuellement, qui va payer? Et là ce sera traduit dans l'article 74, comment est-ce qu'on partage les coûts, mais là, à un moment donné, il faut l'inscrire quelque part.

Alors, moi, ma proposition, si c'est une... si on peut trouver une voie de passage, c'est d'ajouter aux fonctions de l'agence la fonction de l'analyse des coûts d'exploitation et de maintien des actifs des projets complexes qui lui seront confiés. On ne peut pas faire l'économie de ça. La ministre nous fait la leçon, à chaque fois qu'elle en a l'opportunité, sur l'importance de la saine gestion des fonds publics, avec un déficit historique de 11 milliards de dollars cette année. Et puis là, lorsqu'il est question de parler de projets de loi et en quoi on va tenir compte de la capacité de payer des gens... Vous allez payer non seulement pour la construction, payer pour l'exploitation, payer pour le maintien des actifs. C'est implicite. Non, il faut que ce soit explicite. Il faut que quelqu'un ait la responsabilité de ça parce que la responsabilité politique ou administrative n'a jamais été assumée par l'État québécois au cours des 50 dernières années. La preuve en est dans toutes les infrastructures qui sont en décrépitude puis pour lesquelles il faut annoncer des plans de contingence pour éviter qu'ils s'écroulent sous... sur nous.

Alors, je pense que c'est important. Je le fais, je fais ce plaidoyer-là pour dire qu'il faut arrêter de nous dire que ce qu'on fait comme débat, ce n'est pas important. C'est fondamental. C'est fondamental de préciser à quoi va servir cette agence. Et, si elle ne sert pas à étudier les coûts d'exploitation et le maintien des actifs à long terme, on va manquer notre coup. Puis on a la responsabilité d'éviter de faire ce type d'omission là, en disant : Bien oui, ça va de soi. Il n'y a rien qui va de soi lorsqu'on étudie un projet de loi puis qu'on veut faire mieux que les... durant les années précédentes.

Alors, moi, je pense que, s'il y a une question de coût qui est importante aux yeux de la ministre puis aux yeux des députés ici, bien, organisons-nous pour confier un mandat qui est solide, qui est explicite puis que l'agence pourra réaliser pour le bien-être des Québécois et pour leur portefeuille. Merci, Mme la Présidente.

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

Mme Guilbault : Oui, je vais répondre. On a eu la séquence des trois partis d'opposition, mais il y en a deux sur trois là-dedans qui ont formé le gouvernement à maintes reprises. Là, ça fait plusieurs fois, je ne sais pas... En tout cas, le député des Îles-de-la-Madeleine vient de le dire, je ne sais plus les deux autres, ça fait 50 ans qu'on laisse nos infrastructures se désintégrer, qu'on les laisse en décrépitude, qu'on ne s'en occupe pas, parce qu'on se dit : Ça va durer 100 ans, puis on n'a pas besoin de s'en occuper, puis on a juste à faire semblant de rien, puis on va faire des nouveaux projets, puis on fait comme si ça n'existait pas. C'est à peu près ça qu'il vient de nous dire, là, Mme la Présidente. Il vient de se... de dénoncer le fait que, pendant 50 ans, les gouvernements successifs ont laissé mal vieillir nos infrastructures au Québec, pas juste en transport, là, partout, nos hôpitaux, nos CHSLD, nos écoles, etc. Il vient de dénoncer ça au micro. Or, si tu enlèves les six ans... si on enlève les six ans de la CAQ, qui était au gouvernement pendant les 50 ans, vous deux, vos deux partis, Parti québécois...

• (12 h 10) •

Une voix : ...

Mme Guilbault : J'ai dit : outre les six ans. Bien oui, est-ce que quelqu'un s' imagine que le pont de l'île d'Orléans, qu'on doit reconstruire en urgence, que le pont de l'Île-aux-Tourtes, qu'on doit se construire en urgence, que le tunnel Hippolyte-La Fontaine, qu'il faut refaire en urgence, le pont Laviolette et compagnie... est-ce que quelqu'un dans cette pièce, Mme la Présidente, s' imagine que la désintégration de ces quatre ponts-là s'est produite en six ans, depuis que la CAQ est arrivée, en 2018? À part la députée de Saint-Laurent, je pense qu'il n'y a personne qui pense que François Legault a désintégré les quatre ponts au Québec, là. Donc, la...

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la députée.

Mme Rizqy : ...en aucun temps, en aucun temps, on ne me prête des intentions. Je parlerais des ponts en disant que c'est le premier ministre qui est imputable. Par contre, je peux vous référer directement au plan d'infrastructure du Québec, qui a été déposé par votre gouvernement. Il y a une phrase qui est assez limpide, au niveau des écoles par exemple. En matière de dégradation...

Mme Guilbault : ...

Mme Rizqy : Non, non, vous m'imputez... C'est faux, ce que... Vu que c'est le contraire de la vérité, je fais mon appel au règlement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Je comprends, mais... Je suis d'accord, votre rappel au règlement, c'était pour prêter des intentions. Vous avez clarifié. Je vous céderais la parole après que la ministre aura terminé. Continuez, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Bon, alors, c'est ça, donc... Et vous voyez comment ça les fait réagir, là. Parce que, quand on me dit : François Legault... On a-tu le droit de l'appeler comme ça ici?

Une voix : Non.

Mme Guilbault : Non, hein? Bon, bien, quand on me dit qu'il faut reconstruire quatre ponts en urgence au Québec et que c'est la faute du premier ministre, chef de la Coalition avenir Québec, qui a été élu en 2018, ça n'a aucun sens, Mme la Présidente. Il n'y a personne qui pense que ce raisonnement-là fait du sens.

Or, ce qui fait du sens, par contre, c'est que, quand on fait partie du Parti québécois, qui est un des deux partis qui a formé le gouvernement en alternance pendant les 50 dernières années, avant 2018, et qu'un député d'un de ces deux partis-là vient dénoncer le fait qu'on a laissé nos infrastructures mal vieillir puis qu'aujourd'hui on est obligé de ramasser ça en décrépitude un peu partout, partout en même temps au Québec, donc non seulement ça coûte une fortune, mais ça génère une multitude de chantiers qui n'en finissent plus... et c'est ce député-là qui dénonce ça. C'est fou, là, Mme la Présidente, là. Il vient juste de lui-même admettre que, pendant 50 ans, son parti puis le Parti libéral ont mal entretenu nos infrastructures puis nous ont projetés dans le chaos d'infrastructures qu'on connaît actuellement. Ça fait que ça, c'est la première chose.

La deuxième, c'est que nous, on arrive en 2018. Ça fait que, là, on vit avec le laisser-aller puis je pourrais... Ah! je n'ai pas mon tableau du PQI. Le PQI, parlons-en, parce que les infrastructures, je le dis, ce n'est pas juste le transport, là. Ici, on est sur le transport, mais il y a aussi toutes les infrastructures. Or, la rénovation, la réfection et le développement des infrastructures, c'est tout contenu dans le Plan québécois des infrastructures, et il est rendu à 153 milliards, Mme la Présidente. Il n'y a jamais eu autant d'investissements en infrastructures que depuis que la CAQ est au pouvoir, entre autres dans le transport collectif, qui n'est pas juste des infrastructures, qui est aussi du soutien à l'exploitation. Mais, de façon générale, dans nos infrastructures, le PQI n'a jamais été aussi élevé qu'avec la CAQ, à 153 milliards.

Donc, quand le PQ vient reconnaître la responsabilité, la responsabilité directe de son Parti québécois et du Parti libéral dans l'état de situation puis l'état de nos infrastructures aujourd'hui, bien, je salue cette lucidité-là, Mme la Présidente, puis je le remercie de faire ce constat-là, que moi, j'ai fait à plusieurs reprises. Mais je pense que, quand la décrépitude de nos infrastructures est la faute du Parti québécois et du Parti libéral, c'est une chose si la CAQ le nomme, mais je pense que c'est encore mieux si c'est eux-mêmes qui l'admettent. Alors, ça a été fait ce matin au micro, enregistré. C'est une bonne chose.

L'autre chose en réponse à ça, justement, nous, on arrive en 2018, on est pris avec ce constat-là, on est pris avec les écoles, etc., et qu'est-ce qu'on fait, entre autres? Non seulement on augmente le PQI à 153 milliards, mais on arrive aujourd'hui... parce que juste... si on prend juste le transport collectif, là, pour revenir à ça... je l'ai dit souvent, mais, comme il y a beaucoup de va-et-vient autour de la table, ça aussi, je le dis souvent, ce n'est pas tout le monde qui entend tout, donc je vais le réitérer, le transport collectif, ça fait longtemps qu'on aurait pu prendre un certain leadership là-dedans puis se donner une capacité au gouvernement pour faire des projets de transport collectif d'envergure.

Les libéraux ont créé une filiale à la Caisse de dépôt. Parfait. On fait le REM. Le REM, ça avance. On salue le REM. Tout le monde autour de la table est content que le REM existe. Est-ce que, pour autant, on peut dépendre systématiquement de la CDPQ Infra pour tous nos projets de transport collectif d'envergure? Nous, notre réponse, c'est que non, parce que la caisse n'est pas toujours intéressée ou n'a pas toujours la possibilité de faire nos projets. Donc, est-ce qu'on veut mettre le destin du transport collectif au Québec entre les mains de la CDPQ Infra? Nous, on

pense que non. Je ne sais pas de l'autre côté, mais nous, on pense que ce n'est pas une solution viable à long terme. Donc... et le Parti québécois a essayé de faire une agence, ça n'a pas marché.

Donc là, aujourd'hui, nous, on arrive avec une solution, enfin, pour faire du transport collectif d'envergure, pour en réaliser. Tu sais, là, de 20 minutes en 20 minutes, ils sont beaucoup dans la philosophie puis, bon, ils aiment ça, ils parlent, ils parlent, ils parlent, mais l'action de réaliser des projets de transport collectif, personne n'a réglé ce problème-là de fond au gouvernement. Et là, aujourd'hui, nous, on arrive avec une solution, et que font ces deux mêmes vieux partis là, qui ont laissé les infrastructures se désintégrer pendant 50 ans? Ils bloquent le projet de loi. Tu sais, ils passent le temps, ils passent le temps.

Puis nous, tu sais, c'est correct, on n'est pas à une minute près... justement, pendant 50 ans, il ne s'est rien passé, sauf que, et je vais finir là-dessus... parce que je refais toujours la même mise en contexte à chaque fois qu'on commence à siéger à chaque journée, je leur rappelle deux choses, là, parce que, manifestement, ils s'arrangent pour qu'on ne puisse pas adopter le projet de loi cette session-ci, mais ça aura été convenablement et minutieusement documenté au micro que nous, on fait... on attend, là, de bonne foi... Heille! hier soir, on a adopté deux amendements, en quoi, même pas une demi-heure. Donc, quand on m'amène des amendements qui ont de l'allure, moi, je les accepte, ça va vite. Ils n'ont même pas le temps de faire leur 20 minutes, je l'accepte tout de suite puis on passe à autre chose. Ça fait que... Mais là c'est ça, ils continuent la même chose, la même chose.

Alors donc, il y a deux éléments très importants que les sociétés de transport et les municipalités attendent avec impatience d'ici... puis idéalement d'ici le 6 décembre, le développement immobilier, et aussi, surtout, puis je vous dirais que celui-là est encore plus pressant, on a besoin... puis ça, ça fait longtemps que je le dis, là, il y en a qui sont nouveaux ici, là, mais je dis ça depuis 70 heures maintenant, les amendements pour la loi sur le réseau...

Des voix : ...

Mme Guilbault : Non, non, mais c'est correct, parce que, des fois, on a des réactions un peu... tu sais, comment on peut dire? On réagit selon ses moyens, disons ça comme ça. La loi sur le réseau structurant de transport de la capitale, on a besoin de la modifier pour que le projet de tramway puisse avancer.

Alors, je le dis pour ceux qui ne sont peut-être pas familiers avec la commission, on a besoin de modifications et d'amendements, qui vont être déposés plus tard dans le projet de loi, pour faire avancer le projet de tramway, parce qu'on a la négociation, l'entente finale avec la caisse qui est en cours de négociation puis on a la date butoir le 15 décembre, mais encore faut-il être capable de modifier la loi, l'espèce de loi qui encadre ce projet-là qui donnait la responsabilité exclusive à la ville de Québec. Donc, si on veut avoir notre structure de gouvernance partagée, tel que c'est prévu de le faire pour faire avancer le projet, ça nous prend des modifications législatives. Or, au rythme où ça va, manifestement, le Parti québécois, du moins le Parti libéral, puis on verra... en tout cas, à date, les trois, je dirais, vont faire en sorte qu'on ne pourra pas avoir le projet de loi avant Noël, et donc vont retarder de trois ou quatre mois. Je voulais que ce soit au micro.

La Présidente (Mme Maccarone) : Excusez-moi, Mme la ministre. On ne peut pas prêter des intentions. On ne sait pas comment le projet de loi va terminer. Alors, avez-vous...

Mme Guilbault : C'est pour ça que j'ai dit : au rythme où ça va. Mais on ne sait pas.

La Présidente (Mme Maccarone) : Je comprends, mais on ne peut pas prêter des intentions aux collègues autour de la table. Avez-vous terminé votre intervention?

Mme Guilbault : Oui.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, Mme la députée de Saint-Laurent, et, oui, il y a M. le député des Îles-de-la-Madeleine par la suite, et, après, M. le député de Taschereau.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. C'est très intéressant, ces échanges-là, et instructif, parce que ce qu'on voit, là, c'est que la première ministre nous dit, là : François Legault, dans plus de la moitié de sa carrière, là, il n'a pas bougé pour faire quoi que ce soit pour les infrastructures au Québec. Il a été ministre de l'Éducation, il a laissé déperir de façon absolument aberrante...

La Présidente (Mme Maccarone) : On va utiliser les titres, M. le député, s'il vous plaît, et pas les noms propres. Merci.

M. Arseneau : D'accord, OK. M. le premier ministre... mais Mme la ministre l'avait déjà nommé par son prénom et son nom de famille...

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, je comprends.

M. Arseneau : ...Mme la ministre. Alors, voilà, c'est fascinant. Alors, moi, j'ai l'honnêteté intellectuelle de dire que l'état de situation dans les infrastructures publiques est lamentable. J'ai aussi la responsabilité de faire en

sorte que le projet de loi permette de corriger le tir, ce qu'on n'a pas fait depuis un certain nombre d'années, incluant les six dernières années. Parce qu'on nous dit : Ah! on est arrivés en 2018, les infrastructures étaient en mauvais état. Et qu'est-ce qu'on a fait? On a profité du pactole qu'on leur avait laissé, là, le gouvernement précédent, 7 milliards de dollars, puis on a commencé à creuser et creuser. Pas la première pelletée de terre pour un troisième bien illusoire, là, on a creusé un trou, un déficit budgétaire pour arriver jusqu'à 11 milliards de déficit. Ça, ça fait 11 plus... moins 11 plus 7, ça fait 18 milliards de dollars, là.

• (12 h 20) •

Alors, je pense qu'à un moment donné il faut se garder une petite gêne, quand on décide de faire la leçon aux partis qui font partie de l'opposition et qui proposent des solutions constructives, des amendements qui nous permettraient de sortir de la situation dans laquelle on est, où, effectivement, on a la responsabilité à la fois de maintenir nos actifs, de s'assurer que les projets de mobilité durable se réalisent et qu'on ait les moyens de les entretenir et de les exploiter pour les décennies à venir. C'est tout ce qu'on veut faire.

L'exemple du fait qu'hier on nous a encore soupçonnés de vouloir faire durer indûment la discussion sur le projet de loi, alors qu'en l'espace, effectivement, d'une demi-heure on avait accepté des amendements qui étaient tout aussi intéressants et constructifs que la demi-douzaine précédente, mais sur lesquels la ministre jugeait qu'on n'en avait pas... on n'avait pas raison de vouloir en discuter.

Alors, moi, je regrette, mais nos règles parlementaires et institutionnelles sont telles que ce n'est pas parce que la ministre n'est pas d'accord avec une idée qui est émise par les partis d'opposition quand ils relaient les propositions et les commentaires de la société civile et des intervenants en consultations particulières, ce n'est pas parce que la ministre a peu d'appétit qu'on ne peut pas en débattre. Je dirais même que c'est notre responsabilité de s'assurer qu'on en ait discuté suffisamment pour pouvoir éclairer la ministre sur la pertinence de ces amendements-là et que, si, en bout de ligne, la partie gouvernementale rejette ces améliorations, ces propositions d'améliorations au projet de loi, bien, qu'elle le fasse, la partie gouvernementale, en connaissance de cause, et qu'elle assume sa responsabilité. Parce que, comme on l'a dit à plusieurs reprises, tout ça, c'est enregistré, et nous, on aura fait notre travail de propositions constructives. La partie gouvernementale pourra en disposer et en assumera la responsabilité pour les semaines, les mois et les années à venir. Je n'ai aucun problème avec ça. Mais on ne peut pas court-circuiter toutes les... à l'avance toutes les propositions d'amendement qu'on veut faire sur le projet de loi important sur lequel on discute sous prétexte que, bien, on a fait notre travail, puis tout est bon.

Et ce qu'on nous a prouvé... et ce qu'on nous a prouvé hier, c'est qu'on pouvait encore le bonifier avec les propositions qui étaient faites de façon tout à fait, je dirais, adroite et généreuse de la part des différents partis d'opposition.

