



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 26 avril 2017 — Vol. 44 N° 114

Étude des crédits du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (1)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 26 avril 2017 — Vol. 44 N° 114

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Laurent Lessard	1
M. Alain Therrien	3
M. Benoit Charette	4
Discussion générale	4
Document déposé	28

Autres intervenants

M. Alexandre Iracà, président
M. Ghislain Bolduc, président suppléant

M. Marc H. Plante
M. Donald Martel
M. Serge Simard
M. Claude Surprenant
M. Jean Boucher
Mme Monique Sauvé
M. Dave Turcotte
M. Gaétan Lelièvre
Mme Manon Massé
M. Patrick Huot
M. Marc Bourcier

- * M. François Bertrand, Société des traversiers du Québec
- * M. Stéphane Lafaut, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- * Mme Anne-Marie Leclerc, idem
- * Mme Marie-France Bérard, idem
- * M. Marieke Tremblay, Agence métropolitaine de transport

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Note de l'éditeur : La commission a aussi siégé en matinée pour l'étude des crédits du ministère du Conseil exécutif. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mercredi 26 avril 2017 — Vol. 44 N° 114

Étude des crédits du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (1)

(Quinze heures trois minutes)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires. Alors, je souhaite la bienvenue à tous et chacun, je suis certain qu'on va avoir des heures de plaisir en étude de crédits pour un ministère très important, un ministre et un ministère très importants.

Alors, la commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports, Mobilité durable, Électrification des transports pour l'exercice financier 2017-2018. Une enveloppe de huit heures a été allouée pour l'étude de ces crédits.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Bourgeois (Abitibi-Est) sera remplacé par M. Huot (Vanier-Les Rivières); Mme Vallières (Richmond) par Mme Sauvé (Fabre); M. Cloutier (Lac-Saint-Jean) par M. Turcotte (Saint-Jean); M. Gaudreault (Jonquière) par M. Lelièvre (Gaspé); M. Roy (Bonaventure) par M. Bourcier (Saint-Jérôme); et M. Lemay (Masson) par M. Martel (Nicolet-Bécancour).

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la secrétaire. Nous allons débiter par les remarques préliminaires, puis nous allons procéder à une discussion d'ordre général par bloc d'environ 20 minutes, incluant les questions et les réponses. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée jeudi en fin d'avant-midi, et donc la fin du temps qui est allouée à l'étude de ceux-ci. Je vous informe qu'il y a eu entente afin que le temps de parole du député de Groulx soit pris à même l'enveloppe du deuxième groupe d'opposition. Alors, c'est bien ça? On me fait un signe de tête que oui, on ne s'est pas trompé? Merci.

Alors, je constate qu'il est 15 h 3, j'ai besoin du consentement pour qu'on puisse terminer à 18 h 3. J'ai des signes de tête autour de la table. Alors, je présume qu'il y a consentement, si on veut respecter le bloc de temps qui est alloué pour les crédits, un bloc de temps extrêmement important.

Remarques préliminaires

Alors, nous allons débiter, sans plus tarder, avec les remarques préliminaires. Je souhaite la bienvenue à M. le ministre, et la parole est à vous pour un total de temps d'environ 17 minutes pour vos remarques préliminaires.

M. Laurent Lessard

M. Lessard : Parfait. Merci beaucoup, M. le Président. Donc, collègues, c'est un plaisir pour moi de défendre, pour la première fois, les crédits du ministère des Transports et de l'Électrification. Donc, ça fait... on aura la chance ensemble, pendant huit heures, donc, de débiter de tous les volets qui touchent nécessairement ce ministère, qui, à tous les jours, donc, touche directement toute la population du Québec, que ce soit par le transport nécessairement, là, sur l'état de nos routes, le transport aérien, ferroviaire, maritime, en fait les véhicules hors route, transport actif, en fait, et tout le transport collectif. Donc, on aura donc, pendant huit heures, à se questionner et à regarder les crédits qui ont été votés, en tout cas, qui étaient alloués au ministère des Transports, là, pour l'ensemble de sa vocation.

Je tiens aussi à la mentionner, parce qu'elle m'accompagne aujourd'hui, puisqu'on va avoir des échanges avec les différents partenaires et alliés du ministère, donc de mon côté m'accompagne la chef de cabinet, donc Laura Lizotte, donc le sous-ministre en titre, M. Marc Lacroix, M. Stéphane Lafaut, qui est sous-ministre associé, et ainsi que les sous-ministres adjoints que sont Anne-Marie Leclerc, Danièle Cantin, Lysane Montminy, Chantal Gingras, Marie-France Bérard, et Jérôme Unterberg. M'accompagnent aussi les dirigeants d'organismes qui relèvent de ma responsabilité, soit Mme Nathalie Tremblay, présidente et chef de la direction de la Société de l'assurance automobile du Québec, M. François Bertrand, président-directeur général par intérim de la Société des traversiers du Québec, que je salue, Mme Marieke Tremblay, présidente-directrice générale par intérim de l'Agence métropolitaine de transport, puisque, dans l'ensemble de mes crédits, on verra qu'il y a encore un petit passage avant de transférer à l'Autorité régionale de transport métropolitain. Au besoin, je ferai appel à l'une ou l'autre de ces personnes, M. le Président, afin de fournir une précision ou un complément d'information, là, à vos questions.

Évidemment, l'année a commencé, donc, rapidement avec une annonce de 4,6 milliards de dollars, donc, pour une programmation des deux prochaines années qui touchait le volet routier, donc, et on voulait le faire rapidement, M. le Président, sur le volet routier, pour donner le maximum d'amplitude à des décideurs régionaux d'attribuer des contrats, lancer des appels d'offres, parce qu'on le sait, quand même, la période hivernale est quand même une contrainte à la réalisation de travaux. Donc, dès le début de mars, nous avons annoncé la programmation dans toutes les régions du Québec et nous avons annoncé tous les projets aussi du Québec, chacun ayant eu l'occasion, donc, de rencontrer les partenaires que sont les maires et préfets de chacune des régions, ainsi que de divulguer l'ensemble des travaux qui

seront réalisés à nos partenaires qui feront les travaux ou la réalisation des travaux, étant les entrepreneurs généraux ou particuliers, donc, sur l'ensemble du territoire.

Évidemment, ce qu'on vise, c'est des infrastructures sécuritaires, donc que ce soit à la condition des chaussées ou des structures en général, les ponts, ponceaux, pour les nommer. Alors donc, pourquoi? Parce que c'est la priorité du gouvernement, près de 90 %, je dirais, de la programmation de cette année et pour les deux prochaines années, donc, a été pour la préserver, nos structures et chaussées. Un peu de développement, vous avez pu le noter, hein, incluant la contribution des partenaires qui est incluse dans le 4,6 milliards de dollars. Donc, il y aura beaucoup de monde au travail cette année parce que le ministère des Transports, ça confère aussi beaucoup de travail à beaucoup d'entreprises.

Alors donc, si on fait la répartition des travaux pour ceux qui auraient à l'exécuter, sur les 4,6 milliards, il y a 2,4 milliards de dollars qui va à la conservation des structures, 1,2 milliard qui va à la conservation des chaussées, 0,6 milliard pour l'amélioration du réseau routier, et le développement, là, à 400 millions de dollars. 2 062 chantiers qu'on va donc suivre durant l'année, territoire par territoire, puisqu'il y a un bulletin par territoire et un bulletin de suivi dans la nouvelle façon de travailler. Donc, on va suivre chacun des chantiers avec les directions, avec le sous-ministre aux affaires territoriales, sous l'oeil observateur du sous-ministre en titre, puisqu'on va suivre aussi s'il y a des reports de chantiers, avec les explications, pour s'assurer qu'on réalise le maximum de travaux.

• (15 h 10) •

Évidemment, il y a les grands chantiers aussi au Québec. Il faut le dire, c'est notable, prenons seulement l'échangeur Turcot, qui est un projet de 3,6 milliards de dollars, donc qui est réalisé actuellement à 46,7 %. Donc, on voit à son inauguration dans quelques années. Étant donné qu'en même temps il y a des travaux aussi sur le pont Champlain, qui est une structure majeure, donc, qui, une fois... sera terminé... donc, on travaillera après ça sur le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, comme quoi on doit garder toujours deux structures en service avant de procéder à une autre étape dans les travaux. Mais ça nous a permis aussi, pas seulement sur Montréal, mais dans d'autres régions du Québec, de quand même annoncer des projets de structures assez importantes, ne serait-ce qu'on vient d'annoncer l'autoroute Félix-Leclerc. Sur l'autoroute Félix-Leclerc et laurentienne, donc les travaux... il y a des travaux actuellement sur Félix-Leclerc, mais tronçon vers le sud, donc pour lequel on doit élargir l'autoroute pour diminuer les impacts de la congestion matin et soir. Alors, on a annoncé aussi, à l'étude, que Laurentienne sud, donc le volet de l'autre bord de l'autoroute Félix-Leclerc, jusque vers le centre-ville, là, sera sous examen. Mais il y a la reconstruction du pont Gouin donc à Saint-Jean-sur-Richelieu ou la construction du pont Doubleau-Mistassini au Saguenay, comme quoi tout le Québec est sollicité par les investissements, et tantôt notre collègue, probablement, d'Alma pourra en parler.