Alors, encore une fois, si on revient, parce que je pense que c'est important d'y revenir, là, sur l'analyse des coûts d'exploitation, maintien des actifs, malheureusement, moi, je n'ai pas eu de réponse sur l'idée que ça faisait partie de l'analyse d'opportunité. Par contre, je maintiens qu'il faut le mentionner de façon explicite dans le projet de loi, parce que, justement, lorsqu'on est actuellement dans une période où on n'a pas Mobilité Infra Québec, si on demande, par exemple, à CDPQ Infra d'aller de l'avant avec un projet pour le tramway de Québec, pour sa construction, je ne suis pas certain que CDPQ Infra, ou si on le confiait à une autre organisation, comprend que le mandat, c'est aussi de s'assurer de calculer les coûts d'exploitation sur quelques décennies et le coût de maintien des actifs. Je le souhaite, mais je ne suis pas sûr que, si, dans le mandat, ce n'est pas explicite, que CDPQ Infra va commencer à faire les calculs ou qu'une entreprise privée le ferait sans avoir un mandat explicite de le faire.

C'est la raison pour laquelle cet amendement-là, je pense, est tout à fait pertinent, parce qu'à un moment donné il faut dire les choses telles qu'elles sont, il faut manifester de façon explicite quel est l'objectif que l'on poursuit avec ce projet de loi là. Et c'est d'autant plus important de le faire à l'article 4, qui est le coeur du projet de loi. C'est sa mission. Nous avons fonctionné, dans l'État du Québec, pendant toutes ces années sans sentir l'opportunité de créer une agence jusqu'à il y a 10 ans, 11 ans lorsqu'on l'a fait, nous, et que la CAQ a bloqué cette idée-là, parce que probablement trop novatrice à l'époque pour eux. 10 ans plus tard, bien, ils reviennent.

Ça fait que, quand on dit qu'on a perdu du temps, là, on a perdu 10 ans avant de créer une agence qui aurait pu fonctionner pendant les 10 dernières années. Là, maintenant qu'on a découvert la lumière et trouvé la vérité, est-ce qu'on peut s'assurer de préciser à quoi ça va servir, cette agence? Merci.

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

Mme Rizqy : Je ne sais pas s'il y avait une réponse de la ministre, mais sinon, moi, j'ai...

Une voix : ...

Mme Rizqy : OK. Alors, juste pour faire suite... parce qu'il y a beaucoup de choses que la vice-première ministre du Québec a mentionnées et... j'aimerais lire le plan d'infrastructures 2023-2024, page B.41. «Le portrait actuel démontre qu'une part importante, soit 61 % du parc d'infrastructures du réseau de l'éducation, est en mauvais état ou en très mauvais état. Cette situation s'explique principalement par une période de sous-investissement dans les années 90 et au début des années 2000.» Et ici, j'ai le CV du premier ministre. Il était où? Eh bien, oui, ministre de l'Éducation péquiste du 15 décembre 1998 au 30 janvier 2002.

Donc, la vice-première ministre du Québec, aujourd'hui, dit que le premier ministre a été irresponsable dans cette période-là. Alors, ce sera noté, et on va le déposer parce que je pense que ce n'est pas tout le monde qui prend le temps de lire correctement le Plan québécois des infrastructures. Et, je tiens à le dire, ça n'a pas été écrit par une

libérale, un solidaire ou un péquiste, ça a été écrit par le gouvernement caquiste. Alors, on va vous l'acheminer. Je ne sais pas si je dois aussi acheminer le CV du premier ministre, mais on va le faire aussi. On va le faire.

Maintenant, la vice-première ministre nous a reparlé de son tableau. Or, dans le fameux va-et-vient qu'elle fait référence, la dernière fois que je suis... que, la dernière fois, j'ai assisté à la commission, j'avais demandé, justement, à la vice-première ministre, à propos du tableau, si elle voulait nous déposer ses chiffres, parce que c'était «gouvernements» au pluriel et on n'arrivait pas vraiment à comprendre. Or, mon collègue le député de Nelligan a fait une demande d'accès à l'information. Savez-vous c'est quoi, la réponse, pour le fameux tableau qu'elle vous montre à chaque fois, à la période de questions, et aussi qu'elle exhibe ici, dans cette commission? Bien là, elle ne l'exhibe plus depuis qu'on lui a dit que «gouvernements», avec un «s» nécessairement, incluait le fédéral et non pas son gouvernement. Tenez-vous bien, là, ça ne s'invente pas : On refuse de nous donner les chiffres, là, donc la ventilation, parce que, et ce n'est pas moi qui le dis, c'est la réponse, là, il n'est pas possible, du point de vue technique et méthodologique, de produire le niveau d'informations demandé à partir de données présentées aux états financiers obligés des organismes.

Son propre ministère n'arrive pas à expliquer le tableau qu'elle nous présente à l'Assemblée nationale depuis des mois, avec grande fierté, et, quand on lui pose une question simple, qui est enseignée, dès le cégep, à tous ceux qui font le profil comptabilité, dollars courants ou dollars constants, elle est dans l'incapacité de nous répondre. Alors, moi, ça dépasse tout entendement. Alors là, j'espère qu'elle comprend qu'elle est forclosée de nous présenter son fameux tableau sauf si elle est capable d'admettre que son propre ministère ne sait pas de quoi elle parle lorsqu'elle nous exhibe son tableau.

Maintenant, j'invite tous mes collègues à prendre le mémoire présenté au Conseil des ministres par la vice-première ministre sur ce projet de loi. Vous l'avez tous. Allons ensemble à la page 7 du fameux mémoire. «Dans le cadre d'une planification en mobilité, Mobilité Infra Québec pourrait — je vais sauter une partie — planifier le maintien, l'amélioration et le remplacement d'équipements et d'infrastructures de transport.» «Pourrait», il n'y a aucune obligation, et tellement qu'il n'y a pas d'obligation...

Maintenant, je vous invite à retourner dans le projet de loi, article 29. On ne pourra pas dire que je n'ai pas fait, quand même, à cause du va-et-vient, un petit peu l'étude de ce projet de loi. Article 29 : «Mobilité Infra Québec peut, lorsqu'elle effectue une planification en mobilité, en vertu du paragraphe 1° de l'article 5, dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone et en tenant compte des indications données par le ministre, planifier la coordination des différents services de transport ainsi que le maintien, l'amélioration et le remplacement d'équipements et d'infrastructures de transport.» Le verbe ici, comment qu'il est conjugué? «Peut», aucune obligation.

Alors, j'espère que, là, je vous ai convaincu, j'espère, le député de Taschereau, de la pertinence que ce soit dans la mission, parce que c'est écrit noir sur blanc que Mobilité Infra Québec peut elle-même se substituer à cette obligation de la fameuse directive. Et dois-je rappeler à l'ensemble des gens qui nous écoutent, et je sais que vous êtes nombreux, qu'une directive n'a pas force de loi. La loi et ses règlements ont force de loi au Québec, pas une directive. Évidemment, c'est toujours souhaitable de respecter les directives, mais ici, la vice-première ministre, elle a écrit noir sur blanc «pourrait» et «peut». Donc, elle ouvre la porte à Mobilité Infra Québec à ne pas suivre la directive.

• (12 h 30) •

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

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bien, je vais prendre le temps d'étudier, évidemment, ce que nous soulève la collègue députée de Saint-Laurent.

Moi, je voulais revenir, en fait, sur un élément. J'avais dit que plusieurs organisations, là, avaient manifesté leur souhait de voir la notion d'analyse coût-bénéfice, montage financier sur l'ensemble d'un... du cycle de vie de l'infrastructure être ajoutée au projet de loi. Puis je voulais simplement signifier, là, que le Conseil du patronat du Québec et la Fédération des chambres de commerce du Québec ont explicitement demandé que des analyses coûts-bénéfices tenant compte de l'ensemble du cycle de vie soient publiées, soient donc rendues publiques, dans un processus de transparence, dans la mesure où on... ça donnerait au public en général et aux organisations de la société civile un aperçu, une information... ça donnerait l'information à tous et toutes de la pertinence de réaliser certains projets, parce que, d'une part, on est en train de développer des projets, on veut faire... on veut les déployer, les construire à vitesse grand V.

En ce qui a trait au transport collectif, je peux le comprendre, en même temps, chaque projet de transport collectif se doit d'être analysé pour s'assurer qu'on a le meilleur projet pour la... le lieu, le territoire où il va être déployé. Donc, ce n'est pas tous les projets de transport collectif dont on a discuté, dans l'histoire du Québec, qui sont nécessairement bons. Je prendrais, par exemple, le projet, là, de tramway. La première phase de tramway qu'on avait eue à Québec, là, qui passait par le boulevard Charest et qui évitait le centre-ville de Québec, il y avait quelque chose là-dedans qui était complètement incohérent, ce qu'on ne s'était pas empêché, dans mon ancienne vie, là, de dénoncer par ailleurs. Donc, c'est le même... c'est la même rigueur qui doit nous animer, je pense, ici aussi. C'est quand même des projets qui sont assez coûteux généralement et desquels on doit s'assurer qu'ils remplissent un objectif qui est très clair et que ce sera pour le meilleur, pour la société en général.

Donc, déjà, cette demande-là, qui était portée par le Conseil du patronat et la Fédération des chambres de commerce du Québec, mais aussi la Société de transport de Montréal, la ville de Montréal, le Réseau de transport de la Capitale, la Société de transport de Sherbrooke, la ville de Sherbrooke, l'experte professeure Florence Junca-Adenot ainsi que l'ATUQ, l'association des transporteurs urbains du Québec, demandait à ce que le montage financier d'un projet... Donc là, je fais référence, en ce qui me concerne, là, à l'article 74... le montage financier d'un projet doit être étendu à son exploitation et à son entretien. Et c'était souvent nommé en prenant exemple, en disant : comme le REM.

Puis Mme la ministre a beaucoup parlé du REM. Ça, c'est intéressant, qu'elle nous ramène au REM, parce que le REM, effectivement, on a pensé comme ça l'ensemble du cycle de vie dans l'entente contractuelle que les

exploitants, l'exploitant du REM, la CDPQ Infra, qui est aussi son constructeur... a avec le gouvernement, s'est assuré d'avoir une entente avec le gouvernement qui établit un coût de 0,72 \$ par passager-kilomètre. Et ce tarif-là couvre non seulement les coûts d'exploitation, mais aussi les coûts d'immobilisation et l'entretien à long terme. Donc, ça donne une prévisibilité financière pour l'exploitant, ce qui est évidemment très bon et ce qui nous permettrait, évidemment, aussi cette... Ce montant-là est indexé annuellement en fonction de l'indice des prix à la consommation du Canada, donc il y a une indexation en plus, et cette entente-là, elle est révisée aussi tous les cinq ans, Mme la Présidente.

Ça, c'est intéressant parce que, si on avait des ententes de ce type-là... je ne dis pas qu'il faut exactement aller vers une entente pareille, là, mais, si on avait des ententes similaires, qui prévoyaient les coûts d'immobilisation puis d'entretien à long terme de nos grandes infrastructures de transport collectif au Québec, par exemple, le métro, bien, peut-être qu'on ne serait pas dans une situation où on doit fermer des stations. On aurait l'assurance que, dans le temps, des sommes s'ajoutent au budget de maintien des actifs du métro pour être en mesure de l'entretenir correctement.

Et je me permets de le rappeler ici, le métro de Montréal, c'est l'infrastructure de transport la plus utilisée au Canada. Ce n'est pas rien. En Amérique du Nord, c'est la deuxième infrastructure de transport la plus achalandée quotidiennement après le métro de New York. C'est immense, le métro de Montréal. Et Montréal, étant le poumon économique du Québec, si le métro ne va pas bien, bien, c'est tout le Québec qui en souffre. C'est des travailleurs qu'on n'arrive pas à déplacer, c'est des étudiants qu'on n'arrive pas à déplacer. Et, avec une entente comme celle-là, du type de celle du REM, en fait, on arriverait à avoir un métro probablement en meilleure santé. On n'aurait peut-être pas la crise de maintien des actifs qu'on a dans l'infrastructure de transport la plus achalandée au Canada, Mme la Présidente.

Donc, moi, je me permets de réinsister là-dessus. Encore une fois, on va réfléchir aux arguments pour voir comment on votera éventuellement sur est-ce que ça doit être nommé à l'article 4 ou si c'est plus loin que ça doit se retrouver, notamment au 74, où on voit la répartition des contributions budgétaires des différentes parties prenantes dans la réalisation d'un projet de transport collectif. Mais, à mon sens à moi, et selon ce que nous ont dit et répété plusieurs des groupes qu'on a entendus ici, on doit s'assurer de faire une bonne évaluation de l'ensemble du cycle de vie autant pour s'assurer d'avoir des infrastructures qui vont durer dans le temps, mais aussi pour s'assurer de maintenir aussi l'achalandage, parce qu'une infrastructure qui brise tout le temps, c'est une infrastructure qu'on n'utilise plus, Mme la Présidente.

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

Mme Rizqy : Oui. Je vous invite... dans le mémoire, M. le député de Taschereau, 4.2, le mémoire de la ministre qui a été déposé au Conseil des ministres. Ce n'est pas moi qui le dis que c'est important de le mettre à la mission, c'est elle-même, à 4.2, dans son mémoire. Le sous-titre : Mission et responsabilité de Mobilité Infra. C'est en caractères gras, et là il est mention, dans ce mémoire, du maintien des infrastructures, mais c'est indiqué «pourrait», donc il n'y a pas d'obligation. Et, bien au contraire, à l'article 29 du projet de loi, on indique clairement «peut». Il n'y a pas d'obligation de le faire. Et, si vous permettez, si on reste toujours dans le fameux mémoire, ça, c'est à... je ne sais pas si vous l'avez devant vous, mais, si vous allez à la page 19 du mémoire, il y a une analyse comparative qui a été faite. Il faut savoir... À moins que la vice-première ministre me dise que c'est contraire à la vérité, mais son projet de loi est en... a été inspiré de la loi qui est déjà en vigueur en Ontario avec... Infrastructure Ontario. Or, eux, ils doivent faire une analyse des coûts puis du maintien des actifs.

Alors, c'est pour ça que moi, ici, je n'arrive pas à comprendre pourquoi que, dans le mémoire qui est présenté devant le Conseil des ministres, qui inclut le premier ministre du Québec, on dit : À la mission, ça pourrait être bon qu'il fasse une analyse des coûts d'exploitation et du maintien des actifs, à la mission... là, moi, je suis à l'article 4, et, dans le mémoire, on est à 4.2... mais que plus tard, dans le projet de loi, clairement, on vient donner une porte de sortie avec l'article 29, en disant «peut». Le législateur ne parle jamais pour ne rien dire, et, si la législatrice a marqué «peut», c'est qu'elle ne voulait pas choisir le verbe «doit», «devoir», elle ne voulait pas créer une obligation de le faire.

Et vous, vous avez quand même de l'expérience en matière de mobilité durable, n'est-ce pas? Pas que je... Je ne déposerai pas votre CV, on le connaît. D'ailleurs, je vous ai rencontré dans une autre vie. Vous le savez que lorsque c'est un «peut» et non pas un «doit», bien, à ce moment-là, c'est facile de dire : Je ne le ferai pas, nonobstant directive ou pas, parce que la loi est plus importante en matière d'interprétation des lois qu'une directive. Si la loi vous permet de ne pas respecter la directive, bien, à ce moment-là, la loi est claire, vous pouvez le faire, vous n'avez pas d'obligation de le faire. Et ici, dans le mémoire qui a été présenté au Conseil des ministres, c'était clairement marqué à 4.2, à la page 7. Si vous retournez à la page 7, vous allez voir que c'était prévu d'être inscrit dans la mission et responsabilité de Mobilité Infra Québec. Ici, il y a un choix politique de le retirer.

Je vous donne un petit peu de temps d'analyse, mais je suis convaincue qu'au terme du plaidoyer...

La Présidente (Mme Maccarone) : Avez-vous conclu? Oui?

Mme Rizqy : Bien, je vais laisser le temps d'analyse, mais j'imagine que mon collègue, mon estimé collègue...

M. Arseneau : Non, mais je...

La Présidente (Mme Maccarone) : Député des Îles-de-la-Madeleine, vous disposez de six minutes.

• (12 h 40) •

M. Arseneau : Six minutes, d'accord, merci beaucoup. Bien, effectivement, c'est une excellente initiative de la part de ma collègue de nous ramener au mémoire et la description de la mission pour l'agence qui a été présentée effectivement au Conseil des ministres. Parce que, lorsqu'il est question de la mission, on trouve presque un copier-coller, là, effectivement, «aurait pour mission principale», «dans une perspective», on retrouve exactement le même texte. Et puis ensuite, bien, on arrive dans une deuxième partie de cette description-là en parlant du fait que Mobilité Infra Québec pourrait également exercer les fonctions suivantes : la réalisation, à la demande de la ministre et moyennant rémunération, d'analyses en transport, notamment de la planification en mobilité. Et on retrouve exactement le même libellé à l'article 5, que je citais tout à l'heure. Mais quand on vient...

Et après ça, bien, on note également que l'exécution de toutes autres fonctions connexes que lui confie le gouvernement, ça a été aussi retenu dans le projet de loi, mais, pour ce qui vient par la suite, on l'a éliminé, donc planifier le maintien, l'amélioration et le remplacement d'équipements et d'infrastructures de transport.

Donc, je pense que... Et puis il y a l'autre élément, là, planifier la coordination des différents services de transport. Et c'est une présentation qui est au conditionnel. Alors, on dit que, dans le cadre d'une planification en mobilité, Mobilité Infra Québec pourrait faire... remplir ces fonctions-là. C'est aussi de la même façon qu'on présente, de toute façon, la mission, hein? Lorsqu'il est question de décrire la mission, on dit : Mobilité Infra Québec aurait pour mission principale... Bon, évidemment, parce que, là, on n'est... on n'est pas certain que ce texte-là va se traduire dans un projet de loi. Une fois qu'il a été traduit dans le projet de loi, on ne parle plus d'une mission conditionnelle, mais on parle du fait que Mobilité Infra Québec a pour mission. Donc, on a changé le verbe, «aurait pour mission».