Donc, j'ai avec moi les gens qui m'accompagnent — excusez, j'en ai passé un petit bout — avant d'aller plus loin, il y avait aussi mes collègues, que je tiens à saluer : mon collègue de Mégantic, qui va certainement nous parler de l'état de l'avancement de la situation sur le contournement de la voie ferrée, comme quoi on touche aussi la voie ferroviaire, mon collègue de Maskinongé, parce que les travaux n'ont pas que des beaux côtés, parfois ils ont aussi des inconvénients sur ceux qui sont aux alentours des travaux, donc il pourra aussi nous parler de certains aspects de sa programmation, ma collègue de Fabre, qui voit le REM arriver dans sa communauté, qui a des impacts, rend compte à sa population, mon collègue d'Ungava, qui, lui, a beaucoup d'aéroports chez lui, moins de routes, mais beaucoup d'aéroports. Je tiens à saluer mon collègue critique de l'opposition officielle de Sanguinet, qui, à toutes les fois, ne se gêne pas, sans ménagement, donc va poser certainement beaucoup de questions. Du côté de Nicolet-Bécancour aussi, parce que vous avez vu que le projet à l'étude sur la 55, donc, a été mis à l'étude cette année, autant que de Deux-Montagnes, nécessairement, parce que le REM, c'est fort important, dans sa région. Donc, je tiens à les saluer. Excusez-moi, M. le Président.

Alors, on continue, donc, parce que le ministère des Transports et...

Une voix : ...

M. Lessard : Oui, mon collègue de Dubuc, j'en avais parlé tantôt, qui... je ne t'ai pas salué, mais je vais le faire immédiatement parce qu'il y a beaucoup de travaux qui se passent dans votre région, et on va avoir la chance d'échanger là-dessus. Donc, il y a des infrastructures, je le dis, autant sur les routes que hors route puisqu'il y a aussi tout le volet donc des motoneiges, des VTT, on l'a vu cette année, donc, dans un petit bras de fer assez rapide avec l'Union des producteurs agricoles du Québec, on a pris la décision, donc, de cesser une certaine réforme sur les taxes pour donner accès à tout le territoire, donc tout le volet touristique. Ça a été, donc, une décision importante qui a permis, jusqu'à récemment, puis encore au Lac-Saint-Jean, puis encore dans le Nord-du-Québec certainement de faire de la motoneige, étant donné qu'il y a eu énormément de neige cette année, qui nous cause un peu de désagrément actuellement, puisque la fonte rapide, avec les sols non gelés, amène une partie des routes, comme on a pu le voir sur la 25... D'autres routes sont sous observation actuellement parce que les sols sont fragilisés.

Je tiens à mentionner aussi que ce qui a frappé plus spécifiquement, dans le dernier budget, c'est nécessairement toute la partie du transport collectif puisque des projets majeurs, comme le REM... tout à l'heure certainement que, bon, sur Deux-Montagnes, on aura la chance d'en parler, ma collègue de Fabre aussi nous interpellera là-dessus, mais il y avait aussi la ligne bleue, donc, sur le transport collectif. Donc, c'est comme deux... il y a 67 km environ souterrains, puis 67 km qu'on va construire, du REM, qui, lui, sera en grande partie aérien, puis quelquefois souterrain. Alors donc... parce qu'on va aller sous la surface du sol pour éviter les impacts. Mais, en général, c'est un très grand projet d'électrification des transports. Il y avait le SRB qui a été annoncé, Québec-Lévis, nécessairement, on l'a vu, la ville de Lévis, donc, qui a décidé de ne pas aller de l'avant à cause du coût des infrastructures. Mais Québec maintient l'objectif d'améliorer son transport collectif, comme la ville de Lévis aussi, mais sur d'autres modes de transport que peut être le SRB, du côté de Lévis. La ville de Québec n'ayant pas écarté encore ce mode-là, maintient le bureau de projet comme tel.

Évidemment, sur le métro, faut-il le rappeler, sur la ligne bleue, là, sur la prolongation vers Anjou, c'est très important, et donc ça conditionne beaucoup d'investissement, pour lequel on sollicite aussi le gouvernement fédéral.

L'électrification des transports, le transport adapté, le transport collectif a connu une grande bonification, dans le dernier budget, un peu plus de 3 millions, là, pour le transport adapté par année, 2 millions par année aussi pour le transport collectif. Puis une enveloppe plus générale, de plus de 300 millions aussi, qui a été annoncée, sans parler de l'ARTM, donc l'Autorité régionale de transport métropolitain, qui va déployer, à partir du 1er juin, donc, la nouvelle tarification, la nouvelle façon d'offrir les services avec les différents partenaires des services que sont Longueuil, Laval, la STM à Montréal et le RTM, qui est le réseau des transports, donc, qui va englober les anciens conseils intermunicipaux de transport, donc la desserte de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Sur l'électrification des transports, ça va être... bon, évidemment, on a vu Téo Taxi, les autobus eLion, donc, le REM qui fait figure de proue nécessairement sur le train électrique. Donc, il y a d'autres expériences sur les véhicules électriques et intelligents ou autonomes. On aura la chance, au prochain forum mondial, de présenter une version, donc, d'un véhicule autonome dans la région de Terrebonne, ce qui nous amènera donc à être aussi une plateforme de démonstration, ainsi que la nouvelle grappe industrielle qui a été lancée sur des véhicules électriques par ma collègue au Développement économique, des véhicules autonomes, donc la constitution de cet effort-là sur le déploiement à l'international d'une force que nous avons sur l'utilisation de l'électricité et de la connaissance et de la science comme telle.

Évidemment, je ne peux pas terminer sans parler des efforts sur le ministère lui-même, puisqu'il y a eu beaucoup de rapports qui ont été faits par le commissaire... donc, par le Vérificateur général, donc qui a fait beaucoup de recommandations. On a une équipe maintenant renouvelée qui adresse les questions. On a fait un plan de transformation déposé en décembre, qui a été soumis à la Commission de l'administration publique à ce moment-là, qui en faisait l'examen. Et on pourra voir comment le plan avance pour améliorer le service. À qui? À la population. Par qui? Avec les entrepreneurs qui vont réaliser les travaux. Et de quelle façon? Bien, vous savez que les grandes organisations et institutions nous permettront, donc, de continuer de bien documenter, de travailler pour l'amélioration de l'acquisition de connaissances puisque le ministère des Transports, donc, de ce volet-là, donc, travaille très fort, participe sur plusieurs tables internationales qui nous permettent donc d'aller chercher de l'information, en donner aussi, et de faire profiter aux autres aussi des bons coups du ministère, donc on aura la chance avec le sous-ministre et son équipe de parler de cet élément-là.

Puis, en conclusion, puisque le temps certainement me presse, nous aurons donc... quand on est ministre des Transports, c'est de déposer la première politique de mobilité durable qui adressera, autant les questions de transport terrestre des personnes que des marchandises, par tous les volets que sont... en interpellant tous les volets que sont le transport terrestre, maritime, par autobus, métro, etc., autant du transport actif. Il faut se donner, pour une première fois au Québec, donc, une politique de transport ou de transport durable, donc en sollicitant, donc, les partenaires qui ne sont pas nécessairement ceux qui construisent des routes ou les réseaux, mais ceux qui favorisent le développement durable des meilleures pratiques, donc dans tous les partenaires Équiterre, Vivre en ville, etc., tout le monde sera sollicité. Le compte à rebours est déjà commencé puisqu'on a dit que, d'ici la fin de l'année, nous serons en mesure d'adopter cette politique-là et de la faire connaître partout.

Et je tiens à mentionner, M. le Président, que, oui, on développe. Il y a 30 000 kilomètres de route du réseau supérieur, il y a beaucoup de structures, plus de 5 000 structures, mais je tiens à mentionner que, même s'il y a une augmentation aussi, quand même, du nombre de véhicules et que la population est en croissance, on a eu quand même le deuxième meilleur bilan en sécurité routière, donc, des 60 dernières années, qui fait en sorte que le nombre de personnes qui ont été blessées et le nombre de personnes qui a décédé... les jeunes ont très bien performé cette année, en améliorant la sécurité routière. Je tiens à féliciter la présidente ici, de la Société de l'assurance automobile, qui, avec son équipe, nous a donné, ou nous a permis, avec les moyens de communication, la prévention, les campagnes de promotion telles que l'aspect du cannabis, qui est déjà même en promotion — faites attention, ne pas conduire et consommer en même temps — donc, nous permet d'avoir de meilleurs résultats, mais c'est un travail continu, qu'on va donc faire inlassablement.

Alors, je suis prêt à procéder maintenant avec mes collègues, donc, au traitement des crédits qui m'a été réservé, là, à titre de ministre des Transports. Merci.

• (15 h 20) •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Il restait deux minutes qu'on va reporter de toute façon, là, pour les blocs ultérieurs. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle et député de Sanguinet à faire ses remarques préliminaires, pour un maximum de 10 minutes.

M. Alain Therrien

M. Therrien : Oui, j'aimerais ça qu'on reporte sur les blocs, mais je vais juste faire les salutations d'usage, si vous permettez. Alors, à tout seigneur tout honneur, je vous salue, M. le Président, je salue votre équipe, je salue le ministre et son équipe également, je salue les gens de la partie gouvernementale, les députés qui sont présents avec nous, je salue évidemment les deux députés de la CAQ, j'en vois deux. C'est bien ça, oui? Alors, je vous salue bien humblement. Alors, ça va se limiter à ça, et je vais reporter aux blocs pour la suite, parce que j'ai beaucoup de questions, évidemment, et je suis sûr que le ministre le sait, et puis... bon, voilà.

Le Président (M. Iracà) : Très bien. Merci, M. le député de Sanguinet. Effectivement, votre temps sera reporté pour les blocs sans aucun problème. Et, dans l'ordre, j'invite le député de Deux-Montagnes et porte-parole du deuxième groupe d'opposition à faire ses remarques préliminaires pour un maximum de sept minutes.

M. Benoit Charette

M. Charette : Merci, M. le Président. Je vais aussi très bref, compte tenu du temps, là, qui nous est alloué, des remarques et des salutations d'usage qui s'imposent dans les circonstances. Naturellement, M. le ministre, les personnes qui l'accompagnent, merci de votre présence. Le président le disait d'entrée de jeu, c'est un ministère important, c'est un ministère qui touche directement la vie de bien, bien des gens de par les accès qu'il donne au réseau routier, notamment. Donc, merci de répondre à nos questions à ce niveau-là. Les collègues, naturellement, du gouvernement, un plaisir de vous y retrouver. Mon collègue de Sanguinet, naturellement, toujours un plaisir de collaborer avec lui. Mon estimé collègue qui est à ma droite et qui aura aussi des questions tout aussi intéressantes et pertinentes dans les circonstances. Donc, on compte sur vous, M. le Président, pour conduire nos travaux rondement.