Mais pour ce qui est de sa responsabilité qui était inscrite, à savoir le maintien, l'amélioration et le remplacement d'équipements et d'infrastructures de transport, bien là, on le présentait au Conseil des ministres de façon explicite, mais on ne voudrait pas l'inclure dans le projet de loi de façon explicite. Là, je pense qu'il y a effectivement, comme on vient de le mentionner, un choix qui m'apparaît difficile à comprendre et qui mérite explication.

Alors, moi, je souscris entièrement au fait que c'est un élément, je me répète, là, qu'il faut inscrire. Est-ce qu'encore une fois c'est à l'article 4 ou un peu plus bas, comme il était dans le mémoire, c'est-à-dire dans les fonctions à exercer par Mobilité Infra Québec? L'un ou l'autre me conviennent, pourvu qu'on l'inscrive.

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

Mme Rizqy : Moi, j'ai une question pour la vice-première ministre du Québec. J'aimerais savoir : Qu'est-il arrivé entre le 30 avril 2024, le moment que le mémoire est déposé au Conseil des ministres, donc qui a été étudié par la partie gouvernementale, qui a été transmis à l'ensemble des ministres... et, à ce moment-là, ce qui a été présenté au Conseil des ministres, c'était la volonté que la mission et responsabilité de Mobilité Infra Québec... qu'il y ait aussi l'analyse du maintien des actifs puis de l'exploitation. Mais surtout, ici, moi, c'est le maintien des actifs, là, que je fais beaucoup de... J'aimerais savoir qu'est-ce qu'il est... qu'est-ce qu'il est arrivé pour que finalement, ce qui était présenté dans le mémoire que les ministres ont reçu, qui a été étudié même par le premier ministre du Québec, là, pour que ce ne soit pas traduit dans le projet de loi.

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

Mme Guilbault : Oui?

La Présidente (Mme Maccarone) : Elle vous a posé une question.

Mme Guilbault : Sur le même sous-amendement ou amendement?

La Présidente (Mme Maccarone) : Une question précise par rapport à des dates. Mme la députée, peut-être vous pourriez répéter votre question.

Mme Guilbault : Non, non, non, mais j'écoute, là, ce qui se dit, là, mais c'est sûr qu'il faut quand même rentabiliser les fonds publics qui paient notre salaire, comme je le dis souvent.

Et je l'ai dit tout à l'heure, mais peut-être... je n'ai pas été précise, c'est vrai, ou peut-être je n'en ai pas reparlé tout à l'heure, mais la directive sur les projets majeurs, page 16, lettre L, si les collègues... Là, je vois peut-être mon collègue des Îles... je ne sais pas s'ils l'ont à portée de main, là, elle est sur Internet, page 16... Bien, je vais y aller, tiens, même que je peux lire l'extrait, peut-être ce serait bon pour la commission, là. Attends un peu. On l'a-tu ici, imprimé? Non? Ah! attends, tu me l'as... on l'a-tu... Un instant, je l'ai. Bon.

Page 16, lettre L : «L'estimation du coût total de chaque option évaluée doit...» Là, on parle des projets majeurs, là, donc projets complexes, ça s'applique, là. «L'estimation du coût total de chaque option évaluée doit inclure tous les montants relatifs au démarrage, à la planification, à la réalisation et à la clôture du projet, tel qu'ils sont précisés par le Conseil du trésor dans les critères déterminés en vertu de l'article...» c'est ça, «en vertu de l'article 16 de la Loi sur les infrastructures publiques permettant de considérer qu'un projet d'infrastructure publique est un projet majeur.»

Et là c'est là le bout le plus intéressant, là : «L'incidence budgétaire marginale prévisionnelle inclut l'augmentation des dépenses de fonctionnement, exploitation et des investissements en maintien d'actif de l'infrastructure publique à long terme. Les dépenses actuelles de fonctionnement — entre parenthèses — exploitation, et les investissements actuels

en maintient d'actif doit également être fourni. Toutes les estimations, toutes les dépenses et tous les investissements doivent être présentés.»

Donc, ce sont déjà des éléments qui sont documentés dans les projets majeurs, incluant, donc, les futurs projets de Mobilité Infra Québec.

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

Mme Rizqy : ...maintenant la vice-première ministre à faire deux choses. Lire paragraphe K, qui arrive avant L dans l'ordre alphabétique : «Toutes les parties prenantes, dont l'OPIP, le ministre responsable, la SQI, le gouvernement, la clientèle directe, les employés, les principaux individus ou groupes de la société ainsi que les organismes publics qui pourraient être touchés favorablement ou négativement par l'option recommandée doivent être identifiés, de même que leurs intérêts respectifs, dans le projet. L'analyse sommaire des enjeux, risques et possibilités qu'ils représentent pour le projet doit être également présentée.»

«Toutes les parties prenantes». Êtes-vous d'accord avec moi que K parle de toutes les parties prenantes?

Mme Guilbault : Bien oui.

Mme Rizqy : OK. Par la suite, dans l'ordre des choses, lorsqu'on interprète L : «L'estimation du coût total de chaque option évaluée doit inclure tous les montants relatifs à la démarche, la planification, la réalisation, la clôture du projet, qu'ils soient précisés par le Conseil du trésor dans les critères déterminés en vertu de l'article 16 de la Loi sur les infrastructures publiques permettant de considérer qu'un projet d'infrastructure publique est un projet majeur...» Ça, c'est L. Est-ce que, L, vous voyez...

Mme Guilbault : Que je viens de lire, oui.

Mme Rizqy : Oui, oui, mais est-ce que vous réalisez que qu'est-ce que vous venez de lire découle de K?

Mme Guilbault : Bien, c'est normal, oui, l'alphabet est ainsi fait.

Mme Rizqy : Oui. Donc, est-ce que vous êtes d'accord que c'est l'ensemble des parties prenantes, que L est subordonné à K?

Mme Guilbault : Ce que j'explique, OK, puis là ça va être la dernière fois, Mme la Présidente, je le dis tout le temps, puis là ça va être la vraie dernière, la prise en compte des investissements nécessaires pour le maintien des actifs et les coûts d'exploitation est déjà prévue dans la directive sur les projets majeurs, qui encadre... qui encadrera aussi les projets complexes de Mobilité Infra Québec. De ce fait, en ce qui nous concerne, c'est déjà couvert, et on n'a pas l'intention de donner suite à l'amendement qui est actuellement proposé.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la députée, vous disposez d'une minute.

Mme Rizqy : Je sais qu'à chaque fois que la vice-première ministre n'arrive pas à avoir une réponse précise sur la loi, elle dit : C'est la dernière fois que je l'explique, mais c'est qu'elle ne l'explique pas.

Alors, ici, là, le problème... C'est pour ça que j'ai dit faire deux choses : lire K, et la deuxième chose, c'est de parler avec ses juristes, parce que je pense qu'elle aurait avantage à prendre connaissance de la loi sur l'interprétation, qui a force de loi au Québec. Et, lorsqu'une loi indique quelque chose, toute directive à l'effet inverse d'une loi n'a pas d'application.

Ici, le projet de loi dit clairement «peut». Donc, la directive, elle vient d'être tassée par le projet de loi. Et pire, si elle avait lu correctement sa propre directive qu'elle n'arrête pas de nous faire... qu'elle n'arrête pas de nous en parler...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...députée. Attention aux propos, s'il vous plaît.

Mme Rizqy : ...l'article... le paragraphe K, le... le paragraphe K, clairement, on parle de l'ensemble des parties prenantes. Donc, il n'y a pas un individu, il n'y a pas un organisme, ici, qui est imputable.

C'est pour ça qu'ici on dit : Qui va être le porteur d'ouvrage? Mobilité Infra Québec, et, par conséquent, c'est à lui qu'il incomberait la responsabilité de faire la liste des coûts et l'exploitation des maintiens des actifs. Là, ça, c'est précis, alors que K parle de l'ensemble des parties prenantes, suivi de L.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Votre temps est écoulé. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement de la députée de Saint-Laurent? Je vois qu'il n'y a pas d'autre intervention. Nous allons passer à la mise aux voix par appel nominal. M. le secrétaire.

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

Mme Rizqy : Pour.

Le Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

Le Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

Le Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

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

M. Bernard : Contre.

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

M. St-Louis : Contre.

Le Secrétaire : Mme Dorismond (Marie-Victorin)?

Mme Dorismond : Contre.

Le Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Abstention.

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

M. Arseneau : Pour.

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

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, l’amendement est rejeté.

Nous sommes de retour à l’article 4 tel qu’amendé. Y a-t-il des interventions? Mme la ministre, souhaitez-vous qu’on poursuive avec votre amendement?

• (12 h 50) •

Mme Guilbault : Bien non, mais, s’il y a d’autres amendements qui disent la même chose, passons-les tout de suite.

La Présidente (Mme Maccarone) : Elle vous l’offre, collègues. Avez-vous des amendements à déposer en lien avec l’article 4?

Mme Guilbault : Bon, il y en a toujours un autre, Mme la Présidente.

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

M. Arseneau : Bien, en fait, j’ai un amendement, mais le problème, c’est... il ne dit pas la même chose. Alors, je ne sais pas, là, si je peux le déposer ou pas, parce qu’il dit vraiment autre chose. On ne l’a jamais discuté encore. Je vous... je vous le jure, je vous l’affirme.

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, il faut confirmer.

M. Arseneau : Bien, je ne sais pas si c’est recevable, là, mais il dit autre chose que ce que dit déjà l’article et il vise à bonifier le projet de loi. Si la ministre me le permet, je vais effectivement le déposer.

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, juste pour confirmer, vous avez un amendement à nous envoyer.

M. Arseneau : D’accord. Donnez-moi quelques secondes, et on va le transférer au secrétariat.

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous allons suspendre pour quelques instants. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 51)

(Reprise à 12 h 54)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous allons suspendre les travaux, compte tenu de l'heure, jusqu'à 15 heures. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 12 h 55)

(Reprise à 15 h 15)

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

Lors de la suspension de nos travaux, plus tôt ce matin, on était à l'attente d'un amendement du député des Îles-de-la-Madeleine. M. le secrétaire, est-ce que nous l'avons reçu? Oui. Alors, M. le député, pour la lecture de votre amendement. Nous allons l'afficher pendant que vous êtes en train de faire votre lecture.

M. Arseneau : Oui. Bien, en fait, vous le voyez s'afficher, l'article 1, je vous propose l'amendement suivant : L'article 4, introduit par l'article 1 du projet de loi, est modifié par l'ajout des mots « , la conception », après les mots « la planification ».

Alors, ça se lirait ainsi : « Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable — et là, évidemment, on a ajouté tous les éléments qui étaient de l'ordre de l'accessibilité universelle, la qualité, et pour qu'on se... comment on appelait ça, pour le savoir-faire, de renforcer le savoir-faire de l'État — l'analyse d'opportunité, la planification, la conception ou la réalisation de projets complexes de transport. »

Il nous semble opportun, c'est le cas de le dire, d'inscrire que la conception est réalisée par Mobilité Infra Québec au même titre que la planification et la réalisation, parce qu'on imagine mal qu'un projet complexe de transport peut se réaliser sans que le concept ait été élaboré et bien réfléchi, ce qui n'est pas la même chose que planifier. Évidemment, la planification, c'est quand on se fixe des objectifs, qu'on se donne les moyens, qu'on identifie les responsabilités, qu'on les distribue et qu'on détermine quelles sont les étapes de réalisation. Et la première ou, en tout cas, l'une des premières étapes, évidemment, c'est la conception du projet complexe pour ensuite le réaliser, donc, le construire. Donc, c'est un élément qui nous semble absent actuellement, et qu'il est important de mentionner, et qui est essentiel, évidemment, à la bonne réalisation de projets complexes de transport à notre point de vue.

C'était aussi la façon dont on voyait les choses lorsqu'on a déposé un projet de loi sur une agence en 2013 et en 2021, où on devait non seulement planifier, mais également concevoir avant de réaliser des projets d'infrastructure. Donc, on pense que cet élément-là a peut-être été omis par inadvertance, mais qu'il est absolument essentiel pour pouvoir clarifier, encore une fois, la mission de l'agence Mobilité Infra Québec, comme quoi c'est foncièrement son rôle de concevoir puisqu'on va ramasser... on va rassembler, je devrais dire, regrouper l'expertise pour ce faire. Donc, ça ne se fera pas en sous-traitance. On n'ira pas chercher de consultants pour cette étape-là. Et je pense que c'est fondamental aussi...

Les projets que l'on veut réaliser sont des projets majeurs. On a mentionné qu'au-delà du fait qu'ils soient des projets majeurs en matière d'investissement, ce sont des projets qui sont complexes. Alors, je pense que c'est important que l'on accorde toute l'importance que doit avoir la conception de tels projets pour s'assurer que la réalisation soit faite de façon, évidemment, efficace, rapide et au meilleur coût possible pour l'État et pour les contribuables québécois.

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

Mme Guilbault : C'est exactement ce que j'allais dire. La réalisation de projets complexes de transport inclut forcément la conception. Tu ne peux pas réaliser un projet, s'il n'a pas été conçu.

M. Arseneau : C'est pour ça qu'on veut ajouter la conception en amont de la réalisation.

Mme Guilbault : Non, mais c'est comme si on me disait... Tu sais, c'est comme si on mettait un amendement pour dire la réalisation et l'inauguration de projets complexes. Tu sais, ce n'est pas des choses qui vont de soi. Mais on peut passer, encore une fois, là, tu sais, jusqu'au 6 décembre... on peut ajouter des mots comme ça, des choses qui vont de soi, qui, de manière évidente, vont de soi. Comment voulez-vous, Mme la Présidente, qu'on réalise un projet, s'il n'a pas été préalablement conçu? Alors, c'est évident que, si on veut réaliser un projet, il va d'abord être conçu. Ce sera ma réponse et ce sera ma seule réponse là-dessus.

• (15 h 20) •

M. Arseneau : Ce qui milite évidemment dans le sens de la proposition que je fais, si on veut réaliser un projet, il faut forcément qu'il soit conçu. C'est l'objet de la proposition que je fais, d'amendement, à savoir qu'on le conçoive avant de le réaliser, la réalisation étant, par définition, à mon point de vue, là, la mise en oeuvre du projet, c'est-à-dire sa construction.

Alors, si on associe la réalisation du projet à sa construction, à sa mise en oeuvre, et qu'on identifie Mobilité Infra Québec comme étant le maître d'oeuvre de sa réalisation, en fait, la question qui peut se poser, c'est : Est-ce

qu'on peut imaginer que le gouvernement ou que l'agence en question fasse concevoir ses projets par une entité externe autre, différente, distincte, auquel cas, bien, on aura encore un dédoublement ou un besoin de ressources externes, alors qu'il est important, pour nous, à mon point de vue, encore une fois, de pouvoir définir quelles sont les ressources humaines, les expertises dont on a besoin pour faire en sorte que Mobilité Infra Québec réponde véritablement à un objectif de combler des lacunes qui sont actuellement identifiées au sein du ministère et qui nous permettent, justement, d'aller chercher les bonnes personnes, les bonnes ressources et l'expertise appropriée pour faire l'ensemble du travail?

Alors, évidemment, si on associe la conception d'un projet à son inauguration pour invalider le concept de la... dont il est question, je pense que c'est un peu frivole. Je crois que la conception est un élément fondamentalement différent de la planification de grands projets et, encore une fois, distinct de sa réalisation en tant que telle. C'est une étape préalable à la réalisation, en tout cas, dans la façon dont nous, on interprète les choses. C'est la raison pour laquelle c'était aussi une étape bien distincte dans l'article du projet de loi que nous avons déposé.

Et c'était justement l'article 4, également, dans la mission d'une agence des infrastructures en transport, et cet élément-là nous semblait juste. Et il avait justement été convenu, avec les légistes, d'en faire une étape bien distincte. Alors, c'est le fondement de l'amendement que je propose humblement à la commission, Mme la Présidente.

Document déposé

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Juste pour la gouverne des membres, le document que la députée de Saint-Laurent souhaitait rendre public, cet avant-midi, est maintenant déposé. Y a-t-il d'autres interventions? M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup. Bien, écoutez, je vais être assez bref, là, c'est un ajout qui est intéressant, dans la mesure où il vient préciser, là, l'ensemble des tâches qui sont données à Mobilité Infra Québec. Oui, effectivement, la conception fait partie de la réalisation, mais, en même temps, si on peut venir le préciser, pour s'assurer que c'est encore plus clair dans la mission, je pense que ce n'est pas une mauvaise idée en soi. Donc, ce n'est pas un... ce n'est pas un amendement avec lequel j'ai de la difficulté. Je pense que ça peut être intéressant de l'ajouter. Donc, je vais certainement voter pour, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Très heureux de vous revoir. Je veux juste parler avec mon collègue qui a déposé cet amendement, le député des Îles-de-la-Madeleine, un excellent amendement, parce que, si je me fie, encore une fois, à un document gouvernemental, le mémoire que la ministre a déposé au Conseil des ministres, on voit, dans la page... Je ne sais pas, cher collègue, c'est-tu là? Ça va me permettre d'avoir un échange avec vous, pour le bénéfice de l'enregistrement de notre étude détaillée.

La page 19 — je vais te laisser le temps — ça parle... comparatif lié à la réalisation d'infrastructures de transport. Il y a l'exemple d'Infrastructure Ontario, il y a Swedish Transport Administration et il y a l'agence des infrastructures aux Pays-Bas. Et un peu plus loin, on le voit, l'agence relevant du ministère de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau est responsable de la conception, de la construction, de la gestion et de l'entretien des principales infrastructures routières et maritimes des Pays-Bas.