Le Président (M. Iracà) : Comptez sur moi, M. le député de Deux-Montagnes, et soyez assuré que votre temps sera reporté sur les blocs ultérieurs.

Discussion générale

Alors, nous allons commencer par un premier bloc, et pour l'instant ce seront des blocs de 20 minutes, mais le temps sera reporté, là, sur les blocs ultérieurs, le temps qu'on fasse les calculs. Alors, nous allons débiter par un premier bloc d'échange avec l'opposition officielle. Pour un bloc de 20 minutes, le député de Sanguinet. La parole est à vous.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Alors, écoutez, on s'était vus il y a quelques semaines, et j'avais parlé du REM, mais plus de l'aspect financier. Disons que j'avais posé beaucoup de questions sur l'aspect financier. On avait discuté là-dessus, répondu à certaines questions, d'autres avaient été en suspens. Je vais peut-être en parler un peu tantôt, mais je voudrais... Honnêtement, je vais essayer de comprendre davantage comment est venu sur la table ce projet-là, parce qu'on a entendu, par rapport au BAPE, des critiques par rapport au tracé, le type de technologie utilisée, ainsi de suite. Alors, je voudrais vous entendre, parce que la rentabilité va dépendre du nombre de personnes qui vont entrer dans ce train-là, je pense qu'on en convient tous. Alors, je voudrais savoir, parce que ça a été critiqué, le tracé, comment ça a fonctionné. La Caisse de dépôt est arrivée avec un tracé, a déposé ça et a dit : Bien, moi, c'est ce que je verrais comme projet. Est-ce que c'est comme ça que ça a fonctionné?

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Si on se rappelle un peu d'histoire, en fait, il y avait le SLR dont on parlait, donc deux projets : le Train de l'Ouest, le SLR. Par la suite, donc, après des propositions, là, il y a eu une petite rencontre avec la Caisse de dépôt, qui, elle, venait de financer, je pense, le skytrack, là, du côté de Vancouver et avait financé d'autres infrastructures. Là, c'était plus un mode dans une nouvelle ingénierie. Il y a eu une loi d'adoptée en disant : On peut faire ça, mais si on l'opère, puis on pense que c'est un investissement... Toutefois, après avoir analysé les deux, on vous fait une nouvelle proposition, à savoir qu'on va unir... puis on va changer les destinations. On va s'assurer que, oui, du côté de Brossard, avec un nouvel équipement, de façon aérienne, d'aller vers le centre-ville, et, au lieu de faire la destination du Train de l'Ouest comme tel, on va proposer, de un, d'utiliser les équipements et les infrastructures du train de Deux-Montagnes, qui lui-même est un train électrique, deuxièmement, on va changer la technologie, troisièmement, on va aller jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue et on va faire aussi un tracé vers l'aéroport. Donc, c'est comme ça que la proposition est arrivée. Par la suite, ça prenait une entente-cadre, donc la loi a été modifiée, entente-cadre donc qui déterminait des paramètres. Après ça, il a déterminé un échéancier, une façon de fonctionner et un montage financier, qui reste à terminer, qui comprenait une contribution de la caisse — pour être court — et deux contributions des paliers gouvernementaux, Hydro-Québec et autres partenaires, mais le gouvernement y met des modalités d'investissement.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci. Je peux m'adresser directement au ministre, oui?

Le Président (M. Iracà) : Si c'est dans la bonne entente, je n'y vois pas d'objection, là.

M. Therrien : On s'entend généralement bien, là. Quand on ne parle pas de tempêtes, on s'entend bien. Bien non, mais c'est vrai, c'est juste ce petit moment là qui a été lourd pour notre couple, hein? N'est-ce pas, M. le ministre. Oui? Alors, je ne veux pas partir de rumeurs, là.

Le Président (M. Iracà) : C'est déjà fait.

M. Therrien : Oui, c'est ça. Alors, je retire mes propos. Écoutez, bien humblement, moi, ce que j'ai entendu, parce que j'ai fait... tu sais, c'est ma job, tu sais, je suis à l'opposition officielle. Ça fait que, là, je dis, bon, il y a quelque chose qui est proposé. Moi, j'ai fait le tour, j'ai dit : C'est sûr, j'ai lu le BAPE, puis j'ai fait le tour, entre guillemets, de spécialistes qui oeuvrent dans le domaine depuis des années, depuis 20, 30, des fois même 40 ans, qui se penchent, justement, sur le transport en commun et qui y croient fondamentalement, et un des aspects qu'on a entendu, c'est de dire :

Bien, on n'a pas été consultés, on a vu ça tomber un peu des nues puis, en tout cas, si on a été consultés, c'était dire : Bien, voici ce qu'on va faire, puis ils sont partis en courant presque.

Alors, moi, quand je regarde ça, c'est un peu la question que je me pose, à savoir : Il n'y aurait pas eu... il n'y aurait pas dû y avoir une certaine flexibilité, honnêtement, pour dire que ce projet-là, il aurait dû peut-être être modifié selon... ou, bien, en tout cas, selon les conseils qu'on aurait pu entendre?

Je vous explique pourquoi. Il y a deux choses qui me font réfléchir à ça. Premièrement, c'est qu'au départ, la Caisse de dépôt, même si vous dites — puis là, je veux spécifier ça puis je ne veux pas partir un débat là-dessus — mais, tu sais, on dit souvent : La Caisse de dépôt, c'est public, nous, on est publics, ça fait que c'est public-public. Je vous l'ai déjà dit puis je pense qu'on peut s'entendre là-dessus, la Caisse de dépôt, oui, ça représente le bas de laine des Québécois, mais à quelque part, elle investit là-dedans comme étant un... avec des intérêts privés. Ça veut dire qu'elle a... moi, j'étais à la commission parlementaire qui se penchait là-dessus, puis M. Sabia avait dit : Nous, il faut qu'on trouve notre pied là-dedans. Il parlait d'entre 7 % et 9 %. Ça fait que là, moi, je me disais, première question que je me pose, c'est : Bien, par rapport à ce tracé-là, il faut garantir un rendement de 8 % à la caisse? Ça a sorti plus récemment, là. Ça, c'est la première question que je me pose.

Bien, tiens, je vais vous dire les trois questions puis je vais vous laisser aller après, O.K.? Première question, je me dis : Bien, si on a à payer, entre guillemets, la rentabilité exigée par la caisse, bien, ça aurait peut-être été le fun de trouver un tracé qui soit plus, peut-être, payant. Pourquoi je vous dis ça? Parce que ma deuxième question, c'est de vous dire qu'on met à peu près 6 milliards là-dedans et qu'on a seulement une augmentation, selon ce que j'ai lu, de 10 %, c'est-à-dire qu'on a un transfert, là, usagers de l'automobile à transport en commun de 10 %, ce qui me semble être vraiment bien peu pour ce qu'on propose comme projet de 6 milliards de dollars. Tu sais, je veux dire, on aurait peut-être pu faire mieux, puis je me base sur ce que j'ai entendu sur le métro de Laval. Eux, c'était, pour 800 millions d'investissement, 13 % d'augmentation d'utilisation de transport en commun. Je me base là-dessus puis je me dis : On aurait pu... Est-ce qu'on aurait pu trouver mieux?

Troisième chose : vous le dites, à quelque part, que vous allez réduire les GES de 16 800 tonnes de GES annuellement. Moi, quand je regarde l'investissement, parce que là, je me dis, la valeur de l'investissement de 6 milliards, bien, j'ai regardé le taux d'intérêt qui est payé par le gouvernement. Là, j'ai fait... Je ne sais pas, honnêtement, j'ai été au pif pour le fédéral puis ça doit être 3,75 % aussi, le provincial, c'est 3,75 %, puis la Caisse de dépôt, j'ai mis ça à 8 %. Ça veut dire que pour chaque tonne de GES, ça coûte 18 452 \$, ce qui m'a l'air pas mal coûteux.

Ça fait que, moi, je vous pose la question, donc, tu sais : Est-ce qu'on aurait pu, puis c'est vous, dans le fond, qui êtes le représentant de la population québécoise, vous asseoir avec la Caisse de dépôt, dire : Est-ce qu'on peut changer des choses, puis inviter des gens à la table, puis peut-être arrêter ce sentiment d'avoir bousculé les intervenants, parce que... je répète, là, mes trois questions parce que ça coûte cher, ça va nous coûter cher; parce que les GES, finalement, ça coûte très cher par tonne, et finalement il y a peu de gens qui vont être encouragés à l'utiliser. C'est mes questions.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Sanguinet. M. le ministre.

• (15 h 30) •

M. Lessard : Bien, O.K., oui, merci. Donc, une fois que le tracé... pas le tracé, une fois que le mode puis les tracés ont été réglés, à savoir que la caisse allait financer, donc c'est quelque chose qui doit sortir du périmètre comptable... Il ne faut pas oublier qu'à cette période-là, donc, l'État était quand même en déficit et tentait de réduire... régler son déficit, en tout cas l'atteinte de l'équilibre budgétaire. Il fallait donc faire de l'innovation financière, ce qui a été fait avec la caisse, en modifiant la loi puis les parties ont voté pour ça. Donc, ils l'ont fait.

Maintenant, le coût du projet était un petit peu moins que 6 milliards au début, juste pour revenir sur les éléments de milliards, puisque le document qui l'accompagne en parle. Donc, on a rajouté des stations, il y avait 24 stations, il y en aura 27 pour permettre à des bassins... donc, comme quoi ça a changé, le projet. Donc, il y a des dessertes puis de l'interconnexion qu'on a voulu faire au bassin Peel, à McGill, l'Université de Montréal, etc., donc, permettre une interface entre le réseau souterrain de 67 kilomètres de métro qui va se connecter à 67 kilomètres supérieurs.

Deuxièmement, 6 milliards qu'on ne prend pas... bon, il y a la contribution de la Caisse de dépôt, à même sa contribution à elle. Après ça, ils demandaient au gouvernement provincial à peu près 1,3 milliard, 1,3 milliard du fédéral, et, donc, une contribution d'Hydro-Québec et autres, là, à identifier. Donc, 6 milliards.

L'offre de service, c'est 10 % qu'on va, donc, améliorer en temps, en fréquence. On voit, quand on va en Europe ou dans... où est-ce qu'on a utilisé le TGV, plus la fréquence est là, plus le taux d'utilisation augmente. Donc, je pense qu'ils ont fait des chiffres conservateurs parce qu'ils doivent — comme vous le dites, ça doit être un prof, un enseignant dans une autre vie, puis en même temps, même... — donner un rendement.

Parce que la caisse identifie bien, elle dit : Je ne fais pas ça seulement pour donner un service public. Parfait, donc, je dois avoir un rendement pour les épargnants. Parce qu'on dit : C'est son argent, c'est l'argent que tout le monde a prêté... en tout cas, qu'ils ont épargné, puis ils l'ont donné sous gestion pour plus de 270 milliards à la Caisse de dépôt. Elle veut avoir un rendement de 8 %. Et les gouvernements, pour être sûrs de ne pas être dans le périmètre comptable, demandent aussi à avoir un rendement sur au moins les coûts des fonds, ce qu'ils vont faire.

Le nombre de tonnes. Bon, un, augmenter le service, tout le monde en convient, un service moderne, tout le monde en convient, utiliser l'électricité, c'était... bon, le Québec veut être le promoteur des produits de l'électricité, c'est un bel outil de démonstration puisque le métro fonctionne déjà à ça, le train électrique de Deux-Montagnes. Arrivent maintenant les autres contributions, puis on dit... excusez, puis pour réduire les gaz à effet de serre. Donc, la réduction des gaz à effet de serre, quand même, c'est 35 000 tonnes. Donc, on l'a au document qui accompagnait, donc, le dépôt du budget, donc, il indique le montant de réduction de gaz à effet de serre. Donc, c'est quand même important. Et, bon, est-ce que ça aurait

pu être... C'est donc dès la première année d'exploitation. Ce n'est pas seulement 35 000, c'est dès la première année. C'est une cible conservatrice, puis ça va se répéter.

Donc, un objectif aussi que les crédits carbone... ce qu'on a peut-être moins évalué, qu'est-ce que ça vaudra sur le marché du carbone, la réduction et la vente de ces crédits carbone là. Donc, je ne sais pas si, en faisant le calcul, là, peut-être réviser... Vous aviez indiqué 15 000 et c'est 35 000. Puis là ils donnent des indications. Bon, c'est un projet de société.

La vitesse. Plusieurs, comme vous dites, pensent qu'ils auraient pu aller moins vite. Le cadre pour lequel ils doivent rentabiliser ça, il y a des échéanciers précis. On construit ça pendant les trois prochaines années pendant qu'on donne des services.

Et pour réduire l'impact sur les utilisateurs aussi, le gouvernement amène des contributions pour s'assurer qu'il y a un passage entre l'ARTM, l'Autorité régionale de transport, qui donne déjà des services par autobus, par train, par métro sur la communauté, qui va donner la nouvelle grille de tarification. Donc, elle, ils préparent actuellement... puis ils laisseront aller publiquement quelle sera la nouvelle tarification. Puis plus tard il y aura une entente entre le REM et l'Autorité régionale de transport métropolitain sur la nouvelle desserte. Puis, dans le budget qui est présenté, il y a déjà des cibles, qu'est-ce que ça va coûter au kilomètre/passager. Donc, c'est un peu dans cet environnement-là qu'elle se situe.

Est-ce qu'il y a eu des changements? Oui. Est-ce qu'il y en aura d'autres? La caisse évalue son... bon, ils entendent puis ils écoutent. Il y a eu plusieurs rencontres, consultations. Le BAPE les a critiqués, oui, mais ils ont répondu à beaucoup de questions que le BAPE amenait. Puis le BAPE avait toute la légitimité de le faire aussi.

Donc, je pense qu'on est en mode de trouver des solutions, là, aux différentes difficultés qui ont été présentées lors du tracé. Le gouvernement avait demandé de se rendre aussi jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue, donc, pour toucher l'ensemble des secteurs de l'Ouest qui... pour l'amélioration, donc, des services sur tout le territoire.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Il y a des choses que j'ai entendues qui me font plaisir. D'abord, je pense que, là, c'est clair pour tout le monde, puis c'est ce qu'on avait convenu aussi la dernière fois, que la Caisse de dépôt là-dedans va tout simplement protéger l'avoir de ses actionnaires, qui sont le bas de laine des Québécois, donc ils vont demander un rendement. Parce que, dans d'autres circonstances, je pense que ce n'est pas vous, là, c'est plus le ministre des Finances qui disait que, bon, la Caisse de dépôt faisait ça pour nos beaux yeux, là. Mais, non, ça ne marche pas. Ça, on en convient.

Quand on parlait, là, la réduction de GES, et je vous parlais de 18 452 \$, c'est sûr que c'est à toutes les années. Sauf que moi, la façon que j'ai calculé le coût du projet, bien, je calculais tout simplement le taux d'intérêt, qui est payable à toutes les années aussi, ça fait que ça fait que le montant est de 18 452 \$ par GES, qui est quand même assez extraordinaire. Surtout que j'ai entendu des critiques qui disaient que le fait que ce soit fait en béton, le coût de la production de béton vient amplifier davantage le nombre de GES utilisés. Puis il y avait des affaires... puis là je ne suis pas sûr de mon coup, il faudrait que je revérifie, mais on parlait même que ça prenait 100 ans pour éliminer les GES qui ont été créés parce qu'on créait le béton pour faire le REM.

Mais honnêtement, je ne veux pas vraiment faire de débat là-dessus, mais c'est pour vous dire que c'est un dossier qui est complexe, c'est un dossier qui coûte extrêmement cher. Et, moi, il y a des choses là-dedans qui... Puis, tu sais, c'est pour ça que j'ai demandé une commission... on demandait une commission, puis je pense que la CAQ aussi demandait la commission. Je veux dire, on peut-u prendre le temps de se poser des bonnes questions puis dire : Y a-tu question d'améliorer tout ça? Puis, tu sais, moi, je pense qu'on aurait pu faire ça, mais ça, regarde, on ne réveillera pas les morts, là.

Sauf que, si je regarde... Là, vous avez parlé que le gouvernement du Québec... c'est ce que j'ai compris, dites-moi si je me trompe, là, vous avez dit que le gouvernement doit là-dedans retrouver son rendement, là, je veux dire, doit rembourser le 3,75 % que ça lui coûte à l'emprunt. J'ai fait un exercice, et, pour réaliser cet objectif-là de payer le 8 %... parce que, selon ce que j'ai vu, là, dans le document, là, selon ce que j'ai vu dans le document, M. le ministre, là, je n'ai rien inventé, j'ai juste fait travailler un peu les méninges, là, c'est que, pour atteindre ça, selon la structure de dividendes, il faudrait que le projet nous rapporte... leur rapporte au complet 13,6 % de rendement. C'est ce qu'il faudrait que le projet nous rapporte, 13,6 % de rendement, ce qui est quand même, pour un projet de transport en commun, assez colossal, il faut l'avouer, là.

Donc, je vous le répète puis je peux me battre dans les autobus avec les chiffres, là, on a mis nos lunettes, puis on a fait aller la calculatrice, là, puis je pense que c'est clair, là, je pourrais le déposer, à la limite, là, c'est à peu près 13,6 % qu'on doit avoir pour atteindre le rendement espéré de ce que vous me dites, là, de rembourser 3,75 %. Ça me semble énorme. Moi, je vous pose la question... Non, je m'excuse, je m'excuse, ne bougez pas, je pense que j'ai fait une erreur. Donnez-moi deux secondes, je pense que j'ai fait une erreur.

Le Président (M. Iracà) : Oui, prenez votre temps, M. le député de Sanguinet, il n'y a pas de problème.

M. Therrien : Oui, oui, mais écoutez, je pense... Je ne veux pas dire n'importe quoi, là, puis là je pense que je suis un petit peu mêlé, là. C'était six... ce n'est pas pareil, 6,5 %, donc c'est beaucoup moins. Considérant que le premier 4 % de rendement est donné uniquement dans la poche de la Caisse de dépôt, il faudrait ramasser un rendement d'à peu près 6,5 %.

Moi, je vous demanderais : Pour atteindre le 6,5 % de rendement... Parce que j'imagine que, quand vous êtes assis avec le ministre des Finances, là, vous vous êtes dit : Bien, écoutez, ça prend 6,5 % de rendement pour qu'on arrive avec notre point mort; combien ça prend de monde par année, par personne-kilomètre, dans le REM? Puis est-ce que vous

pensez l'atteindre? Je ne sais pas si... êtes-vous capable de me dire à peu près ce serait combien? Vous me voyez venir : Pour atteindre la rentabilité, combien ça prend de monde dans le REM?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Sanguinet. M. le ministre.

M. Lessard : Oui. En fait, quand on regarde l'ensemble des tableaux... Puis la question est quand même pertinente, à savoir que, un, ça doit, bon, faire ses frais; deuxièmement, ça doit donner un rendement de 8 %, ce qui est indiqué dans le document; ça doit donner, comme vous avez dit, un rendement aussi aux investissements, autant du gouvernement du Québec que du gouvernement fédéral, sur un horizon de 60 ans. Puis il y a une période à couvrir, dans laquelle ils vont avoir les premiers revenus puis les excédents des revenus. Parce qu'ils ont dû calculer aussi qu'est-ce qui se passe si c'est plus performant. Parce que la caisse a toujours dit : J'ai quand même une approche conservatrice, donc, sur mes rendements.