Donc, ici, on n'est pas dans les infrastructures maritimes, mais il y a un comparatif qui a été jugé bon à faire dans le cadre du dépôt de ce mémoire au Conseil des ministres. Et moi, je pense, Mme la Présidente, que le fait d'ajouter la conception à la mission de l'agence, parce qu'on est, encore une fois, en train de parler de la mission de l'agence, de Mobilité Infra Québec, c'est un bon ajout. C'est un bon ajout dans la mesure où ça vient, encore une fois, préciser la mission de Mobilité Infra Québec. Et, quand on dit «préciser la mission de Mobilité Infra Québec», c'est qu'au-delà de l'analyse d'opportunité... au-delà de l'analyse d'opportunité, au-delà de la planification, la conception est un élément important.

Encore une fois, pourquoi? Parce que c'est facile de faire le lien, c'est que quand... quand tu recrutes des experts, tu ne vas pas juste leur dire : Écoutez, votre mission, c'est analyser les opportunités, planifier, réaliser des projets, mais il y a aussi la notion de conception des projets complexes. Je pense que c'est une précision extrêmement importante dans le cadre de ce projet de loi. Et moi, je vais appuyer le sous-amendement... C'est un sous-amendement?

Une voix : ...

M. Derraji : C'est un amendement? C'est un amendement. L'amendement de mon collègue... et, encore une fois, Mme la Présidente, je pense que l'élément qui est important... l'élément important au niveau de la conception... Et je vais juste... Je ne sais pas, le collègue, s'il l'a vu, mais ça va... L'article 4 du projet de loi, à l'époque du Parti québécois, l'article 4, comme par hasard, vous l'avez?

M. Arseneau : ...

M. Derraji : On parle de l'article 4.

M. Arseneau : Oui, oui, je viens de le citer.

M. Derraji : On parlait de la conception en 2000 quoi...

M. Arseneau : 2013.

M. Derraji : 2013...

La Présidente (Mme Maccarone) : Une personne à la fois, s'il vous plaît. Merci.

M. Derraji : Mais on n'a pas enfreint les règles, Mme la Présidente. Ça va bien...

La Présidente (Mme Maccarone) : C'est très difficile pour les gens...

M. Derraji : Ah! pour nous suivre.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...qui sont en train de capter...

M. Derraji : OK. Donc, je vais parler...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...pour les libellés, etc. Merci.

M. Derraji : OK. Je vais lui poser la question. Donc, monsieur... cher collègue, le député... des Îles-de-la-Madeleine — j'ai toujours Mille-Îles dans ma bouche — donc, on parle de la mission en 2013, le législateur qui a rédigé cette mission... Je ne sais pas s'ils sont là toujours au ministère, parce que probablement... les légistes — les législateurs, c'est nous — les légistes, donc, quoi, 11 ans plus tard...

Donc, je vais juste lire, moi, je pense que ça s'inscrit un peu dans ce que vous avez dit : «Dans une perspective de développement durable — ça, c'est le projet de loi qui a été déposé par le Parti québécois en 2013, on parlait déjà, dans une perspective de développement durable — l'agence gère les infrastructures routières — à l'époque — dont la responsabilité relève du ministère des Transports, en vertu de la Loi sur la voirie, de même que tout autre bien qu'il détermine.»

Afin de renforcer le savoir-faire de l'État... Ça, c'est très important, parce que, si on prend cet article, mais corrige-moi si je me trompe, cher collègue, c'est qu'afin de renforcer le savoir-faire, c'est ce qu'on essaie maintenant de faire avec l'agence, c'est renforcer le savoir-faire de l'État. Ce n'est pas parce que... c'est au niveau des experts. Et je continue : «...l'agence privilégie le développement d'une expertise en matière d'étude, de planification, de conception et de réalisation de projets d'infrastructures de transport, plus particulièrement d'infrastructures routières.» Donc là, on parle pas mal d'infrastructures routières.

Là, nous sommes rendus ailleurs, on parle plutôt de projets complexes de transport. Le gouvernement ne voulait pas aller au collectif. Mais, Mme la Présidente, déjà, on parlait que l'agence développe une... également «une expertise immobilière pour réaliser des activités notamment liées aux acquisitions et aux dispositions d'immeubles de l'État».

Et ça, Mme la Présidente, vous savez c'est qui qui a écrit ce projet de loi? C'est Dominique Savoie. Pour ceux et celles qui ne connaissent pas Dominique Savoie, c'est devenu la numéro un du gouvernement caquiste actuel. Ce n'est pas quand même n'importe qui. Mais vous savez qu'est-ce qu'on disait de Dominique Savoie, surtout venant du même collègue qui critiquait la création de l'agence à l'époque, l'actuel ministre de la Cybersécurité, qui parlait de compromis, qui parlait de beaucoup de choses. Donc, je ne sais pas si Dominique Savoie pense la même chose aujourd'hui, mais moi, je remercie mon collègue qui a bien fouillé. Je peux dire que je ne l'ai pas vu, mais votre projet de loi me donne pas mal d'inspiration aujourd'hui, surtout au niveau de la conception.

• (15 h 30) •

Donc, Mme la Présidente, un projet de loi qui a été rédigé au sein du ministère, et, quand on recule, on trouve que, quand même, une personne extrêmement compétente... parce que, si elle n'est pas compétente, elle ne va pas se ramasser à être le numéro un avec le gouvernement caquiste, et je nomme Mme Dominique Savoie, Mme la Présidente, juste pour être clair. Et donc, à l'époque, lors de la rédaction de ce projet de loi, on parlait de bonifier l'expertise de l'État. C'est d'ailleurs... c'est ce qu'on voit maintenant. Parce que, si on veut ramener des experts, bien, il faut leur donner... il faut leur donner beaucoup d'outils. Mais, bon, je comprends, Mme la Présidente, que le projet de loi était du Parti québécois. Le ministre de la Cybersécurité n'aimait pas vraiment beaucoup Mme Dominique Savoie. Ça a changé, hein, figurez-vous. Ça a changé beaucoup avec le temps, parce que, maintenant, il se ramasse à travailler avec elle.

Mais, encore une fois, revenons au fait de ce projet de loi. Moi, je pense que c'est une très bonne idée. Vous savez, quand on prend le temps de bien faire les choses... Je salue mon collègue qui a bien fouillé, qui est allé même chercher le projet de loi qui a été déposé par... je pense, c'est Sylvain Gaudreault...

Une voix : Oui.

M. Derraji : Ah oui! Voilà, Sylvain, j'ai une bonne mémoire, par Sylvain Gaudreault. Et vous savez quoi, Mme la Présidente, quand vous rédigez des projets de loi avec Dominique Savoie, c'est du béton, c'est du solide. C'est du solide, Mme la Présidente. Malheureusement, on ne peut plus faire de motion préliminaire pour entendre Mme Dominique Savoie. J'aurais dû penser à ça, l'inviter à venir nous parler de ce projet de loi et de l'agence, mais

je présume... je présume qu'elle est d'accord, parce que, si elle a laissé passer le projet de loi de l'agence... C'est juste s'il y a des oublis, et c'est pour cela qu'on joue notre rôle aujourd'hui, en commission parlementaire, d'amender le projet de loi.

Donc, moi, pour répondre à mon collègue, au niveau de la conception, je l'appuie dans cet amendement et je pense qu'il a pas mal défendu son ajout par rapport à la conception. Donc, merci, Mme la Présidente.

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

M. Grandmont : Excusez-moi, réflexe de caucus, j'étais à la même place les deux heures qui ont précédé ce retour à la commission, à l'étude détaillée du projet de loi 61. Oui, effectivement, donc, je voulais renchérir un peu sur ce que j'ai dit tout à l'heure, parce que j'ai été pris un peu à brûle-pourpoint sur la notion de conception, les avantages. Après réflexion, je pense que c'est vraiment une bonne... je pense toujours, en fait, que c'est une bonne idée, mais je vais un peu plus détailler pourquoi. D'une part, il n'y a rien qui dit que la conception, si on ne procède pas avec l'amendement du collègue des Îles-de-la-Madeleine, la conception va effectivement se faire à l'intérieur de Mobilité Infra Québec. Ça pourrait être donné en sous-traitance à des partenaires extérieurs.

Bon, on sait que le projet de loi 62, évidemment, va jouer un peu, là, dans la façon dont on va travailler. Mais, si on donne la conception formellement, là, comme responsabilité à Mobilité Infra Québec, on vient s'assurer qu'il y aura une prise en charge, en tout cas, assez grande de ce volet-là, de la réalisation d'un projet de transport collectif ou de transport routier complexe par Mobilité Infra Québec. Et ça, je pense que c'est important de bien le mettre de l'avant.

Comme l'a mentionné mon collègue tout à l'heure, mon collègue député de Nelligan, on veut... c'est une des intentions, en fait, de Mme la ministre, c'était de ramener une expertise, rebâtir une expertise au Québec sur les projets de transport complexes. On comprend que, pour les transports routiers complexes, on a déjà l'expertise au ministère des Transports. On ne sait pas trop pourquoi on veut donner ce pouvoir-là aussi à Mobilité Infra Québec, mais sur la question du transport collectif complexe, ça, j'abonde dans le même sens qu'elle, on a une expertise à bâtir. Et comme la volonté de la ministre, c'est de faire... de le faire à travers une agence, bien, donnons les moyens à cette agence-là de développer, effectivement, cette expertise-là.

Donc, si on est en mode collaboratif avec des entreprises qui sont... ou des consortiums qui sont prêts à développer, à conceptualiser... c'est ça, à conceptualiser, à assurer la conception, en fait, d'un projet de transport collectif, bien, je pense qu'en l'écrivant textuellement dans la mission, on aura une plus grande prise en charge par Mobilité Infra Québec. Et pourquoi c'est important de développer cette expertise-là? Bien, d'abord, parce que ça a une influence importante sur les coûts de... sur les coûts d'exploitation. J'en ai parlé ce matin, un projet mal conçu peut avoir des effets budgétaires importants par la suite, notamment sur l'exploitation, sur le maintien des actifs aussi plus tard.

Si un projet est mal conçu, on risque d'avoir des projets, donc, des tramways, des métros, des SRB qui fonctionnent moins bien, qui sont plus souvent en panne, qui demandent de l'entretien plus régulier. Et ça a un effet double, en fait, parce que, non seulement, ça coûte plus cher à réparer puis les réparations viennent plus vite et sont plus fréquentes, donc, on a des pannes plus fréquentes, mais, en plus, on a moins de revenus, parce que les usagers ne sont pas au rendez-vous. Un projet, un système de transport collectif qui n'est pas fiable est certainement moins utilisé par les usagers. On a besoin de la fiabilité, c'est... Toutes les données d'utilisation des... à l'international, là, toutes les données pointent dans la direction que la fiabilité, la rapidité, le confort sont... et le prix, évidemment aussi, sont des critères importants dans l'utilisation d'un service de transport collectif ou actif, par ailleurs, aussi.

Donc, c'est superimportant d'avoir, disons, une attention particulière sur la notion de conception. Et qui sera le gardien de cette idée qu'on doit avoir la meilleure conception possible, si ce n'est les employés de Mobilité Infra Québec? Évidemment, on ne peut pas compter sur l'entreprise privée pour avoir ce réflexe-là ou pour en être le gardien. Je pense que ça doit être une valeur qui émane du gouvernement et qui est portée à l'intérieur de Mobilité Infra Québec. Et donc la conception devrait être un des éléments principaux sur lequel on devrait, chez Mobilité Infra Québec, s'attarder au cœur de sa mission. Ça permet aussi la notion de conception. Si on l'intègre à la mission de Mobilité Infra Québec, ça permettrait à l'agence d'adopter une vision globale, dès le départ, qui tienne compte, comme je l'ai dit tantôt, là, des aspects opérationnels et d'entretien dès la phase de conception, et, comme je l'ai dit, ça permettrait d'éviter des erreurs coûteuses qui pourraient survenir, si la conception est réalisée sans une compréhension approfondie des besoins d'exploitation et d'entretien.

Je me permets de mettre l'emphasis là-dessus en vous parlant du projet de tramway à Ottawa. Je ne me souviens plus laquelle phase... Il y a eu deux phases de tramway, là, à Ottawa, mais une des deux phases, à ma connaissance, c'est la deuxième, là, ça fait longtemps que je ne me suis pas plongé sur ces projets-là, les... le projet avait été mal conçu, Mme la Présidente. Il y a eu plusieurs enjeux, là, évidemment, à travers ce projet-là, mais notamment, un des enjeux, c'est tout simple, le concepteur de matériel roulant, là, de tramway, là, des trains, n'avait pas la connaissance de nos hivers québécois puis notamment du fait qu'on étend de la poussière de pierre, de la garnotte, tu sais, pour éviter de tomber quand il y a de la glace, ce qui fait que les portes étaient conçues de manière telle qu'elles n'étaient pas assez hautes, donc, avec les petits cailloux, les portes bloquaient.

Donc, l'idée d'avoir l'expertise, en termes de conception, au sein de Mobilité Infra Québec, nous permet de nous prémunir... en tout cas, de réduire les risques que ce genre de problème là... c'est une anecdote, mais c'est quand même assez évocateur de la particularité de l'environnement dans lequel on va développer des projets de transport collectif. Bien, on doit avoir cette expertise-là puis ce regard, cette connaissance-là sur les conditions dans lesquelles on déploie ces systèmes-là.

Quand on va commencer à faire des tramways, des métros, des SRB, ça va être des appels d'offres internationaux. Évidemment, on risque de jouer avec des fabricants espagnols, des fabricants... des entreprises européennes, des entreprises peut-être même chinoises. Il y a un développement là-bas qui est hallucinant. Bref, on risque de jouer avec des acteurs, autant pour les infrastructures que pour le matériel roulant, qui seront de l'extérieur, en respectant évidemment les accords internationaux, là, le contenu minimum canadien, québécois, etc. Mais on doit avoir ce recul, cette compréhension-là de l'environnement dans lequel on déploie ces infrastructures-là. Donc, moi, je pense qu'en ajoutant la notion de conception dans la mission, on vient encore une fois renforcer le rôle primordial de Mobilité Infra Québec et surtout des gens qui y travailleront, dans le regard qu'on va porter sur l'environnement dans lequel on va concevoir ces projets-là et éviter probablement beaucoup d'erreurs.

• (15 h 40) •

Évidemment, aussi, ça va nous permettre de favoriser une meilleure collaboration avec les exploitants et avec les... une meilleure collaboration avec les différentes parties prenantes, je le dirais au sens large, là, à la fois dans la relation qu'on va développer avec les consortiums, les entreprises avec lesquelles on va coconcevoir des projets de transport collectif ou des projets routiers complexes, parce qu'on va avoir l'expérience à l'interne, donc, on va être en mesure de comprendre ce dont les entreprises nous parlent. Je pense que ça, c'est une... Tu sais, en développant cette expertise-là à l'interne, là, on est capables d'avoir une relation un peu plus d'égal à égal avec les partenaires privés qui vont accompagner Mobilité Infra Québec et aussi avec les exploitants éventuels, parce qu'avec les experts...

Tu sais, le premier projet réalisé par Mobilité Infra Québec, on va être en mode apprentissage. Ça se peut qu'il y ait des petits ajustements à y apporter, mais, au bout de deux, trois, quatre projets réalisés par Mobilité Infra Québec, je suis persuadé que l'expertise interne va être très, très, très solide. Et ça va nous permettre aussi d'avoir eu une rétroaction, de la part des exploitants des sociétés de transport notamment, qui vont nous avoir dit : Bien, écoutez, votre projet que vous avez fait, là, il y a eu tel, tel, tel problème. Bien, Mobilité Infra Québec, en ayant toujours à l'esprit que la conception, ça fait partie de la chasse gardée, finalement, de Mobilité Infra Québec, Mobilité Infra Québec va être capable de savoir que le prochain projet, ça, ça doit être amélioré.

Donc, il y a comme une espèce de cercle vertueux dans lequel on peut... qui peut s'installer, en fait, si on ajoute la notion de conception. Évidemment, ça a des effets, là, je l'ai dit tantôt puis je l'ai dit ce matin aussi, sur la notion d'optimisation du cycle de vie, parce qu'un projet doit durer dans le temps, évidemment, je ne reviendrai pas là-dessus. Puis évidemment, bien, ça a un effet potentiel, pour toutes les raisons que j'ai nommées, sur la prévention des problèmes qui pourraient survenir.

Donc, essentiellement, c'est des ajouts que je voulais faire à ma courte intervention de tantôt pour expliquer pourquoi je suis en faveur de l'amendement d'ajout de la notion de conception à la mission de Mobilité Infra Québec, tel que proposé en amendement par mon collègue et député des Îles-de-la-Madeleine.

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

M. Arseneau : Oui. Bien, merci d'avoir partagé cette réflexion avec nous sur l'importance de l'étape de conceptualisation, qui est assez déterminante, et je pense qu'on en convient tous, mais l'argumentaire était bien étoffé et bien senti. Mais la raison principale pour laquelle, à mon point de vue, nous devons la distinguer de la réalisation, c'est parce que c'est une étape bien distincte. Et, sans avoir fait une recherche exhaustive sur le sujet, il me semblait qu'il fallait préciser qu'il s'agissait d'une étape différente.

Et j'ai fait une courte recherche pour avoir, notamment, un point de vue en matière de management, en matière de gestion. Et j'ai ici un extrait d'un module d'enseignement de l'Université de Lille en France, à l'école universitaire de management, dans la gestion de projet. Alors, moi, je ne suis pas spécialiste dans la gestion de projet, mais je suppose qu'ils le sont puisqu'ils enseignent comment gérer des projets. Il est même possible qu'à cette université on apprenne aux jeunes Français à construire des projets et des projets de mobilité durable. Et je pense qu'ils ont une certaine longueur d'avance sur nous à cet égard, pour s'assurer que les bonnes personnes, les bonnes ressources soient octroyées au bon endroit et au bon moment, pour qu'on arrive à réaliser des projets et des projets qui soient, justement, en adéquation avec les besoins qui ont été identifiés et avec les ressources qui sont disponibles au sein de l'État. Et je pense qu'il est important de voir les définitions.