Puis la question que ça nous a posée : Mais, si le développement, puis l'achalandage, est augmenté de façon plus significative, qu'arrive-t-il avec les sous additionnels? Donc, on établit là-dedans la base par kilomètre-passager, en disant : C'est entre 0,66 \$ et 0,72 \$, on dirait, la balise. Ils placent une balise que : Qu'est-ce que ça va coûter? On dit : En général, le coût actuel coûte déjà à peu près 0,66 \$.

Maintenant, si ça devait augmenter, est-ce que c'est l'actionnaire majoritaire qui prend tous les profits? Puis ils ont dit : Bien, vous, on vous paiera... on sait que votre rendement, c'est sur 60 ans, bien, on ne vous paiera pas, on va prendre tous les profits puis on va en donner au bas de laine des Québécois.

Alors donc, dans les tableaux, il appert que, s'il y a un changement dans les augmentations, bien là, la répartition entre la caisse, le gouvernement fédéral puis le gouvernement provincial, donc, étant les autres actionnaires, il y aura donc un partage des gains différemment pour baisser le coût, donc, donner le rendement puis baisser le coût à l'utilisateur, pour éventuellement le neutraliser, si l'achalandage devait s'améliorer. C'est en page 18 du même document sur les mécanismes de plafonnement des contributions même de l'ARTM.

• (15 h 40) •

M. Therrien : Si vous me permettez, monsieur... parce qu'il ne me reste plus grand temps, là.

Le Président (M. Iracà) : ...M. le député. Il vous reste 1 min 20 s.

M. Therrien : J'ai vu, à la page 18... j'ai fait mes petits calculs, là, mais, à la page 13 aussi, ils montrent comment sont versés les dividendes, le partage des dividendes. Bon, à la page 13, là... Je ne me trompe pas? C'est correct, la page 13?

M. Lessard : C'est ça.

M. Therrien : Bon. Ça fait que là qu'il y a comme une certaine confusion, là, dans l'explication, là. Moi, dans mes calculs, j'ai utilisé la page 13 pour savoir ce serait quoi, le rendement. À l'autre moment, vous parlez de personnes-kilomètres, de financement. J'ai un petit peu de misère à faire le pont. Puis je pense que c'est important parce que, là, il faut savoir que l'argent que le gouvernement met là-dedans, ce que je vois... Puis je suis enthousiaste de savoir que vous voulez avoir un rendement qui équivaut au montant d'emprunt. Et ça, c'est un investissement, sinon c'est une dépense, ça fait qu'il faut changer le périmètre comptable.

Ça fait que, moi, ce que je vais faire... il ne me reste plus temps, moi, ce que je vais faire avec vous, là, je vais vous demander, tantôt, quand... mon deuxième bloc, là, qu'on me fasse un léger exposé sur le lien entre ça et l'autre, après, et me dire comment on va atteindre la rentabilité avec personne-kilomètre d'après ce que vous avez vu à la page 17, 18, puis moi, je vais vous écouter, je vais prendre des notes.

Le Président (M. Iracà) : Parfait. Écoutez...

M. Therrien : C'est-u correct? Ça marche-tu de même? Avez-vous compris? Ça fait que je vais vous laisser du temps, là, vous êtes une gang en arrière, puis je suis sûr qu'il y en a qui s'ennuient, ça fait que... ils font des mots croisés. Bien là, regarde, faites-les travailler, je veux un lien entre les deux, je veux qu'on comprenne, je veux comprendre ça.

Le Président (M. Iracà) : On est directement dans les temps. Merci beaucoup, M. le député de Sanguinet. Nous allons débiter un autre échange avec la partie gouvernementale, toujours pour un bloc de 20 minutes, avec le député de Mégantic. La parole est à vous.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. On vous salue encore une fois aujourd'hui. M. le ministre et votre équipe, chers collègues du gouvernement et des oppositions, bonjour à tous. Il me fait plaisir d'être ici cet après-midi pour discuter des crédits des Transports.

Tout d'abord, je voudrais prendre un premier enjeu qui, pour moi, m'est très cher, qui est directement relié à mon comté et qui est directement relié à l'accident ferroviaire de juillet 2013.

Comme tout le monde le sait très bien, les citoyens de Lac-Mégantic, on a eu un coup très dur, et les problématiques qui sont encore en place aujourd'hui sont encore très significatives par rapport à cet événement-là. En fait, les études psychosociales qui ont été mises en cours dans les deux dernières années ont indiqué qu'il y avait encore un taux de gens affectés qui était près de la moitié de la population, ce qui constitue quand même un phénomène assez sérieux puis assez embêtant. Comment la population va se régénérer et se remettre en santé dans une situation qui n'est pas évidente et pas facile?

La position de la ville de Lac-Mégantic, depuis 2014, en fait, il y a eu une pétition pour une voie de contournement, et des groupes, certains groupes, se sont mis en position, finalement, de défendre cette position pour demander, réclamer une voie de contournement.

Il n'est pas évident de faire une image claire de l'ensemble de la situation à Lac-Mégantic, surtout pour quelqu'un qui ne connaît pas très bien le milieu, parce que non seulement l'environnement, la voie ferrée, finalement, coupe la ville directement en deux... En fait, ce n'est pas la ville qui est coupée par la voie ferrée, mais plutôt la ville qui s'est construite autour de la voie ferrée. Je pense que c'est une précision qui est très importante parce que la voie ferrée est arrivée, puis après les gens sont déménagés à Lac-Mégantic. Et l'évolution de la population s'est faite historiquement autour de cette voie ferrée là, et l'apport d'industries.

Comme tout le monde le sait très bien, en 2013, il y a eu un déraillement de pétrole qui a créé un incendie majeur et qui a détruit fondamentalement l'ensemble du centre-ville historique de la ville de Lac-Mégantic, et les bâtiments qui étaient restés debout, je dirais, étaient dans une situation telle que c'était plus économique de les démolir que de les conserver. Donc, la ville de Mégantic s'est inscrite dans une situation où son centre-ville a été totalement, totalement détruit. Et pour compenser certains de ces éléments-là, la ville de Mégantic, avec l'aide du gouvernement du Québec, a procédé à la reconstruction de motels commerciaux.

La ville de Mégantic, pour des choix stratégiques, a décidé d'étendre son centre-ville dans un autre secteur pour permettre aussi une diversification et une remise à jour d'une autre partie de l'ancien cœur de la ville de Mégantic, ce qui a fait que tout soudainement on s'est ramassé avec une situation un peu étrange où l'ensemble des commerces de la ville de Mégantic se trouvaient redistribués à travers un très large périmètre avec, je dirais, un grand désert en plein centre. Ce désert-là, qui était en fait l'ancien centre-ville, a été décontaminé, rebâti dans ses infrastructures, c'est-à-dire l'aqueduc, l'égout, les services électriques, etc. Et on a maintenant un quatrième bâtiment qui est en reconstruction.

Là, on arrive à quatre ans dans le temps, là, donc il s'est passé quand même beaucoup de temps, les gens ont toujours ça dans le visage à tous les jours. Et il y a des rues, mais on a encore, je dirais, beaucoup d'espaces ouverts. Une partie de cet espace-là sera assignée à un parc commémoratif, je dirais, pour une partie de la ville, et le reste est en attente de règlements de certaines positions légales pour finalement être assigné à des nouveaux projets de construction. On peut dire sans hésitation que, si en quatre ans on a réussi à avoir quatre bâtiments, on n'y arrivera pas l'année prochaine, c'est pour... certain. Et tout ça se fait toujours dans un environnement où la population, souvent, ne se reconnaît plus dans son milieu traditionnel, ce qui fait que c'est toujours pénible, toujours difficile.

Et ce choc-là a été difficile, d'autant plus que... je ne dirais pas beaucoup, mais une portion significative de la population a dû changer ses habitudes de vie, entre autres parce qu'il n'y avait plus de... en fait, ils avaient perdu la majeure partie des services de base. Plusieurs habitants se sont habitués à aller chercher des services soit à Sherbrooke, soit à Saint-Georges, et même certains à Thetford-Mines, ce qui a fait qu'il s'est créé de nouvelles habitudes, entre le moment où la tragédie s'est produite et la remise en état de certaines de ces infrastructures-là. Et il y a beaucoup de gens qui étaient, je dirais, dans des positions difficiles, ont quitté le milieu pour toutes sortes de raisons, ce qui fait que l'environnement dans lequel on est encore problématique.

La raison pour laquelle je mentionne tout ça, c'est que premièrement, je pense qu'il faut bien comprendre cet environnement-là dans lequel la population de Lac-Mégantic a vécu et vit encore, premièrement. Deuxièmement, leur demande d'avoir une voie de contournement qui constituerait finalement une situation exceptionnelle... parce qu'il faut se rappeler qu'au Canada il y a plus de 2 500 municipalités qui sont traversées par des voies ferrées. Pourquoi Lac-Mégantic et pas les autres? C'est un commentaire logique et très pertinent dans le genre de débat dans lequel on est.

• (15 h 50) •

Donc, la population aujourd'hui se retrouve devant un constat où on est en train d'essayer d'évaluer quelle serait la meilleure position pour développer un projet qui devrait se produire dans un futur. Le gouvernement a aidé beaucoup, il a participé à 50 % dans une étude de faisabilité d'une voie de contournement, à partie égale avec le gouvernement fédéral, et cette étude est en train d'être complétée, en fait, en avril 2017. Ça veut dire que le dossier n'a pas été encore publié, mais on est rendu à la fin de cette analyse-là qui va permettre finalement d'avoir des recommandations, etc.

Naturellement, il y a encore des complications, il y a des problèmes techniques. Je vous donne un exemple. Il y a des gens qui disent : Bien, nous, la voie ferrée, on ne veut plus l'avoir ici, on va l'envoyer ailleurs. Les gens ailleurs, ils disent : Bien, vous l'envoyez chez nous, vous n'en voulez pas chez nous, pourquoi chez nous? Vous voyez, encore là, un autre niveau de débat qui a amené le gouvernement à prendre des initiatives et de déclencher un BAPE générique qui va commencer ses activités en mai 2017, et nous verrons comment ça va avancer.

Ma question pour vous, M. le ministre, c'est un peu de voir quelles sont les étapes subséquentes quant à la voie de contournement et quelles sont les étapes que vous préconisez pour le futur.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Mégantic. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Lessard : Oui, merci. Donc, je remercie mon collègue de Mégantic et aussi adjoint parlementaire aux Transports, qui s'occupe du volet du taxi et des matières dangereuses. Donc, Mégantic, évidemment, c'est mon voisin, mon voisin de comté, tout près. On partage donc le même intérêt. C'est mon côté naturel de passer par là pour aller vers les États-Unis. Puis on l'a vu transformé.

Évidemment, quand on passe à Mégantic, on voit bien qu'il y a un secteur complètement neuf qui ne correspond pas, évidemment, à l'ancien tracé naturel, quand on descendait à côté de l'église, là, pour prendre le vieux... d'abord, pas le vieux secteur, mais le côté plus patrimonial de Mégantic. On a bien pu comprendre, puis j'étais content d'avoir les explications, que c'est une population transformée. C'est une population aussi qui demeure quand même inquiète sur le transport ferroviaire dont elle a besoin, dont elle a besoin, on l'oublie.

J'ai quand même rencontré, quand j'étais aux Forêts, donc, l'entreprise Tafisa et tout le consortium qu'il y a aux alentours concernant la fabrication en bois. Donc, eux, lorsque c'est arrivé, l'arrêt du train s'est révélé comme étant un volet déficitaire de ses activités de transport puisqu'elle devait convertir tous les volumes qui étaient expédiés, donc, ou ses intrants, ses approvisionnements, ou ses produits finis vers l'industrie du camionnage, donc, qui a mis beaucoup de pression sur le secteur de voir des camions se promener plus qu'avant, étant donné que la voie ferrée était pour une période, longue période, inutilisée.

Donc, j'en reviens à l'étude de faisabilité. Oui, effectivement, il y a une étude de faisabilité dans laquelle vous... mon collègue de Mégantic, quand même, dirige ou pilote avec le comité interministériel. Parce que la question n'est pas seulement juste : La voie, elle va-tu être... on va-tu avoir un statu quo amélioré, y a-tu une voie de contournement? L'étude de faisabilité va être déposée ce printemps pour que le gouvernement puisse nommer les autres étapes.

Il faut se rappeler que, juste lui qui est propriétaire de la voie ferrée, il dit : Moi, ça ne me fait rien, mais, moi, j'en ai une, voie ferrée qui fonctionne puis je ne veux pas payer pour une autre infrastructure. D'où la question... Quand le premier ministre du Canada aussi est venu dans la région pour consultation, on lui a posé la question s'il allait payer, quand et toutes les prochaines étapes. Il a dit : Bon, il y a un mécanisme puis un processus pas simple, parce que juste l'utilisateur, il dit : Moi, si vous payez puis vous faites le contournement, bien, je verrai, mais moi, je n'en demande pas, une nouvelle voie ferrée.

Quand arrive le BAPE générique, la décision de regarder ces scénarios-là, parce que... je pense, illustre correctement le fait que, si la voie ferrée ne passe pas là puis ils ne la veulent pas là pour des raisons de sécurité, elle doit passer ailleurs, et ailleurs, c'est même peut-être dans d'autres municipalités puisque ça débordera probablement le territoire même de la communauté de Mégantic. Alors donc, je pense que les gens... il y aura beaucoup de participation. On le souhaite, qu'il y ait de l'adhésion dans la version de présentée, le tracé.

Nécessairement, après le rapport qui sera présenté, il y aura une prise aussi de décision gouvernementale qu'on veut faire pour que le gouvernement du Québec puisse statuer au moins là où il loge. Le gouvernement fédéral devra faire de même, à un moment donné, il faudra prendre une décision. Mais il faut prendre une décision éclairée.

Donc, après avoir illustré et que la population ait eu l'occasion de participer, du côté du REM, d'autres... aucuns ont dit : On n'a pas eu la chance d'y participer assez, le nombre de portes ouvertes qu'ils ont pu faire par la suite, etc., des audiences qui ont été quasiment jusqu'à épuisement. On aurait pu en avoir encore davantage sur le REM, mais, à tout le moins, que la population du secteur de Mégantic, là, puisse quand même avoir la chance de se prononcer et d'améliorer toute voie de contournement, là, éventuelle, s'il devait y en avoir d'autres.

C'est dans ce contexte-là qu'on travaille, donc, parce qu'il y a les Affaires municipales sur l'aménagement du territoire, il y a le ministère des Transports sur la sécurité des usagers, il y a la voie ferrée, il y a le gouvernement fédéral, parce que c'est de juridiction fédérale. Mais le territoire, il est de juridiction québécoise, alors c'est pour ça que ça nous intéresse puis que ce n'est pas seulement une affaire du fédéral, à Mégantic, c'est une affaire de toute la population de Mégantic et du gouvernement du Québec.

Sur le côté de mon collègue de la Sécurité publique, on pense à la sécurité des voies, parce que la voie ferrée va, à quelque part, si elle est déplacée, couper la route principale. Donc, c'est toute la signalisation, c'est les impacts sur les aménagements, la hauteur des aménagements, parce qu'après ça elle devra traverser à nouveau la rivière, si elle passe ailleurs, les impacts visuels sur une communauté qui s'est embellie ou en tout cas qui est différente, qui fait attention à l'aspect des paysages, ils sont en train de planter des arbres, etc. Mais, bon, il y a une communauté de vie aussi qui vient avec ça.

Alors, on est proches de la population, mais je pense que... autant augmenter la connaissance, la participation des citoyens nous amènera à nous prononcer sur ce que le gouvernement du Québec veut, et que le gouvernement fédéral aussi, et s'investir là-dedans.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Mégantic, vous aviez terminé, je pense, avec votre question. Alors, M. le député de Maskinongé, il vous reste cinq minutes.

M. Plante : Parfait. Je vais faire ça rapidement, M. le Président, merci beaucoup. Donc, chers collègues, je ne prendrai pas de temps pour les salutations, M. le ministre, votre équipe, je vais vous parler d'un dossier qui me tient beaucoup à coeur et que vous êtes très au fait, M. le ministre, ainsi que vos prédécesseurs et certaines personnes que je vois, à l'arrière de votre équipe, qui ont pu être plus au fait de ce dossier-là.

Vous savez, j'ai le privilège d'être député de Maskinongé et j'ai le privilège d'avoir un beau et grand comté qui s'échelonne du nord au sud et qui comporte deux autoroutes, dans cette circonscription, dont l'autoroute 40 et bien sûr l'autoroute 55 Nord, direction nord et direction sud, mais du côté de la Rive-Nord. Je pense qu'on vous parlera plus tard de l'autoroute 55 sur la Rive-Sud, je suis convaincu, mais moi, je vais vous parler des problématiques de l'autoroute 55 au niveau de la Rive-Nord, surtout à la hauteur de Saint-Étienne-des-Grès.

On sait, M. le Président, qu'il y a quelques années on a eu confirmation et on a confirmation que les résidences ou des puits de résidences, donc des puits d'eau potable, ont été contaminés via le sel de déglacage du ministère des Transports qui est mis pour la sécurité routière. Donc, l'accumulation du sel de déglacage a causé de nombreux problèmes, tant au niveau de l'approvisionnement en eau potable, mais aussi au niveau d'une entreprise, mais aussi au niveau des biens matériels des personnes. Donc, le sel... l'eau, vu qu'il était très... elle avait un niveau de nitrites... nitrates... excusez-moi, de sodium très élevé, ça a causé des bris, tant aux tuyaux des résidences, etc., et même beaucoup d'inquiétude du côté des gens du secteur les Grès, qui sont inquiets, et tout ça.

On le sait, on en a parlé beaucoup, il y a eu un comité de citoyens qui a été formé, qui est présidé par une personne qui s'appelle M. Langevin, que je tiens à saluer, et je tiens à saluer aussi le maire de Saint-Étienne-des-Grès, qui est M. Robert Landry, qui font un travail exceptionnel dans ce dossier-là, avec nous, M. le Président, qui nous secondent et qu'on... C'est un dossier qu'on suit de près.

J'ai eu l'occasion de vous écrire et de vous faire quelques demandes à ce sujet et j'aimerais vous entendre, aujourd'hui parce que, bon, les gens sont bien conscients que le ministère a reconnu la problématique, a reconnu qu'il était coupable d'avoir causé des dommages au niveau de l'eau potable puis au niveau des résidences des gens. Avec plusieurs échanges qu'on a eus, M. le ministre, entre vous et moi, on a pu confirmer que le ministère, d'ailleurs, était en mouvement. On est en train de faire une étude présentement afin de relier les citoyens au réseau d'aqueduc de la municipalité.

Aujourd'hui, ma question, M. le ministre, elle va être très, très simple. Vous me l'avez confirmé par écrit, mais ce que j'aimerais aujourd'hui, c'est que vous me le confirmiez verbalement dans cette étude des crédits, comme quoi le ministère des Transports va prendre en charge non seulement le coût de la conduite, mais aussi le coût reliant de la... du tuyau principal de la conduite à aller jusqu'à la résidence des gens et qu'aucune personne qui a été victime de contamination au sel d'autoroute causée par l'épandage du ministère des Transports n'aura des frais à verser dans ce dossier-là.

Donc, je vous remercie, M. le ministre, et j'attends votre réponse avec grande impatience.

• (16 heures) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Maskinongé. M. le ministre.