Et, lorsqu'on regarde dans leur définition, je rappelle que ce sont des spécialistes en matière de management et de gestion de projet, donc, des universitaires qualifiés, ils nous décrivent ce qu'est l'étape de la réalisation d'un projet. Et, si vous permettez, je vais quand même détailler la définition de la réalisation parce que je pense que ça peut être assez éclairant : «La réalisation du projet, c'est la quatrième étape d'un projet. Cette étape constitue l'étape active de la démarche de projet en ce sens où elle concrétise la réalisation du projet.» Mais il y a mieux encore, je continue la définition, je rouvre les guillemets : «C'est pendant cette étape de la réalisation que se réalisent toutes les prévisions définies précédemment et que s'engagent les ressources dimensionnées durant l'étape de la conception.»

Alors, je pense que ça peut peut-être nous éclairer sur le fait que l'étape de réalisation dont on parle, de projets complexes, va nécessairement être distincte, subséquente à l'étape de la conception, puisque l'étape de réalisation du projet, c'est la quatrième étape et c'est l'étape où on se permet d'allouer des ressources pour concrétiser ce qui avait été défini et prévu à l'étape de la conception. Donc, je pense que c'est important de noter que, dans notre travail de parlementaire, le choix des mots est important, surtout lorsqu'il est question de définir la mission d'un tout nouvel organisme dont on veut qu'il ait un rôle absolument distinct du ministère, parce que, sinon, on n'aurait pas à se pencher sur un projet de loi puisque le ministère aurait déjà toutes les compétences et toutes les fonctions pour réaliser ces projets-là. Et là, si on ne peut pas identifier le fait que l'étape de la conception est une étape distincte et éminemment essentielle, qui précède la réalisation de projets complexes, bien, on risque de bousculer les étapes, de confondre les étapes.

Et il y a quelque chose d'éminemment brouillon dans cet aspect, en matière de management ou de gestion de projet, parce que, si on ne peut pas définir ici, dans le projet de loi, que ce sont des étapes différentes qui vont requérir, vraisemblablement, des moyens différents et peut-être même des personnes différentes, des expertises différentes... Et je pense que ça va de soi, on n'a pas les mêmes personnes, les mêmes ressources. On n'a pas besoin des mêmes ressources lorsqu'il s'agit de conceptualiser un projet et puis le réaliser. Le réaliser, c'est le rendre concret, le matérialiser. Le concept, lui, bien, on s'imagine qu'il se fait d'abord par l'idéation, par du travail sur papier ou, aujourd'hui, bien évidemment, sur ordinateur, donc, par un moyen qui est à la disposition des experts, pour, le nom l'indique, pour le conceptualiser jusqu'à ce que les ressources soient rendues disponibles pour le concrétiser, le mettre en oeuvre.

Donc, la concrétisation du projet, c'est sa réalisation, la conception est en amont, et proposer une définition de la réalisation qui inclut la conception, à mon avis et selon l'avis des experts, et des chercheurs, et professeurs, au moins, d'une université, c'est une étape bel et bien distincte et qu'on ne peut pas, qu'on ne doit pas escamoter. Elle a sa raison d'être. Et, comme mon collègue député de Taschereau l'a éloquentement démontré, elle est déterminante pour la saine gestion de projet, à la fois dans l'immédiat, dans la construction, dans la réalisation, dans la concrétisation du projet, mais également dans ce qui va suivre, c'est-à-dire l'opération et... la mise en opération, et sa pérennité, et également, là, son exploitation. Voilà ce que je voulais dire.

Alors, pour toutes ces raisons, Mme la Présidente, je pense que cet ajout, cet amendement au projet de loi et à cet article ne fait que clarifier ce qu'on est en train d'essayer de mettre en oeuvre. Et c'est une étape, encore une fois, qui est fondamentale et qui a sa propre existence, en amont de la réalisation, qui correspond, donc, à la concrétisation de ce qui a d'abord été conceptualisé par des experts en matière de mobilité et de transport.

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

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Écoutez, le député des Îles-de-la-Madeleine m'a donné le goût d'aller fouiller un peu, et je le remercie, parce qu'il nous ramène vraiment ailleurs dans ce projet de loi. Il nous ramène vraiment à réfléchir, et c'est ça, le but d'un projet de loi, surtout quand on le fait pour les générations futures et surtout qu'on veut que ça marche, surtout que ça ne marche pas en matière de transport et au niveau transport collectif et projets complexes.

• (15 h 50) •

J'ai devant moi, figurez-vous, une thèse, projets complexes, à l'UQAM, l'université... non, l'Université du Québec à Trois-Rivières, *Projets complexes : alignement des caractéristiques des projets, approches et compétences requises pour assurer une bonne livraison de projet*. On dirait que la personne nous écoute, mais bon, écoute, ça date quand même de juin 2021. J'espère que Mme Savoie a lu cette... parce qu'on parle beaucoup de théories de complexité. Les gens qui ont fait de la recherche, autour de la table, vont savoir de quoi je parle. Mais je vais vous dire ce que j'ai trouvé, qui était quand même intéressant, Mme la Présidente.

Quand on parle de livraison de projets, c'est l'essence même, parce que, si on recule, pourquoi nous sommes là aujourd'hui, c'est que le gouvernement a fait un constat, surtout caquiste, qu'on ne livre pas assez de projets. Ça, c'est un débat de fond. Le gouvernement n'a pas réussi, pendant six ans, à livrer aucun projet structurant. Vous avez vu ce qui se passe avec le troisième lien et même le tramway. Par contre, ce qu'ils disent, c'est que nous, Parti libéral, quand on était au pouvoir, nous avons tout mis dans la Caisse de dépôt, et ça a marché, et d'ailleurs le REM roule. Donc, on l'a initié, on l'a lancé, première pelletée de terre, et le REM fonctionne, Mme la Présidente. Quand on arrive avec six ans de la CAQ, et il vient de dire que... Écoute, là, on a un problème, on a un problème d'expert, c'est le narratif qui existe sur la place publique.

Quand je lis la thèse... Et c'est pour cela que moi, je vous le dis, j'aimerais bien avoir cet échange avec le député des Îles-de-la-Madeleine. Vous, vous en... voyez d'ailleurs l'étude, M. le ministre... désolé, cher collègue, la livraison du projet, page 9 : «Dans notre monde d'aujourd'hui, livrer un projet en respectant les coûts et les délais est devenu une chose essentielle. Généralement, la qualité du lancement de projet détermine la probabilité de réussite des projets. Ainsi, les indicateurs d'échec peuvent aussi être trouvés dans les premières étapes», hein, ça rejoint votre argumentaire. On dirait que le monsieur qui a rédigé cette thèse pensait qu'un jour, dans une commission parlementaire, on va le citer, mais... on va le citer, mais, si vous voulez, je peux le déposer aussi. Écoutez, c'est très important, ainsi, cher collègue, «les indicateurs d'échec peuvent aussi être trouvés dans les premières étapes du cycle de vie d'un projet — ça revient un peu à ce que vous venez de dire sur les premières étapes, d'où, là, vous allez aimer ça, là — d'où la nécessité de comprendre l'environnement de la livraison ainsi de cerner la complexité des projets pour pouvoir assurer la livraison de ce dernier. Les organisations qui comprennent vraiment — hein, les organisations qui comprennent vraiment — les défis inhérents aux projets peuvent créer un environnement réussi dans les étapes initiales.»

Mais là vous allez aimer... de quelles étapes initiales s'agit-il, cher collègue? De la conception. C'est une thèse de recherche, Mme la Présidente, avec beaucoup de références bibliographiques, tandis que celles qui ne sont pas préparées peuvent être, figurez-vous, vouées à l'échec. C'est pour cela, je vous ai dit, Mme la Présidente, que le collègue a bien fait ses devoirs. Et quand on parle de la conception, c'est très important.

Maintenant, la structure de l'organisation... la structure de l'organisation, l'autorité de gestion, la conception des processus, les relations hiérarchiques, l'expérience des membres de l'équipe, l'éducation, là, il parle de quoi? De Project Management Institute. C'est l'organisation qui fait de la gestion de projet, Mme la Présidente. Et d'ailleurs nous avons siégé dans le... projet de loi et nous avons reçu une experte, une ancienne présidente de PMI Montréal, qui

nous parlait des risques, de la conception, mais aussi de tout ce qui touche la conception dans la gestion de projet. Désolé, parce que j'ai l'impression que je l'ai perdu, toujours... le problème avec l'iPad, c'est ça. Voilà. Donc là, encore une fois, je cite PMI, en 2014 : «La structure de l'organisation — on est dedans — l'autorité de gestion, la conception des processus, les relations hiérarchiques, l'expérience des membres de l'équipe, l'éducation et la formation du personnel peut chacun contribuer au degré de complexité d'un programme ou d'un projet. Le manque d'alignement et l'opacité est un des exemples de complexité associés à la conception et au développement organisationnel.» C'est une citation de PMI, 2014, dans le mémoire que j'ai devant moi, Mme la Présidente.

Donc, quand on dit que c'est très important de parler des parties prenantes, mais aussi comprendre les influenceurs autour de la table... et quand on dit «influenceurs», c'est que l'agence doit travailler dans un environnement où il va y avoir beaucoup de parties prenantes. Et là je n'ai pas besoin de faire toute une présentation doctorale sur les parties prenantes, il va y avoir beaucoup de parties prenantes. Et là, sur ce point, la littérature, elle est très claire, Mme la Présidente, MIQ va avoir, autour de la table, beaucoup de parties prenantes, énormément, des gens qui vont avoir un agenda, des gens qui vont influencer la livraison et la conception des projets.

Donc, on ne peut pas aujourd'hui dire que Mobilité Infra Québec ne peut pas faire de l'analyse d'opportunité, ne pas faire de la planification, ne pas faire de la conception. On ne peut pas. Est-ce qu'on va subordonner la conception aux parties prenantes? Prenez un exemple concret, parlons du PSE. On a vu le plan présenté par l'ARTM, et il y a beaucoup de parties prenantes autour de la table. La conception, c'est qui, c'est l'agence ou pas? Donc, au lieu d'attendre qu'il y ait un problème, et après, on va voir, c'est des retards et des retards qu'on va imputer à quelqu'un, la littérature nous informe qu'au niveau de la mission... Et c'est pour cela, Mme la Présidente, depuis le début, nous, on insiste beaucoup sur la mission, parce que, si on ne clarifie pas la mission... Ce qu'on veut, c'est réussir. On ne peut pas créer une agence pendant que le gouvernement gèle l'embauche. C'est le bar ouvert pour une agence. On gèle de l'embauche partout, Mme la Présidente. Vous avez vu, même à la Sûreté du Québec aujourd'hui, ça a été soulevé au salon bleu. Vous étiez là.

Une voix : ...

M. Derraji : Hein?

La Présidente (Mme Maccarone) : Salon rouge.

M. Derraji : Salon rouge, oui, il est devenu rouge. Désolé. Vous avez raison. Gel d'embauche dans pas mal de départements. Pendant ce temps, on essaie de dire que... Écoutez, l'agence va avoir un 12 millions de dollars pour les prochaines années et un 3 millions de dollars pour les trois, quatre prochaines années.

Donc, Mme la Présidente, je soutiens, j'appuie mon collègue qui m'a permis d'aller faire mes devoirs aussi au niveau de la conception. Et je vous ai dit, moi, ce qui m'inquiète dans cette partie, surtout au niveau de la conception, c'est que même au niveau des parties prenantes, est-ce que c'est eux qui doivent s'occuper de la conception? Parce qu'on ne peut pas parler de la conception... Je ne sais pas, cher collègue, si tu peux m'éclairer. Est-ce que vous permettez que je lui pose la question? Je trouve ça intéressant.

La Présidente (Mme Maccarone) : Je n'ai pas de problème que vous lui posez la question, mais juste d'attendre pour lui laisser la chance de répondre, pour l'enregistrement.

M. Derraji : Oui. Je vais vous... Je vous promets, Mme la Présidente, je vais m'arrêter avant que lui puisse prendre la parole, parce que je trouve ça très intéressant, avoir cet échange avec lui.

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

M. Derraji : Oui, l'excellent député des Îles-de-la-Madeleine. Donc, cher collègue, j'ai deux questions. J'ai deux questions. Premièrement, j'ai vu que c'est l'article 4, comme par hasard, de notre ex-collègue Sylvain Gaudreault. Je ne sais pas si vous avez réussi à parler avec lui. Lui, il peut nous renseigner s'il a parlé avec Dominique Savoie à l'époque, lors de la rédaction de ce projet de loi, parce que ça, c'est une information extrêmement importante. Et deuxièmement, quand vous avez pensé à la rédaction de cet amendement, c'est quoi, l'élément le plus important qu'il vous a dit? Là, on peut... on doit ajouter la conception, parce que je viens de vous lire une thèse, c'est une thèse doctorale qui parle de l'enjeu de la conception avec les parties prenantes. On ne peut pas laisser ça aux parties prenantes, surtout que le gouvernement veut, en quelque sorte, avoir l'expertise à l'intérieur de la nouvelle agence.

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

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

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

M. Arseneau : Huit minutes. Bon, bien, ce sera amplement suffisant pour répondre à mon estimé collègue député de Nelligan.

En fait, ce que vous devez savoir, et je m'adresse ici à l'ensemble des membres de la commission, bien entendu, c'est que, bien évidemment, le projet de loi 68 avait été élaboré alors que mon ex-collègue député de Jonquière était ministre des Affaires municipales, également du Transport. Et donc c'était fait avec les légistes, élaboré avec les légistes du gouvernement, et je pense que c'était un projet de gouvernement minoritaire qui a été figé avec l'aide experte des légistes gouvernementaux et qui ont développé cette mission, à l'époque, qui était relative au renforcement du savoir-faire de l'État en matière de développement d'infrastructure, développement d'une expertise. Et il y était indiqué, donc, une démarcation claire entre la planification d'un projet d'infrastructure et sa conception, et évidemment une démarcation claire entre la conception d'un projet et sa réalisation.

• (16 heures) •

Ce sont les éléments que j'ai retenus à ce moment-là et je ne peux pas confirmer, en réponse à la question, à savoir qui étaient les individus qui ont pris part aux discussions. Est-ce que Mme Savoie était, à l'époque, partie prenante aux discussions? Je l'ignore, mais c'est un projet de loi qui, je le rappelle, était avant-gardiste, novateur et qui a été bloqué par la Coalition avenir Québec, qui y voyait une espèce d'agence de favoritisme, alors que c'était exactement le contraire qu'on souhaitait faire. Je l'ai répété à plusieurs reprises, c'était de doter l'État d'une agence qui pouvait, de façon indépendante, à l'abri de toute ingérence politique, développer des projets, réaliser des études, les planifier, conceptualiser les projets et les livrer, bien entendu, avec les fonds octroyés par le gouvernement du Québec, sur la base d'un argumentaire qui était développé par ladite agence, et ces éléments-là nous semblaient, à l'époque, extrêmement porteurs. Et c'est la raison pour laquelle on veut collaborer avec le gouvernement actuel, qui a fait un virage à 180 degrés en disant qu'il faut des agences. Il faut des agences pour tout, il en faut en santé, il en faut en transport.

Et là, ça adonne bien, non seulement on a le projet de loi n° 68, qui n'a pas pu franchir les étapes nécessaires pour être adopté de par l'opposition de la CAQ, mais nous l'avons repris. On a dit : On va donner une deuxième chance à la Coalition avenir Québec. En 2021, M. le député de Nelligan, on a déposé à nouveau un projet de loi, mais cette fois-là, on était dans l'opposition, mais une opposition constructive, une opposition de propositions. Et le projet de loi n° 796, c'est moi qui l'ai porté. On l'a évidemment révisé, parce qu'entre 2013 et 2021 un certain nombre de lois avaient été modifiées, donc le contexte législatif et évidemment sociopolitique avait évolué, mais la mission, elle, était demeurée la même.

Donc, le document que j'ai moi-même déposé en octobre 2021, bien, il revenait à l'essence même de ce qu'on voulait faire. C'est garder un bras de distance entre les intentions politiques et parfois partisans d'un gouvernement et le travail d'une agence indépendante constituée d'experts en matière de mobilité et de transport qui puisse, justement, à l'abri de toute ingérence, mener des études, planifier, conceptualiser et, si le gouvernement lui donne son aval, réaliser, donc rendre concret sur le terrain, non seulement une pelletée de terre... une pelletée de terre, on sait que c'est une étape plutôt symbolique, mais, plus important encore, la réalisation du projet.

Et évidemment, tout ça, ces étapes-là sont fondamentales dans tout... pour tout gestionnaire de projet qui se respecte. Et puis elles n'ont évidemment rien à voir, ces étapes-là, là, de planification... d'analyse d'opportunité, de planification, de conception puis de réalisation. Ça n'a strictement rien à voir avec l'inauguration d'un projet qui, là encore, nous ramène à l'espèce de sentiment qu'on veuille faire de la politique avec les projets d'infrastructure ou de mobilité. Ça n'a rien à voir. Ce n'est pas une question d'avoir un crédit pour un projet qui a été réalisé. On est dans l'essence même d'une agence qui aurait, à notre point de vue, avantage à avoir davantage, justement, d'indépendance et qui pourrait réaliser une étape de conception qui est fondamentale. À défaut de quoi, on peut penser que la conception pourrait être donnée à d'autres instances, ce qui serait quand même malheureux, de dépenser toutes ces ressources, de passer tout ce temps-là à développer un projet où une étape fondamentale, celle de la conception, pourrait échapper à l'agence parce qu'un gouvernement déciderait que vaut mieux faire conceptualiser ce projet-là par des personnes consultantes dans un bureau quelque part aux États-Unis, en Inde ou en Europe. Et ça, ce serait extrêmement dommageable. Il faut se prémunir contre ce genre de dérives qui pourraient survenir.