M. Lessard : Oui, merci. Bon, un, ça rappelle que, quand on entretient le réseau supérieur, évidemment, qu'on utilise des fondants, bien, il peut y avoir des impacts quand même sur les communautés. Dans ce cas-là, en général, il n'y en a pas puis, en particulier, il peut en avoir. Dans le cas qui nous concerne, donc, il y a des résidents et des entreprises qui ont quand même signifié que, selon eux, la cause de contamination de leurs puits relevait directement de l'épandage ou des excès d'épandage du ministère qui, avec les écoulements, allaient contaminer, donc, leurs propriétés, évaluation d'à peu près plus de 2 millions de dollars, pour d'aucuns.

Alors donc, première affaire, c'est de régler la question du puits avec la ville. Donc, on s'est engagés. On l'a reconnu, je pense que le ministère a reconnu, là, en octobre que c'était suite à l'épandage, probablement, la source de contamination, à assumer le coût du nouveau puits en règlement final et implanter une nouvelle source d'approvisionnement. Ça, c'est important de le rappeler. Par la suite, bien, le nombre de résidents, à préparer donc des règlements intérimaires pour dédommager 16 citoyens qui ont soumis des réclamations qui étaient fondées pour la période qui a été couverte. Puis là c'est quand même une longue période, là. On parle de 2008 à 2016. Des offres leur ont été déposées en février 2017, puis 13 d'entre eux ont déjà accepté et signé des conventions comme de quoi ces règlements-là qui couvraient à peu près 100 000 \$.

Donc, il y en a d'autres à venir. Je vous ai d'ailleurs récemment adressé une... bon, un peu en indiquant la problématique qui avait été vécue, les compensations qui sont en cours puis le mode de livraison. Pendant ce temps-là, bien, on s'assure de régler les problèmes, parce que ces gens-là, nécessairement, si vous avez un problème de contamination, bien ça doit être plus dur, un, à tous les jours, d'avoir ton eau, ta qualité de tes eaux, tes lavages, prendre de l'eau potable, etc. Deuxièmement, quand tu arrives pour vendre ta maison, il doit y avoir un petit problème aussi en disant : Je veux rien que te dire, je te vends ma maison mais fais attention, il y a un problème de contamination de mes eaux de pluie. Je pense qu'en général les gens ont pu exprimer que ça leur aurait causé un préjudice, puis le ministère l'a reconnu et donc s'est engagé à les compenser.

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre, malheureusement, on est à la fin du bloc. Ça a dépassé un petit peu, même.

M. Lessard : ...revenir peut-être...

Le Président (M. Iracà) : Vous pouvez revenir au prochain bloc sans problème. Nous sommes rendus au deuxième groupe d'opposition, et je cède immédiatement la parole au député de Deux-Montagnes, je crois.

M. Martel : Nicolet-Bécancour.

Le Président (M. Iracà) : Ah! Nicolet-Bécancour, en premier, qui va prendre la parole. Alors, M. le député de Nicolet-Bécancour.

M. Martel : Merci, M. le Président. Rebonjour. Bonjour, M. le ministre, les gens qui vous accompagnent, députés de la partie gouvernementale et mon collègue de l'opposition officielle.

Je ne vous parlerai pas de l'autoroute 55, M. le ministre. La dernière fois qu'on s'est rencontrés sur une tribune parlementaire, c'était pour parler de la Société des traversiers du Québec, et je vais vous parler de ça encore aujourd'hui, mais je veux quand même juste faire une petite parenthèse. J'ai entendu l'échange que vous venez d'avoir avec le député de Maskinongé. Je suis très content pour les citoyens. J'avais déjà rencontré ces citoyens-là, la problématique à Saint-Étienne, Saint-Boniface, puis je dis bravo au député de Maskinongé, parce que c'était vraiment un problème assez important. Des fois, le travail des députés peut être utile, puis, quand on le fait bien, bien, c'est agréable d'avoir des bonnes réponses.

Je vous ramène à la Société des traversiers et je vous ai dit, la dernière fois qu'on s'est parlé de ça : Tu sais, dans l'opposition, ce n'est pas toujours facile. On est là pour examiner le comportement du gouvernement, on est là pour critiquer

aussi, voir qu'est-ce qui marche, qu'est-ce qui ne marche pas. Mais je veux vous assurer M. le ministre, que jamais dans mes interventions je ne vais attaquer les personnes, les employés, mais j'essaie de m'en tenir aux faits et je voulais vous faire cette clarification-là aujourd'hui, profiter de la tribune.

Parce que, depuis la dernière fois qu'on s'est rencontrés, on a encore vu des choses... c'est toujours au niveau des projets d'infrastructure, dépassements de coûts, échéances. Je fais juste vous rappeler, je vous en avais parlé, les travaux sur le quai de Matane, Tadoussac, Sorel, qui devaient coûter 40 millions, ça a coûté 125 millions. On parle des années 2014, 2015. Donc, c'est trois fois plus cher. Le quai de Lévis qui avait doublé, ça devait être 8 millions, ça a coûté 16 millions. Le navire F.-A.-Gauthier, le coût d'acquisition devait être 147 millions, ça a été 175. Ça devient important puis, à la fin, c'est les contribuables québécois qui paient pour ça.

Je vais revenir tantôt sur les traversiers. Je vais essayer de vous poser deux questions, là. La deuxième, ça va être sur les traversiers, mais la première, c'est... Là, quand on a regardé les crédits, on a vu, par rapport à la réfection du quai de Sorel, dans le PQI, on voyait que le projet devait coûter 40 millions. Ça avait été approuvé. Et maintenant le PQI est à 50 millions, 10 millions de plus, mais ça, ce n'est pas approuvé encore. Quand on regarde aussi, normalement... le projet est passé de la phase conceptuelle à préconceptuelle. C'est comme si on a reculé puis on sait déjà que ça va coûter 10 millions de plus. Je vous rappelle que la STQ a dépensé 600 000 \$ en 2015, donc ça fait déjà deux ans, puis on revient à la case départ, malgré cet argent dépensé là.

Les travaux, ce qu'on nous dit, c'est qu'ils ne commenceront pas avant 2019 puis ils devraient se terminer en 2021. Moi, je me demande : Qu'est-ce qui explique l'augmentation? Pourquoi que le projet, il recule, tu sais, dans le temps? On parlait de ça déjà voilà trois, quatre, cinq ans. Puis ma grande question, puis c'est pour ça que je vous ai fait le préambule : Pourquoi toujours... en tout cas, souvent, à la Société des traversiers du Québec, on est incapable de mener des projets d'immobilisation à terme puis qui respectent les budgets, les projets financiers?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Nicolet-Bécancour. M. le ministre.

M. Lessard : Oui, merci. Donc, oui, on a eu une interpellation pendant deux heures, là, sur la Société des traversiers du Québec, puis je pense qu'il faut le rappeler ici, en cette Chambre, il est toujours loisible à un député critique de l'opposition, peu importe qu'on soit à l'Assemblée nationale, peu importe la fonction qu'on occupe, de questionner l'administration publique, de le faire à travers les instances, de le faire toujours correctement et respectueusement, et de s'attendre à ce que la réponse soit de même nature.

Alors, évidemment, vous avez donc invoqué le fait qu'il y avait des questionnements sur les dépassements de coûts sur la construction des bateaux, sur les infrastructures. On a le nouveau P.D.G. par intérim qui est ici aujourd'hui, qui pourra répondre à ce détail-là. J'ai été quand même toujours, au nom du gouvernement, toujours soucieux aussi de s'assurer que chaque dollar peut être investi correctement. Il y a eu un commentaire, donc, d'émis par le président du conseil d'administration, je tiens à le dire ici, donc suite à votre intervention. Vous m'avez aussi sensibilisé au fait que, suite à l'intervention du président du conseil d'administration, vous vous êtes senti lésé comme quoi vous aviez toute l'autorité de questionner l'administration. Le président du conseil d'administration a remis sa démission en lui indiquant que son intention n'était pas de léser un parlementaire, mais au nom des règles d'intégrité, etc., il a préféré quitter et il sera remplacé pour la suite des choses.

Maintenant, quant aux nombreuses questions dont vous avez posées, puis peut-être qu'on parlera tantôt des bateaux, deux traversiers, moi, qui me préoccupaient particulièrement et qui me préoccupent toujours, sur la livraison des biens et services à la population, on va peut-être regarder... parce que moi-même, quand on est revenus de notre interpellation sur les travaux qui sont soit réalisés, parce que vous avez questionné des anciens travaux, moi, je peux répondre de ceux que j'étais là, dans les six, sept, huit derniers mois, sauf que c'est arrivé avant nous. On a quand même la chance d'avoir le P.D.G. de la Société des traversiers qui peut nous en parler, si vous nous permettez, M. le Président, qu'après s'être nommé pour les fins de l'enregistrement, là, puisse répondre à notre collègue, puis on reviendra sur un échange plus direct.

Le Président (M. Iracà) : Simplement m'assurer que j'ai le consentement.

• (16 h 10) •

M. Martel : Oui, il y a consentement, mais j'aimerais ça que, dans la première intervention, on parle du quai de Sorel, là.

M. Lessard : Ah oui! vous pouvez commencer par ça, puis les autres, parce que vous en avez nommé d'autres.

Le Président (M. Iracà) : Alors, j'ai le consentement. Alors, vous pouvez, monsieur, vous nommer ainsi que votre titre avant de répondre à la question.

M. Bertrand (Français) : Très bien. Donc, François Bertrand, président-directeur général par intérim de la Société des traversiers du Québec. Alors, M. le Président, bonjour. Je profite de l'occasion pour saluer chacun des parlementaires qui sont ici aujourd'hui. Alors, merci beaucoup, merci.