C'est la raison principale pour laquelle je ne vois pas l'objection, la réserve qu'on peut avoir à clarifier le fait que la conception, c'est une étape distincte, puis la conception, c'est une étape déterminante puis c'est une étape clé fondamentalement importante, essentielle, cruciale pour que ces projets-là collent à la réalité du Québec et des régions du Québec où on va vouloir déployer des projets et que... Dire qu'on va faire un projet, qu'on va le réaliser, qu'on va le rendre concret sans l'avoir conceptualisé, bien évidemment, c'est sauter les étapes, c'est nous provoquer... nous propulser dans un monde où on improvise. Et c'est ce qu'on veut éviter avec les interventions que l'on fait de façon constructive et qui sont tirées du travail sérieux et professionnel de légistes du gouvernement du Québec.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Je vois qu'il n'y a pas d'autre intervention. Alors, nous allons passer à la mise aux voix sur l'amendement de le député des Îles-de-la-Madeleine. Un vote par appel nominal. M. le secrétaire.

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

M. Arseneau : Pour.

Le Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

Le Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

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

M. Bernard : Contre.

Le Secrétaire : M. Lamothe (Ungava)...

M. Lamothe : Contre.

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

M. St-Louis : Contre.

Le Secrétaire : Mme Dorismond (Marie-Victorin)?

Mme Dorismond : Contre.

Le Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

Le Secrétaire : Mme Rizqy (Saint-Laurent)?

Mme Rizqy : Pour.

Le Secrétaire : Et 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? M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Oui, on va déposer un amendement, Mme la Présidente. Si c'est possible, je demande une petite suspension. Merci.

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

(Suspension de la séance à 16 h 05)

(Reprise à 16 h 19)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous reprenons nos travaux. Et, M. le député de Nelligan, pour la lecture de votre amendement, s'il vous plaît.

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Donc, l'article 1 : L'article 4 tel qu'amendé, introduit par l'article 1 du projet de loi est modifié par l'ajout, dans le deuxième alinéa, après le paragraphe 2°, du paragraphe suivant :
• (16 h 20) •

«3° d'accorder le pouvoir à une société de transport en commun de réaliser des projets immobiliers aux abords ou au-dessus de ses infrastructures ainsi que les activités de gestion et d'exploitation de son parc immobilier.»
L'article modifié se lirait ainsi, si on peut baisser un peu :

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

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

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

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

«3° d'accorder le pouvoir à une société de transport en commun de réaliser des projets immobiliers aux abords ou au-dessus de ses infrastructures ainsi que les activités de gestion et d'exploitation de son parc immobilier.»

Bien, le reste, pas besoin que je le lise, c'est... le reste, c'est le projet de loi. Donc, voilà, Mme la Présidente.

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

Mme Guilbault : Oui. Bon, bien, mon Dieu, je n'en reviens pas qu'on ait changé de sujet. Alors...

M. Derraji : On n'a pas changé de sujet. On est toujours à l'article 4, Mme la Présidente.

Mme Guilbault : Non, mais on aborde le développement immobilier. Parce que, là, mon collègue est de retour, et, ce matin, j'ai redit au micro, comme à chaque début de journée, qu'il y a notamment...

La Présidente (Mme Maccarone) : Je veux juste... je veux juste vous demander... On fait beaucoup de références à qui est présent dans la commission. On ne peut pas faire indirectement ce qu'on ne peut pas faire directement. Ça fait que je vous demande, s'il vous plaît... d'empêcher de dire ce terme de référence.

M. Derraji : ...faire un appel au règlement, mais ça devient une habitude, et je veux que ça s'arrête, s'il vous plaît, cette habitude.

La Présidente (Mme Maccarone) : Je viens de faire la mention.

M. Derraji : Comme elle vient toujours 15 minutes en retard, comme aujourd'hui, on a commencé en retard, 15 minutes, à cause de son absence.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : S'il vous plaît! Merci.

M. Derraji : Alors, je suis capable, moi aussi, de le faire.

La Présidente (Mme Maccarone) : C'est moi qui débute la commission, alors c'est moi qui détermine...

M. Derraji : Oui, oui. À cause de qui?

La Présidente (Mme Maccarone) : ...quand nous allons commencer. J'ai déjà fait la mention à Mme la ministre. Je pense qu'elle a bien compris le rappel. Alors, continuez, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Oui. Alors donc, c'est ça, donc, j'ai dit encore ce matin qu'il y a deux choses... il y a plein de choses importantes dans le projet de loi, mais notamment tout ce qui concerne le développement immobilier, après quoi les sociétés de transport et les municipalités attendent impatiemment, et encore plus le tramway. Et je vais le redire, là, plus tard, dans le projet de loi, je vais avoir des amendements à déposer pour le tramway, pour modifier la loi sur le RSTC, qui va nous permettre de continuer d'aller de l'avant avec le tramway, avec une gouvernance partagée avec la CDPQ Infra. Mais ça, ça arrive plus tard dans le projet de loi. Donc, je le réitère pour tout le monde.

Si on continue de suivre le même rythme, manifestement, ça ne sera pas possible de se rendre là avant le 6 décembre, où on ajourne les travaux pour... jusqu'au retour en 2026. Donc, on va retarder, «on» excluant la personne qui parle, là, donc les collègues en face, le Parti québécois, Parti libéral vont retarder le projet de trois, quatre mois.

M. Derraji : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Appel au règlement. M. le député.

M. Derraji : Oui, absolument. Elle nous impute des motifs de retard. Et je pense qu'elle est une députée d'expérience, donc je l'invite à la prudence, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Prudence, s'il vous plaît, Mme la ministre, pendant que vous faites vos interventions, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Bien sûr. Je vais reformuler. Ce que je dis, c'est... si on maintient la cadence actuelle, manifestement, on n'aura pas le temps de se rendre au bloc d'amendements sur le tramway avant le 6 décembre, où on ajourne. Donc, les personnes qui font en sorte qu'on prend beaucoup, beaucoup, beaucoup de temps, des dizaines d'heures à parler de la même chose auront été celles qui auront fait en sorte qu'on n'aura pas pu arriver aux amendements sur le tramway le 6 décembre. Et je veux juste dire qu'en ce moment les personnes assises devant moi, c'est le Parti libéral et le Parti québécois.

Ceci étant dit, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...on ne peut pas faire indirectement ce qu'on ne peut pas faire directement. On ne peut pas imputer des intentions à personne, prêter des intentions. Tout le monde est ici de bonne foi pour l'amélioration du projet de loi. C'est notre rôle, comme élus, ici, à l'Assemblée nationale. Alors, si on peut rester sur l'amendement, s'il vous plaît, ce serait apprécié.

Mme Guilbault : Tout à fait. Après 72 heures, allons-y avec le développement immobilier. J'avais... Pour revenir, c'est ça, là, aux travaux comme tels, j'avais signifié, il y a déjà quelques séances, que, quand on aurait fini de déposer tous les sous-amendements synonymes au premier alinéa, j'avais, moi, déjà, un amendement sur le développement immobilier, mais j'avais fait le choix de laisser préséance à mes collègues des oppositions pour qu'ils puissent faire le tour de leurs sous-amendements synonymes. Et quand on arriverait au développement immobilier, on avait, nous... et notre intention... puis là, en fait, on va l'analyser puis on va voir s'il y a des choses qui se recoupent. Moi, je l'ai déjà dit au micro, je suis tout à fait à l'aise que les amendements viennent du Parti libéral ou... tu sais, moi, je veux juste qu'on atteigne l'objectif d'avoir la meilleure façon... d'avoir du développement immobilier, oui, mais de le faire de manière encadrée puis de manière intelligente.

Alors, on va prendre le temps de le regarder en comparaison avec ce que nous, on avait déjà déposé, parce que mon intention était de déposer un amendement ici qui allait de pair avec trois autres qui arrivaient plus tard dans le projet de loi, à l'article 43, si je ne m'abuse, qui introduisait trois nouveaux articles, mais à 43, donc ce n'est pas tout de suite, mais j'avais dans l'idée de les déposer tous ensemble pour faciliter la compréhension. Donc là, comme...

Mme Rizqy : ...

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

Mme Rizqy : Mais pourquoi qu'à ce stade-ci vous ne nous présentez pas l'amendement avec les trois autres? On pourrait les étudier de façon intelligente, de façon cohérente, tous ensemble.

Mme Guilbault : Bien, exactement. C'est pour ça que je suis allée voir la présidente tout à l'heure, j'ai dit : Quand... Moi, j'avais dans l'idée que, quand on aurait eu fini le premier alinéa sur toutes les variations, j'aurais justement déposé les quatre amendements en même temps, dont un à l'article 4, les autres... en tout cas. Mais là, c'est ça, on a été prises un peu au dépourvu avec cet amendement-là qui changeait le sujet. Mais moi, je suis à l'aise que vous le déposiez aussi, là. Je veux dire, si vous voulez déposer un amendement sur le développement immobilier, je vais juste le comparer avec le nôtre puis voir si ça revient au même.

Mme Rizqy : Mais est-ce qu'on peut...

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, est-ce que vous souhaitez une suspension pour avoir cette discussion?

Mme Rizqy : ...est-ce qu'on peut le lire avec vous ou...

La Présidente (Mme Maccarone) : Excusez-moi, Mme la députée. Est-ce que vous souhaitez avoir une suspension pour avoir cette discussion?

M. Derraji : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : OK. M. le député de Nelligan. Allez-y, M. le député.

M. Derraji : Oui. Juste quelques points, parce que, depuis le début, on parle du tramway. Mme la Présidente, on est rendus à combien de versions par rapport au tramway? Donc, venir aujourd'hui dire que c'est dans cette commission que le tramway va s'accélérer, je pense qu'il y a... il y a quelque chose qui ne tient pas la route avec ça, premièrement.

Deuxièmement, au niveau des synonymes, Mme la Présidente, je pense que, depuis le début, on était sur un débat de fond, à savoir la mission de l'agence. Il y avait deux visions : la vision que la mission de l'agence soit exécutante, ça veut dire exécuter les mandats du ministère, ou bien de l'autonomie. L'autonomie, nous, on l'a déposée avec nos collègues du Parti québécois.

Mais encore une fois, je réitère, ma collègue vient de le dire, si on veut aller rapidement, comme c'est le cas dans les autres projets de loi, Mme la Présidente... et je peux donner beaucoup d'exemples, parce qu'en tant que leader j'ai tout le portrait de tous les projets de loi, la plupart des ministres, Mme la Présidente, ils déposent leurs amendements. Donc, voilà, elle veut qu'on collabore? Qu'elle dépose tous les amendements. Ça va nous donner une orientation, ça va nous faire gagner du temps. Je n'ai aucun amendement, Mme la Présidente, déposé de la part de la ministre. Donc, comment voulez-vous que nous, on navigue? Je ne travaille pas pour elle, je ne travaille pas dans son équipe, je n'ai aucune idée sur ses amendements. Je ne peux pas, moi, faire de la... comment qu'on appelle ça, là, la...

Une voix : De la télépathie.

• (16 h 30) •

M. Derraji : De la télépathie pour savoir qu'il va venir dans 15 jours, ou dans 10 jours, ou dans deux jours, par un amendement.

Ce qui se fait ailleurs... et les bonnes pratiques en commission parlementaire, surtout que nous avons réussi, avec la collaboration, notamment avec le leader du gouvernement, d'avoir des projets de loi en trois, quatre jours... Mais vous savez c'est quoi? Le projet de loi est déposé, on termine les consultations, chacun de nous a un point de vue, qu'est-ce que le ministre fait? Il nous envoie ses amendements et il les dépose. C'est comme ça que ça marche dans

toutes les commissions. Et c'est comme ça que ça marche et que... je vous donne l'exemple. Posez-vous la question. Pourquoi le leader du gouvernement est rendu probablement à son cinquième projet de loi adopté, à son cinquième projet de loi adopté dans cette session? Pourquoi d'autres collègues arrivent à avancer leurs projets de loi? Je vous dis, Mme la Présidente, j'invite Mme la ministre à déposer les amendements. Si elle a des amendements, l'ensemble des amendements, ça va nous donner des orientations et ça va nous économiser beaucoup de temps. Et je vais juste, encore une fois, réitérer, parce que Mme la ministre n'arrête pas de dire 67 heures, c'est très simple d'aller sur le Greffier, c'est 42 heures d'étude détaillée.

Donc, je lui lance l'appel, qu'elle nous dépose ses amendements. Ça va nous permettre de les étudier ensemble, que ce soit nous ou le Parti québécois, et ça va nous donner une idée sur les orientations de son projet de loi. Parce que, jusqu'à maintenant, je ne peux pas, moi, commencer à analyser le projet de loi avec des sous-entendus d'amendements. Ce que j'ai aujourd'hui, c'est le projet de loi que j'ai. Il n'y a pas d'autres amendements déposés. J'ai un seul projet de loi, c'est ce projet de loi que j'ai, Mme la Présidente. Donc, si elle veut les déposer, qu'elle les dépose, mais moi, je reviens, Mme la Présidente, à mon amendement que je viens de déposer.

Le combat qu'on mène par rapport aux sociétés de transport ne date pas depuis le mois de mai, hein? Juste, on regarde la ligne du temps... C'est que, pour nous... et d'ailleurs, je remercie ma collègue députée de Saint-Laurent et ma collègue recherchiste, Florence, c'est que ce qu'on voulait dire aujourd'hui, c'est résumer le projet de loi que nous avons déjà déposé, avant le dépôt même du projet de loi par Mme la ministre. Et qu'est-ce qu'on disait et qu'est-ce qu'on dit aujourd'hui, c'est «d'accorder le pouvoir à une société de transport en commun de réaliser des projets immobiliers aux abords ou au-dessus de ses infrastructures ainsi que les activités de gestion et d'exploitation de son parc immobilier».

Donc, nous aussi, on est intéressés, Mme la Présidente, à donner les outils nécessaires, en matière de financement autonome, aux sociétés de transport. Ça ne date pas d'aujourd'hui et ça ne date surtout pas après le dépôt du projet de loi de Mme la ministre, parce que le projet de loi a été déposé le 1er mai. Il est là, le projet de loi. Donc, qu'on ne vienne pas nous dire aujourd'hui qu'on vient de le voir. Ça faisait partie de nos demandes et ça faisait partie aussi des demandes des groupes.

Donc, oui, j'ai bien hâte de voir un peu comment la ministre veut formuler tout cela, mais l'amendement, il est très clair. J'ai bien hâte de voir ce que le gouvernement fera avec cet amendement. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre, souhaitez-vous intervenir?

Mme Guilbault : Oui. Bien, c'est ça, effectivement, les... Bien, c'est comme je vous dis, là, moi, là, j'étais disposée non seulement à déposer cet amendement-là, mais ceux qui vont avec, mais c'est parce que j'attendais que s'épuise le précédent sujet. Moi aussi... Moi non plus, je ne fais pas de télépathie. Puis, à chaque fois que j'ai dit : Bon, bien, est-ce qu'il y a un autre amendement, sinon, je vais déposer le mien?, il y en avait toujours un nouveau. Mme la Présidente, vous étiez là comme moi. Alors, si on m'avait prévenue, par exemple, si on m'avait dit, mettons : Moi, j'ai 13 sous-amendements, qui disent à peu près la même chose, je vais en déposer 13, comme ça, au 12e, j'aurais été prête et j'aurais su que le 13e sera le dernier, mais là je ne pouvais pas le deviner.

Puis, pour ce qui est de déposer les amendements à l'avance, Mme la Présidente, il me dit : Sur d'autres commissions, ça va plus vite. Ça a été prouvé par les données que j'ai relatées, données qui proviennent du leader, que, sur les 22 motions préliminaires qui ont... préliminaires qui ont été déposées en 2024, il y en a eu 16 sur mes commissions. Or, l'étape des motions préliminaires, c'est avant, c'est avant le dépôt des amendements, c'est avant même de commencer l'étude détaillée. Donc, on ne laisse même pas de chance de s'échanger d'amendements ou quoi que ce soit. On décide, en arrivant ici... En arrivant ici, c'est déjà prémédité de dire : Je vais déposer le maximum de motions préliminaires. Et ils connaissent la jurisprudence, ils savent qu'elle a été établie à huit sur mon précédent projet de loi.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, je sais, vous faites appel au règlement, M. le député. On ne peut pas prêter les intentions. S'il vous plaît, Mme la ministre, je ne souhaite pas le dire plusieurs fois au micro. Il y avait quand même une offre de la ministre de valider et de voir si on pouvait faire évoluer l'amendement du député de Nelligan. Est-ce que nous pouvons poursuivre dans ce genre de travail, s'il vous plaît? Ce serait grandement apprécié.

M. Derraji : ...Mme la Présidente, j'ai... Je peux, oui?

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui. Allez-y, M. le député.

M. Derraji : Je n'ai aucun problème, mais quand on vient... parce qu'elle a l'habitude de faire la genèse de beaucoup de commissions, parce que... très simplement, je peux lui répondre. Il y a une question à se poser, très, très fondamentale : Pourquoi ça marche ailleurs? Il y a quatre commissions en parallèle, ça marche très bien avec les amendements.

Je réitère ma demande, Mme la Présidente. S'ils nous envoient les amendements, on va les voir, on va les analyser, on va faire comme ce qu'on fait dans toutes les autres commissions. Et, je vous dis, le tableau législatif, il est quand même plein, et on arrive à s'entendre et à avancer très bien dans les projets de loi.

Dire qu'on doit dire 12, 11, 10, on n'est pas là. Nous étions sur un débat de fond, les Québécois vont le juger, Mme la Présidente, sur une définition de l'autonomie versus les exécutants. Donc, nous, on voulait donner une autonomie à l'agence. Je peux dire que nous avons perdu le combat, parce qu'après avoir essayé pas une fois, pas deux, pas trois... Mais les Québécois vont juger de ça. Et écoutez, l'agence va voir le jour parce que le gouvernement a la majorité.

Donc, Mme la Présidente, je reviens à mon amendement. L'amendement, il est très clair. L'amendement, il est très clair. L'amendement émane d'une réflexion d'un projet de loi. Elle est là, elle a été validée par les sociétés de transport, qui ont appuyé le dépôt du projet de loi. Ce dépôt de projet de loi... Le projet de loi a été déposé avant le dépôt de projet de loi de Mme la ministre. Je suis ouvert à en discuter, sur le fond de mon amendement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Mais c'est sûr qu'à chaque fois qu'on ajoute un nouvel élément on se sent, je pense, lui et moi, obligés d'y répondre, là. Ça va dans les deux sens. Alors, il me dit : Pourquoi est-ce que ça marche partout ailleurs? Bien, je pourrais poser la question à l'inverse, Mme la Présidente. Moi, c'est mon 10e projet de loi comme ministre depuis six ans, et, avant le député de Nelligan, j'ai eu plusieurs porte-parole, évidemment. En Transports, j'en ai eu deux ou trois... deux, et j'en ai eu quelques-uns en Sécurité publique aussi pendant quatre ans. Et la seule fois où je me suis fait déposer des motions préliminaires jusqu'à ce que la présidence tranche puis oblige les partis d'opposition à passer à une autre étape, c'est depuis que le député de Nelligan est porte-parole. Il l'a fait à mon précédent projet de loi de... Non, mais là il essaie de... il cherche un règlement, là, mais c'est des faits que j'énonce, là.

Une voix : ...

Mme Guilbault : Oui, exactement. Contente que vous le reconnaissiez cette fois-ci.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Collègues, s'il vous plaît! Je vous ai entendus, les deux côtés.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Non, je ne l'ai pas entendu. Je ne l'ai pas entendu. Je suis désolée, M. le député, je ne l'ai pas entendu parce que moi, j'essayais de m'exprimer, parce qu'honnêtement ma patience est épuisée. Je souhaite qu'on revienne sur l'amendement, s'il vous plaît. J'ai entendu votre demande pour avoir les amendements en rafale plus tôt. Elle vous a dit qu'elle n'est pas rendue là. Vous devez accepter sa réponse. Vous avez un amendement, que je souhaite en débattre ici, s'il vous plaît. Je ne veux plus entendre parler de qui était là...

Une voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Déposé, parce qu'on est en train de débattre l'amendement du député de Nelligan. Si c'est sur ce sujet, je vous cède la parole.

Mme Guilbault : Oui. Bien, sur le sujet, moi, je serais prête à les déposer. C'est juste que, comme il y en a déjà un qui est déposé... Je suis prête à faire la discussion dans le cadre de son amendement à lui, mais je suis prête aussi... je suis même prête à ce qu'on le fasse à micro fermé, comme on fait des fois, qu'on puisse présenter les documents qu'on avait et... En tout cas, c'est ça. Alors, tu sais, je laisse le choix, là.

Mais, simplement là-dessus, c'est qu'en introduisant ça à cet article-là... cet article-là porte sur la mission de Mobilité Infra Québec, et ce n'est pas l'endroit désigné pour venir modifier les pouvoirs d'une société de transport, parce qu'il faut modifier la loi sur les sociétés de transport. Donc, ce serait l'endroit pour venir indiquer que Mobilité Infra Québec pourrait, lui, avoir ce rôle-là, en lieu et place d'une société de transport, mais, ensuite de ça, ça va nécessiter d'autres modifications parallèles pour les sociétés de transport.

La Présidente (Mme Maccarone) : M. le député, souhaitez-vous qu'on suspend pour travailler sur l'amendement en question? Mme la députée de Saint-Laurent.

Mme Rizqy : Je veux juste être certaine de bien comprendre. Là, vous allez nous transmettre les amendements pour qu'on puisse étudier le tout dans son ensemble?

Mme Guilbault : Bien, moi, je suis prête à le transmettre dans le Greffier, mais c'est que je ne peux pas le déposer par-dessus le vôtre.

Mme Rizqy : Bien... Non, non. Bien, c'est parfait. Donc, on fait ça?

Mme Guilbault : Bien, parfait.

Mme Rizqy : Parfait. Alors...

Mme Guilbault : On peut faire ça?

La Présidente (Mme Maccarone) : Ça fait que ce serait distribué.
Nous allons suspendre pour quelques instants, s'il vous plaît...

(Suspension de la séance à 16 h 38)

(Reprise à 17 h 16)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous sommes de retour, et je vous cède la parole, M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Et permettez-moi, en premier lieu, de remercier Mme la ministre qui vient de déposer des amendements. Et je le dis depuis le début que nous sommes prêts à collaborer, et, avec le dépôt des amendements, on va avancer très bien.

Ce que je vous suggère, Mme la Présidente... Avant de suspendre, j'ai déposé un amendement, qui est affiché à l'écran, d'accorder le pouvoir à une société de transport en commun de réaliser des projets immobiliers aux abords... au-dessus de ces infrastructures ainsi que les activités de gestion et d'exploitation de son parc immobilier. Après discussions avec Mme la ministre, elle nous a déposé quelques amendements. Ce que je vous propose, pour qu'on avance très bien... parce que, là, on a vraiment quelque chose, on peut commencer une réelle discussion.

Ce que je vous propose, si vous êtes d'accord, je demande la suspension de mon amendement, que Mme la ministre dépose officiellement son amendement et qu'on commence l'échange constructif par rapport à cet amendement. Elle le sait très bien, nous avons déposé un projet de loi dans ce sens. Mme la ministre, avec son équipe, ils ont fait tout un travail en amont par rapport à cet enjeu très important pour l'ensemble des sociétés de transport. Et, comme signe de bonne volonté, si vous le permettez, je demande qu'on retire mon amendement, que Mme la... suspendre, désolé, suspende, désolé, vous avez vu, il manque le café, de suspendre mon amendement. Et je suis prêt à écouter Mme la ministre, et l'inviter à déposer son amendement, et qu'on commence l'échange. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Alors, est-ce qu'il y a consentement pour suspendre l'amendement du député de Nelligan?

Des voix : Consentement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Consentement. Merci. Alors, Mme la ministre, pour la lecture de votre amendement, avez-vous...

Mme Guilbault : ...parce que, là, en fait, là, vu qu'on a suspendu l'amendement du député de Nelligan, moi, je peux déposer le mien?

La Présidente (Mme Maccarone) : Exactement.

Mme Guilbault : OK. Parfait. Ça fait que je vais le déposer. Je ne sais pas si on peut nous l'afficher.

La Présidente (Mme Maccarone) : Nous l'avons déjà reçu, c'est sur le Greffier. Ça fait que vous pourriez commencer avec la lecture. Tout le monde a une copie.

Mme Guilbault : Parfait. Alors, amendement à l'article 1, et donc à l'article 4 de la Loi sur Mobilité Infra Québec : Ajouter, à la fin du deuxième alinéa de l'article 4 de la Loi sur Mobilité Infra Québec proposé par l'article 1 du projet de loi tel qu'amendé, le paragraphe suivant :

«3° de s'associer à titre de commanditaire au sein d'une société en commandite ou de devenir actionnaire d'une société par actions avec un tiers pour la réalisation d'un projet de construction, en lieu et place d'un organisme public qu'il détermine et dans les limites prévues à l'article 43.2, d'un bien immobilier adjacent à un immeuble, ou à une partie d'un immeuble, qui n'est pas nécessaire à une infrastructure de transport collectif construite, reconstruite ou qui fait l'objet d'une réfection dans le cadre du projet complexe de transport.»

En commentaire : Cet amendement propose d'ajouter un paragraphe 3° au deuxième alinéa de l'article 4 de la Loi sur Mobilité Infra Québec afin de permettre à Mobilité Infra Québec de s'associer, en lieu et place d'un organisme public déterminé par le gouvernement, à titre de commanditaire au sein d'une société en commandite ou de devenir actionnaire d'une société par actions avec un tiers afin d'effectuer un projet de construction d'un bien immobilier. Cet amendement est en lien avec un autre amendement à venir, qui introduirait... à l'article 43.2 et qui prévoira les pouvoirs spécifiques de Mobilité Infra Québec à un tel projet de construction.

Donc, c'est ça, alors, c'est un article qui vient dire que Mobilité Infra Québec pourra... ne sera pas autonome, ne pourra pas faire, de manière autonome, ces projets-là, mais pourra le faire en lieu et place d'une société de transport, d'où le fait qu'on va devoir aussi... puis c'est un peu ça qu'on a eu... on a eu une discussion informelle tout à l'heure,

on va devoir faire d'autres amendements puis d'autres modifications plus loin. Mais on amorce, finalement, les nouveaux pouvoirs qu'on donnerait pour faire des projets de développement immobilier sur des parties, comme on le dit, là, qui ne seraient pas nécessaires pour le projet de transport collectif, mais qui seraient adjacentes. Par exemple, on donne souvent le projet de la ligne bleue, qui est un projet concrètement en train de se faire en ce moment. La STM aimerait pouvoir faire du développement sur et autour ou... tu sais, des édicules des nouvelles stations de la ligne bleue.

Alors, c'est... Là, évidemment, ce n'est pas Mobilité Infra Québec qui fait le prolongement de la ligne bleue, mais dans de futurs projets de transport collectif, ce sera Mobilité Infra Québec. Donc, on vient s'assurer qu'elle peut le faire au même titre que les sociétés de transport pourront le faire aussi, pourraient déjà le faire à court, moyen terme, si on adoptait le projet de loi dans des projets qui sont déjà en cours de développement.

• (17 h 20) •

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

Mme Rizqy : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Avec consentement, est-ce que c'est correct si on se promène entre votre amendement, mais aussi 43.1, 43.2 puis 4.3? Parce que je pense que c'est pour avoir une lecture plus intelligente de tout cela, là. Est-ce qu'on pourrait avoir le consentement?

M. Derraji : Est-ce que les trois sont déposés?

Mme Rizqy : Oui, ils sont déposés.

La Présidente (Mme Maccarone) : Ils sont disponibles sur le Greffier. Ça fait que pour faire partie de votre discussion, c'est à votre guise, si vous le souhaitez, il n'y a aucun problème. Est-ce que ça vous va, Mme la ministre, si... Allez-y, Mme la députée.

Mme Rizqy : Juste par souci de pédagogie, pour ceux qui nous suivent dans les travaux, j'ai fait un petit dessin, là, puis vous allez tous comprendre qu'en arts plastiques, je n'étais pas très bonne. Donc, moi, ma compréhension, c'est la chose suivante. Disons qu'il y a un métro. Le métro, le sous-sol appartient, ici, à qui? Ça appartiendrait quand même à...

Mme Guilbault : Le métro, bien, en ce moment, il appartient à la STM.

Mme Rizqy : Oui, mais le... C'est ça. Donc là, la STM détient le métro. Oui, mais le sol, est-ce que ça appartient aussi à la STM? Ça va appartenir à la...

Mme Guilbault : Bien, en fait... Oui, c'est ça.

Mme Rizqy : Le fond aussi appartient à la STM. Là, au fond, prenons, par exemple, une société en commandite, si elle veut construire en haut, en hauteur, elle aurait, à ce moment-là... est-ce que ça va procéder par un droit aérien ou ça va procéder avec un bail emphytéotique?

Mme Guilbault : Bien, c'est que les droits aériens, actuellement, peuvent être vendus. Mais on peut... ils ne peuvent pas être... C'est ça. Bien, peut-être, pour le fin détail... parce que, Jérôme, c'est très complexe, cette affaire-là, là.

Mme Rizqy : Bien, c'est important parce que, par la suite, ça va... La réponse va m'aider à 43.1 au niveau du risque et des coûts. Parce que je pense que c'est très important de savoir qui va assumer les risques dans tout ça, là, aussi, là.

Mme Guilbault : Bien, exactement. Bien, excellent point, parce que ce qu'on propose, là, a fait l'objet de longues discussions pour trouver l'équilibre entre maximiser les possibilités de développement mais limiter au minimum le risque, finalement. Puis le risque est limité à l'actif qui est déjà la propriété...

Mme Rizqy : ...quand on construit à hauteur, l'impact sur le foncier est important, là. Donc, c'est pour ça que je veux m'assurer, là, de...

Mme Guilbault : L'impact... ingénierie, là?

Mme Rizqy : Oui, exactement. Donc, là-dessus, bien, je...

Mme Guilbault : Oui, oui. Bien, c'est ça

Mme Rizqy : Bon, on en a un, ingénieur, avec nous en plus, là, bien, qui participe à la commission. Donc j'aimerais juste peut-être avoir la précision sur... au niveau du droit qui va être accordé pour la construction, disons, la société en commandite ou la société par actions, ça serait quel type de droits qu'on va leur accorder pour la construction, pour connaître les impacts au niveau des risques qui vont être assumés.

Une voix : ...

Mme Rizqy : Je vais recommencer. Désolée. Donc, moi, au fond, qu'est-ce qui m'intéresse, c'est cette partie-là ici. La hauteur qui va être construite, c'est quel type de droit qu'on leur accorde pour cette construction-là? Ça va me permettre de mieux comprendre. Après ça, ma prochaine question va aller directement sur les risques et les coûts associés à ça.

La Présidente (Mme Maccarone) : Est-ce qu'il y a consentement pour céder la parole?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, consentement. Ça fait que votre nom et votre titre, s'il vous plaît, avant de prendre la parole.

M. Unterberg (Jérôme) : Jérôme Unterberg, je suis sous-ministre adjoint au ministère des Transports.

Donc, actuellement, une société de transport peut déjà vendre les droits aériens. Dans le fond, ils le font, puis quiconque connaît bien Montréal voit que ça s'est construit passablement au-dessus, là, des édifices. En particulier, encore récemment, on peut penser au coin De Bleury et Président-Kennedy, on a vu un immeuble, là, je ne sais pas, de 20 ou 30 étages, là, je n'ai pas de... mais on le voit, l'édicule, pour ceux qui connaissaient bien Montréal. Avant, il y avait un édifice simplement au milieu d'un terrain, là.

Maintenant, ici, ce qu'on prévoit, c'est d'autres situations, parce que, si c'est une vente de droit aérien, typiquement, les risques sont beaucoup plus limités pour la société de transport. Elle encaisse, au départ, un montant. Il y a une disposition. Ce n'est pas elle qui débourse par la suite, elle ne fait qu'encaisser. Donc, ça, c'est sûr que ça limite passablement les risques. Il n'y a pas d'association en soi. Peut-être qu'il y a certaines parties communes où il va y avoir des partages de frais, s'il y a des aires communes, le cas échéant, mais ça va être très limité.

Là, ce qui est prévu ici, c'est une association. Est-ce que c'est une association dans le droit aérien? Ça pourrait être le cas aussi, mais là je ne suis pas dans une disposition. Là, je pourrais m'associer et dire : Bon, la partie aérienne, je ne te la vends pas. On s'associe pour faire un projet dans des structures comme on voit à 43.1, 43.2, et 43.3, et l'article 4, à travers une organisation juridique dans laquelle il y a une association. D'ailleurs, 4 parle carrément, là, d'une association, et ça, c'est ça qui est nouveau, c'est ça qui est...

Présentement, lorsqu'on regarde la Loi sur les sociétés de transport en commun, ce n'est pas possible de faire cela. Donc, si on regarde, par exemple, l'article 4, paragraphe... alinéa deux, paragraphe 3°, celui que la ministre a déposé, regardez le deuxième mot, c'est de «s'associer». Donc, dans une vente, comme ils le font présentement, ils ne peuvent pas. C'est ce qui est recherché par plusieurs représentations, notamment de sociétés de transport. Évidemment, ici, on est dans MIQ. C'est un pouvoir que MIQ pourrait également faire pour des projets qui ne toucheraient pas une société de transport. Donc, c'est un miroir.

Je pense que la ministre l'a déjà dit un peu plus tôt, là, il y aurait une équivalence pour les sociétés de transport, mais qui refléterait la même construction, c'est-à-dire MIQ pourrait toujours vendre les droits aériens, mais également pourrait, dans certains cas, s'associer. On va voir que, dans certains cas, ils pourront s'associer pour le compte, pas juste des sociétés de transport... s'il y avait un organisme qui avait des habilitations, des compétences similaires à une société de transport, MIQ pourrait également le faire, si c'était dans le cadre de sa mission et aussi, si c'était autorisé, comme la ministre l'a dit, si c'était autorisé... On le voit par l'alinéa deux, toujours de l'article 4, si c'est permis à Mobilité Infra Québec, dernier mot du deuxième alinéa.

Mme Rizqy : Par exemple, si c'était une association, l'apport serait le droit aérien, dans ce cas-ci?

M. Unterberg (Jérôme) : L'apport pourrait être le droit aérien, qui est... en soi, ce n'est pas un terrain, mais qui est un droit immobilier.

Mme Rizqy : Oui, oui, absolument. C'est un des attributs du droit, là, de propriété, donc un démembrement du droit de propriété.

M. Unterberg (Jérôme) : Évidemment, puis le paragraphe 3° le dit bien, évidemment, c'est dans le cas où il y a un bien immobilier adjacent, parce que ça aussi, c'est une autre situation. On n'est pas dans l'aérien. Ça pourrait être un terrain contigu ou c'est sur le même terrain, mais on n'en a pas besoin de cet actif-là. Donc, ça pourrait être le cas. On le voit que, dans certains cas de construction à la STM, par exemple, ça s'est construit en aérien, mais... si je reprends encore le cas De Bleury et Président-Kennedy, aussi plus large qu'où était l'édicule autrefois, mais sur l'occupation complète du terrain, ce qui favorise la densification pour des questions liées à l'immobilier, que ce soit commercial, bureau ou, évidemment, ce qui est très recherché présentement, c'est pour le développement résidentiel.

Mme Rizqy : Absolument. Ah oui, oui! De Castelnau est un autre exemple. De Castelnau, c'est mix commercial en bas, résidentiel en haut.

M. Unterberg (Jérôme) : Oui. Donc, on est au coin... On a passé un petit peu Jean-Talon, là...

Mme Rizqy : Oui, dans la Petite Italie. Merci beaucoup pour vos explications. Ici, tantôt, on va venir définir, plus tard, le tiers. Ça, c'est important parce que je pense qu'évidemment ce ne sera pas avec n'importe qui. On va s'assurer que le tiers soit bien défini. On va y arriver tantôt, on me l'a dit, mais je tenais à le préciser pour ceux qui suivent nos travaux.

J'ai une autre question pour vous. Dans la société en commandite, mais c'est encore plus facile... disons, dans une société par actions, de prévoir le partage des bénéfices, parce qu'au fond, la demande émane de la société de transports pour être capable d'avoir des revenus autonomes. C'est ça, ma lecture de la situation. Est-ce qu'on va prévoir, plus tard, dans des amendements qui seront déposés peut-être, de s'assurer que les revenus autonomes leur soient octroyés? Parce que là, tantôt, quand on va lire l'autre amendement, 43.1, on parle des coûts et des risques liés à la vente, mais là, moi, je me pose la question sur les bénéfices, parce que dans une société par actions, par exemple, on pourrait avoir différentes catégories d'actions, puis il y en a une qui pourrait être la catégorie d'actions pour des dividendes privilégiés, qui serait celle des bénéfices. Est-ce que c'est quelque chose qui a été réfléchi ou...

M. Unterberg (Jérôme) : Oui. Dans le fond, on peut penser, en droit immobilier, à l'usufruit puis au fruit. Le fruit, il est prévu ici. S'il y a une disposition, ça doit être en réduction de l'actif. On le voit à 43.1 : «S'il y a une vente — deuxième alinéa — toute contrepartie financière liée à la vente d'un immeuble visée [...] doit profiter au financement du projet complexe de transport.»

L'usufruit, maintenant, s'il y avait un rendement avec un investissement de l'association, ça aussi, ça peut être prévu dans la convention de commandite, pour la société en commandite, et, évidemment, dans une convention unanime d'actionnaires avec... si c'était par la société par actions.

Maintenant, ces conditions-là pourraient être également des conditions liées à l'approbation. On verra, là, parce que ça le dit ici, pour MIQ, ça dit qu'il faut une autorisation du gouvernement. Donc, dans les autorisations du gouvernement, il pourrait... ça pourrait être assorti des conditions qu'on voit là.

Mme Rizqy : Parce que... je me posais la question parce que 43.1 est directement lié à la vente. Or, si on est dans une société par actions ou dans une société en commandite, on n'a pas vendu. On est des partenaires, mais l'objectif qui a été réclamé par les différentes sociétés de transport, c'est d'avoir directement accès aux revenus autonomes... les revenus autonomes, dis-je bien, pardon. Est-ce qu'il y a une disposition précise pour les fruits?

• (17 h 30) •

Des voix : ...

M. Unterberg (Jérôme) : Oui. Il va y avoir d'autres amendements qui vont traiter l'usufruit de manière plus détaillée, là. Donc, on va le voir, mais les rendements...

Mme Rizqy : Est-ce que vous... Oui, les rendements.

M. Unterberg (Jérôme) : ...c'est ce que j'appelle... oui.

Mme Rizqy : OK. Parfait. D'accord, excellent. D'accord, donc, rendements... Et là je me pose une question pour plus tard encore. Ça, c'est un autre droit de propriété qu'on donne. Est-ce qu'on va prévoir qu'ils ne pourront pas le céder dans un amendement? Mettons, pour les fruits...

M. Unterberg (Jérôme) : Par exemple, de céder, de...

Mme Rizqy : Bien, c'est que... Voulez-vous qu'on suspende un moment?

La Présidente (Mme Maccarone) : Si vous le souhaitez.

Mme Rizqy : Oui, s'il vous plaît.

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

(Suspension de la séance à 17 h 31)

(Reprise à 18 h 19)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous sommes de retour et nous sommes à l'étape de... toujours de discussion de l'amendement de la ministre à l'article 4. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Mme la députée de Saint-Laurent.

Mme Rizqy : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Il y a eu des échanges très constructifs, on a été capables d'énormément avancer. Donc, il y a une entente entre, évidemment, le député de Nelligan, la ministre, le député de Mille-Îles... Mille-Îles, les Îles-de-la-Madeleine — comment puis-je avoir fait une telle erreur — et avec moi-même.

Donc, en gros, on va retirer, avec le consentement, l’amendement du député de Nelligan. Par la suite, on va aller adopter l’amendement de la ministre. Par la suite, on va aller à l’article 28. Après ça, on va aller à l’article 43.1, 43.2, 43.3, pour les lire et les adopter. Puisqu’ils sont autoportants, ça ferait adopter l’amendement et les articles.

• (18 h 20) •

Par la suite, la ministre s’est engagée à nous revenir sur une question qui est cruciale, c’est-à-dire les revenus autonomes qui seront générés soit à travers la société par actions ou la société en commandite, afin de vraiment encadrer l’usage des rendements, usufruit... On va trouver la bonne formule. Il y a un engagement qui a été pris par la ministre à cet effet, de nous revenir, pour qu’effectivement ces rendements soient utilisés pour du transport collectif et le maintien d’actifs seulement.

Est-ce que je résume bien vos propos, Mme la ministre, et l’entente?

Mme Guilbault : Oui.

La Présidente (Mme Maccarone) : Il y a juste une seule correction, nous devons évacuer cet amendement avant de demander le consentement pour retirer le «demandement»... l’amendement du député de Nelligan. Ça fait que... est-ce qu’il y a d’autres interventions sur l’amendement? M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Ça va être très rapide. Je tiens vraiment à remercier ma collègue députée de Saint-Laurent, député des Îles-de-la-Madeleine, Mme la ministre et ses équipes, parce que nous avons eu un réel échange. Oui, c’est vrai, ça a duré quand même quelques minutes, mais je pense que tous autour de la table, on peut le dire aujourd’hui, ça a été pour l’intérêt du public et l’intérêt de l’ensemble de la population québécoise. Donc, je remercie vraiment Mme la ministre, l’ensemble des collègues et surtout les équipes qui accompagnent Mme la ministre, parce que, vraiment, on a eu un excellent échange par rapport à un point qui est très important, qui touche les revenus autonomes des sociétés de transport et autres. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Bravo! Ça me fait chaud au coeur. Alors, est-ce qu’il y a d’autres interventions sur l’amendement? Je vois qu’il n’y a pas d’autre intervention. Alors, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l’amendement à l’article 4, tel qu’amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Vote nominal...

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Un vote par appel nominal. M. le secrétaire.

Le Secrétaire : Pour, contre, abstention. Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Pour.

Le Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Pour.

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

M. Bernard : Pour.

Le Secrétaire : M. Lamothe (Ungava)?

M. Lamothe : Pour.

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

M. St-Louis : Pour.

Le Secrétaire : Mme Dorismond (Marie-Victorin)?

Mme Dorismond : Pour.

Le Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

Le Secrétaire : Mme Rizqy (Saint-Laurent)?

Mme Rizqy : Pour.

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

M. Arseneau : Pour.

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

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, l'amendement est adopté.

Et là nous sommes de retour. Avec votre consentement, l'amendement qui est présentement suspendu, du député de Nelligan... il souhaite le retirer. Est-ce qu'on a le consentement?

Des voix : Consentement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Excellent. Alors, j'ai aussi besoin de votre consentement pour suspendre l'article 4 et de poursuivre à l'article 28.

Des voix : Consentement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Mme la ministre, pour la lecture de l'article 28, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Oui. Alors, article 28 : «Les coûts et les risques liés à la vente d'un immeuble ou à l'aménagement d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil effectué en application du deuxième alinéa de l'article 4 ne doivent pas être à la charge de Mobilité Infra Québec.

«Toute contrepartie financière liée à la vente d'un immeuble ou d'une partie de celui-ci doit profiter au financement du projet complexe de transport pour lequel l'immeuble a été acquis.»

Et...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

Mme Guilbault : Oui. L'amendement à l'article 1, article 28 de la Loi sur Mobilité Infra Québec : Retirer l'article 28 de la Loi sur Mobilité Infra Québec proposé par l'article 1 du projet de loi.

En commentaires : Cet amendement retire l'article 28 de la Loi sur Mobilité Infra Québec en cohérence avec l'ajout, par amendement, de la section IV du chapitre IV portant sur les pouvoirs de Mobilité Infra Québec relatifs à la construction d'un bien immobilier dans le cadre d'un projet complexe de transport que Mobilité Infra Québec planifie ou réalise.

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

Mme Rizqy : ...avec la section IV, 43.1, 43.2, 43.3, et on est prêts à voter.

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

M. Derraji : Et là, Mme la Présidente, encore une fois, la bonne démonstration, quand il y a un excellent échange, on vote très rapidement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Continuez de même. Il y aura des beaux cadeaux la prochaine fois qu'on sera de retour.

M. Derraji : Bien, écoute, il y a de l'amour dans l'air. Il y a de l'amour dans l'air, Mme la Présidente.

Mme Guilbault : J'ai une intervention.

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

Mme Guilbault : Non, mais là je me retenais, mais là il m'oblige encore une fois à intervenir. Effectivement, nous, ça fait 72 heures qu'on attend d'avoir cet échange-là. Alors, alléluia, Mme la Présidente.

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

M. Arseneau : ...dire que notre appui était inconditionnel, là, pour ce qui est d'abroger l'article 28 et de passer au 43.1 et suivants, parce qu'on est dans un mode collaboratif.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement à l'article 28? Il n'y a pas d'autre intervention. Alors, nous allons procéder à la mise aux voix. Vote par appel nominal. M. le secrétaire.

Le Secrétaire : Pour, contre, abstention. Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Pour.

Le Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Pour.

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

M. Bernard : Pour.

Le Secrétaire : M. Lamothe (Ungava)?

M. Lamothe : Pour.

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

M. St-Louis : Pour.

Le Secrétaire : Mme Dorismond (Marie-Victorin)?

Mme Dorismond : Pour.

Le Secrétaire : M. Derraji (Nelligan)?

M. Derraji : Pour.

Le Secrétaire : Mme Rizqy (Saint-Laurent)?

Mme Rizqy : Pour.

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

M. Arseneau : Pour.

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

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, l'amendement est adopté et l'article 28 est retiré.

Est-ce que nous pouvons poursuivre avec 43, l'introduction de l'article? Alors, j'ai besoin de votre consentement pour poursuivre à...

Des voix : Consentement.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...l'introduction de l'article 43.1. Mme la ministre, pour la lecture.

M. Derraji : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, ça s'en vient. Allez-y, Mme la ministre, pour la lecture.

Mme Guilbault : Oui. Alors, article 1, article 43.1, 43.2 et 43.3 de la Loi sur Mobilité Infra Québec : Insérer, après l'article 43 de la Loi sur Mobilité Infra Québec proposé par l'article 1 du projet de loi, la section suivante :

«Section IV.

«Pouvoirs relatifs à la construction d'un bien immobilier dans le cadre d'un projet complexe de transport.

«43.1. Les coûts et les risques liés à la vente d'un immeuble ou à l'aménagement d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil effectué en application des paragraphes 1° et 2° du deuxième alinéa de l'article 4 ne doivent pas être à la charge de Mobilité Infra Québec.

«Toute contrepartie financière liée à la vente d'un immeuble visé au premier alinéa ou d'une partie de celui-ci doit profiter au financement du projet complexe de transport pour lequel l'immeuble a été acquis.

«43.2. Pour l'application du paragraphe 3° du deuxième alinéa de l'article 4, Mobilité Infra Québec peut agir en lieu et place d'un organisme public habilité à s'associer à titre de commanditaire au sein d'une société en commandite ou à devenir actionnaire d'une société par actions avec un tiers pour la réalisation d'un projet de construction d'un bien immobilier. Mobilité Infra Québec est assujettie aux dispositions applicables à ce projet prévues à la loi constitutive de l'organisme public.

«Lorsque Mobilité Infra Québec agit en lieu et place d'un organisme public en vertu du premier alinéa, elle est réputée être mandataire de cet organisme.

«43.3. La section I du présent chapitre ne s'applique pas à la construction d'un bien immobilier réalisée en vertu du paragraphe 3° du deuxième alinéa de l'article 4.»

La Présidente (Mme Maccarone) : Et le commentaire?

Mme Guilbault : Voulez-vous que je lise les commentaires? Oui. En commentaires : Cet amendement vise à introduire la section IV au chapitre IV de la Loi sur Mobilité Infra Québec afin d'encadrer les pouvoirs de Mobilité Infra Québec relatifs à la vente d'un immeuble ou à l'aménagement d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil ainsi qu'à la construction d'un bien immobilier dans le cadre d'un projet complexe de transport pour lequel le gouvernement lui a confié la responsabilité.

Plus précisément, l'article 43.1 reprend ce qui était initialement proposé à l'article 28 de la Loi sur Mobilité Infra Québec. Il est prévu au premier alinéa que Mobilité Infra Québec ne peut assumer les coûts et les risques liés à des travaux d'aménagement d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil effectué afin qu'il puisse soutenir ou accueillir un bâtiment ou une structure souterraine qu'un tiers pourrait construire. Le deuxième alinéa prévoit quant à lui l'utilisation qui peut être faite de la contrepartie financière reçue à la suite de la vente d'un immeuble.

L'article 43.2 prévoit que Mobilité Infra Québec peut agir à la place d'un organisme public, par exemple, une société de transport en commun ou le Réseau de transport métropolitain, dans le cadre de la réalisation d'un projet de construction d'un bien immobilier adjacent à une infrastructure de transport collectif. Elle est alors réputée être mandataire de cet organisme.

Enfin, l'article 43.3 vise à exclure les pouvoirs de Mobilité Infra Québec prévus à l'article... à la section I du chapitre IV comme ils ne s'appliquent pas dans le contexte d'un projet de construction d'un bien immobilier effectué en vertu du paragraphe 3°.

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

M. Derraji : Ça va être rapide, Mme la Présidente. Premièrement, cet article reprend en partie, je dis bien «en partie», le projet de loi que nous avons déposé il y a quelques mois, le projet de loi n° 791, Loi permettant à des organismes publics de transport en commun de développer des projets immobiliers aux abords ou au-dessus de leurs infrastructures de transport en commun. Et on salue l'ajout de cet amendement dans le cadre de ce projet de loi parce qu'il va permettre vraiment aux sociétés de transport d'avoir des leviers, et je sais qu'on va en avoir, d'autres discussions par rapport à ces leviers qui doivent aller dans le sens de ce qu'on va leur donner comme orientations. Mais c'est un excellent amendement qui reprend en partie tous les débats que nous avons eus avec les sociétés de transport. Merci, Mme la Présidente.

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

Mme Rizqy : Bien, juste pour une petite réflexion, si on peut monter un petit peu à 43.1 pour arriver à la vente d'un immeuble. Parce que tantôt, j'avais en tête, moi, tous nos exemples en haut d'un métro, mais je n'avais pas pensé le cas d'un terrain adjacent. Bail emphytéotique, est-ce que ça va être couvert? Ou est-ce qu'on pourrait peut-être réfléchir, à la place d'«à la vente», à la cession de tout droit immobilier?

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

Mme Guilbault : C'est vu comme une aliénation.

Mme Rizqy : Oui, mais c'est... Oui, mais c'est pour ça qu'en droit... La vente, c'est une chose, mais l'aliénation couvre vente mais aussi un bail emphytéotique, alors qu'une vente, c'est la cession complète. C'est pour ça que je me pose la question. Tu sais, il y en a un que... En interprétation, la vente, la transaction est complète, c'est... on a... donc, tous les démembrements du droit de propriété sont parties dans... alors que le bail emphytéotique, on a encore une partie des droits.

Alors, je me demande : Est-ce que la vente est trop précise et qu'on devrait avoir le terme, juste avant, «toute aliénation», qui inclurait le bail emphytéotique? Mais je n'ai pas la réponse ce soir, il faudrait peut-être que je réfléchisse. Mais c'est... ça serait ma seule question. Mais si... avec consentement, parce que, là, je vois l'heure, est-ce qu'il y a consentement... ça tombe... Vous pouvez nous revenir juste avec la réponse, puis, si jamais on doit le réouvrir, on pourrait changer, si jamais on se rend compte que ça ne couvrirait pas le bail emphytéotique.

• (18 h 30) •

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, est-ce qu'on a le consentement d'aller au-delà de l'heure pour avoir la réponse?

Mme Rizqy : Non, non, je ne veux pas... Non, non, non, le...

La Présidente (Mme Maccarone) : Pas maintenant?

Mme Rizqy : Moi, ma demande, c'est qu'il me revienne...

Mme Guilbault : Non, mais c'est qu'on l'adopte puis, au besoin, on le rouvre.

La Présidente (Mme Maccarone) : Bon, bien, d'abord...

Mme Rizqy : C'est ça. Moi, ma...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...d'abord, merci beaucoup, collègues. Je vous remercie beaucoup pour votre collaboration, mais, compte tenu de l'heure...

Une voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Consentement pour l'adopter, même si on n'a pas la réponse à la question de la députée?

M. Derraji : ...c'est mieux de prendre le temps pour ne pas... je pense même... de ne pas précipiter, non, non.

La Présidente (Mme Maccarone) : OK. Ça fait que... Alors, je vous remercie.
Compte tenu de l'heure, j'ajourne les travaux sine die. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 18 h 31)