Donc, en lien avec votre question, M. le député, dans le contexte de Sorel, ce qu'il faut comprendre, au plan d'immobilisation que nous avons, au PQI, là, c'est que c'est une projection sur 10 ans qui est faite pour l'ensemble des projets que nous avons en investissement. Donc, à partir du moment où il y a un montant qui est mis, qui est toujours endossé par une évaluation de firmes externes, on place des montants au PQI, mais c'est avec une évaluation relativement, malheureusement, des fois, un peu embryonnaire. La définition des besoins n'est pas tout à fait adéquate, et c'est ce qui

fait que, dans l'évolution du PQI, il peut y avoir des corrections sur le montant, mais jamais dans un contexte de dépassement de coûts. On ne fait que faire évaluer le montant au PQI sans avoir engagé des sommes d'argent auprès d'un entrepreneur général. Là où on peut interpréter la notion de dépassement de coûts, c'est lorsque le contrat est signé et que là on engage des sommes d'argent et, à cet égard, à la finalité, quel est l'écart qu'on peut enregistrer entre les deux.

Donc, dans le contexte de Sorel actuellement, c'est qu'on n'a aucune somme d'engagée, à ce jour, sur le plan d'amélioration des embarcadères, sur le projet de Sorel-Tracy—Saint-Ignace-de-Loyola. On est encore à l'évaluation des besoins, au PQI, au plan d'immobilisation de la société, et ce n'est que des évaluations qui sont toujours endossées par des firmes externes. Alors, en première réponse à Sorel-Tracy—Saint-Ignace, sur les embarcadères, c'est ce qu'on a comme situation actuelle. Donc, il n'y a pas de sommes en soi qui sont engagées auprès d'entrepreneurs, il n'y a pas de contrat de signé. On est encore à l'état relativement d'avant-projet, là, mais on l'inscrit au plan d'immobilisation, évidemment, sur un horizon de 10 ans, là.

M. Martel : Mais pourquoi que... On parle de phase conceptuelle. Moi, ce que je lis, là, c'est un recul. On était à la phase conceptuelle, donc on était pour le faire, on recule, préconceptuelle. On avait déjà autorisé 40 millions à même le PQI puis là on dit : Bien, écoute, ça va être au moins 50.

Je questionne la façon qu'on planifie, qu'on organise, qu'on évalue les besoins. Moi, c'est très... Quand j'ai fait l'historique tantôt, je trouve que c'est très insécurisant. Qu'est-ce qui explique qu'on était «conceptuelle» puis on recule à «préconceptuelle»?

Le Président (M. Iracà) : Alors, est-ce que c'est toujours M. Bertrand qui répond, M. le ministre?

M. Lessard : Avec la permission...

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que ça va pour M. Bertrand? Il va répondre à votre question?

M. Bertrand (François) : Non, la question est très pertinente ici. En fait, dans notre plan d'immobilisation, là, qui comprenait les travaux à Matane avec des nouveaux embarcadères puis avec un nouveau navire, il comprenait des améliorations sur les embarcadères de Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine et des nouveaux navires, et prendre ceux de Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine puis de les amener à Sorel-Tracy, c'était ça, l'ensemble du PQI.

Alors, quand on parle d'un arrêt, c'est circonstanciel à la situation qu'on vit à la société, vous savez pourquoi, là. Donc, c'est ce qui fait qu'on arrête puis là on réévalue en temps et lieu. C'est ce qui explique l'arrêt. C'est ce qui explique l'arrêt.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Bertrand. M. le député de Nicolet-Bécancour.

M. Martel : Je veux aller directement sur les deux traversiers à la Davie. En février... parce que, là, on parle de dépassement de coûts, là. Je vous rappelle que le projet initial devait coûter 120 millions pour les deux traversiers, ça a été rajusté assez rapidement à 125 millions. Là, on a commencé à parler de dépassement de coûts.

Vous êtes arrivé, je ne me souviens pas à quel moment, M. le ministre, puis le P.D.G. non plus, là, mais je sais qu'en février 2017 vous avez eu un rapport pour évaluer comment ça se fait qu'on a eu des dépassements de coûts aussi importants.

Le Président (M. Iracà) : Alors...

M. Martel : Non, je n'ai pas fini.

Le Président (M. Iracà) : Continuez.

M. Martel : Je ne veux pas reprendre vos paroles, M. le ministre, mais vous avez dit : On ne peut pas se tromper de 100 %. Mais en même temps, le projet devait coûter 120, il est monté à 125. Après ça, on a parlé de 25 millions de plus; après ça, de 40 millions de plus; puis la dernière interpellation, M. le ministre, aux médias, vous avez mentionné est-ce que ça peut être entre 50 et 100 millions. Ça veut dire, là, à 100 millions, on était partis à 120, de 220, c'est presque se tromper de 100 %, là.

Moi, j'aimerais ça savoir est-ce qu'aujourd'hui vous savez le prix final, combien ça va coûter aujourd'hui? Là, je vous rappelle que les bateaux auraient dû être livrés voilà deux ans. Tu sais, on n'est pas trop pressés, là. On est deux ans plus tard. Est-ce qu'on peut dire aux Québécois aujourd'hui combien qu'ils vont coûter ces bateaux-là puis quand est-ce qu'on va les recevoir? On voit l'impact que ça peut avoir, même à la traverse, comme le P.D.G. a mentionné tantôt, Sorel—Saint-Ignace.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Donc, je suis content quand même que le P.D.G. a pu faire l'explication sur la stratégie du PQI qui était de remplacer des bateaux en quelque part qui s'en vont ailleurs, c'est-à-dire que les deux bateaux qui sont à Tadoussac, quand on les remplace, ils avaient une destination. S'il s'en va à une autre destination, nécessairement il faut avoir les

accueils nécessaires, ce qui explique le conceptuel puis le préconceptuel. Je pense que, quand on a l'explication... puis c'est vrai que, quand on lit rien que les livres, ce n'est pas donné. Et nécessairement, recevoir des bateaux d'une autre catégorie, bien, ça change l'infrastructure.

Maintenant, vous avez dit : Les bateaux vont coûter plus cher, qu'on ne peut pas se tromper d'autant. Bien, une entreprise, ça peut se tromper d'autant. Oui, ça se peut. Donc, ça se peut que tu signes un contrat ferme puis tu commences à manger tes bas, parce qu'évidemment, dans l'évaluation du temps que tu allais consacrer pour le réaliser, ça se peut que tu mettes plus de temps que prévu, puis du temps, c'est de l'argent. Puis, bon, le coût des structures, puis des achats de matériel, puis des coûts des moteurs, c'est assez fixe, mais si, dans un contrat ferme, un contrat où est-ce que tu as des dates de prévues, que tu dois livrer, bien, ça, c'est faire travailler tes équipes. Si ton estimation de personnel que ça t'a pris pour réaliser les deux bateaux, tu l'as sous-évaluée, ça se peut que tu manges tes bas, oui, effectivement.

Alors donc, l'entreprise qui s'est retrouvée en difficulté a invoqué, en vertu du contrat, un différend. Elle l'a invoqué de deux manières, bon, à savoir que ça semble prendre plus de temps pour le faire, donc plus d'argent. Puis deuxièmement, pas si clair pour eux, entre ce qu'on demandait puis la façon dont on l'a conçu, que ça allait donner le résultat. Ils ont évoqué des différends, donc, en vertu du contrat même, sur le fait qu'il y a eu des... pas des ajouts, mais des imprécisions au devis. Alors, pour l'instant, ça avait été rejeté, mais ils ont maintenu qu'il y a un différend commercial.

Nous allons donc... moi, sous ma gouverne, quand M. Daoust m'a dit : Attention, je pense qu'ils ne seront pas capables de livrer à la date de livraison, qui était... La date avait été reportée en octobre, puis l'autre en décembre pour la deuxième coque, parce que c'est des bateaux jumeaux. Normalement, le deuxième, tu devrais pas mal savoir comment le premier était fait. Alors donc, devant l'échéancier, on a commencé à mettre de la pression pour savoir dans quel état se trouvaient les bateaux, à quelle étape. Ils étaient à peu près à 89 %, puis on m'indique aujourd'hui qu'ils ont dépassé un peu plus le 90 % pour le premier, puis l'autre, qu'il était 69 %, je pense, a franchi une étape de plus dans les 70 %.

Toutefois, le différend demeure. Donc, l'entreprise a eu besoin d'aide même du ministère du Développement économique en disant : J'ai d'autres bateaux en construction, j'ai un espace pour accueillir de nouveaux bateaux de la flotte fédérale à rénover. Donc, le ministère du Développement économique les a aidés. Nous, à la Société des traversiers, on a donc bloqué l'investissement là où il était, au niveau où ce qu'on était. Donc, comme je disais, le ministère du Développement économique a donné de l'aide pour... ça se peut, dans un contrat, que tu aies de la difficulté puis à la fin, quand même, tu dois le livrer.

Alors donc, on a fait évaluer aussi, parce que c'est quand même spécial, là, le ministère... la Société des traversiers, là, à tous les jours, ne se lève pas en disant : Je suis un architecte naval et j'ai l'expertise d'évaluer les affaires des autres. On a engagé des spécialistes qui nous ont donné l'état des lieux, le coût estimé pour l'avancer. Et du côté de Davie, bien, ils ont dit : Attention, vous avez vos experts, on a les nôtres aussi. Et donc évidemment, quand deux experts se rencontrent, il y en a tout le temps un qui pense que l'autre a moins le chiffre. Alors donc, actuellement, on est dans cette gestion de différend là.

Et pourquoi on en arrive là? Pourquoi les Québécois arrivent à payer... pour l'instant, là, on n'a pas dépassé le montant qu'on avait prévu, parce qu'on n'a pas décaissé à la Société des traversiers. Là, à la fin, il faudra l'estimer, c'est quoi, les bateaux, parce qu'on les veut, on en a besoin et à Tadoussac et l'effet Tadoussac sur le côté de Sorel. Donc, l'évaluation est en train de se faire sur la négociation du règlement du différend pendant que les travaux avancent. Puis je vais vous laisser du temps, là, pour qu'on puisse le faire, parce que j'ai un complément d'information à donner.

• (16 h 20) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député.

M. Martel : Oui, c'est ça, j'apprécie.

Le Président (M. Iracà) : 2 min 40 s.

M. Martel : J'apprécie, M. le ministre, mais il y a un historique à la STQ de dépassement de coûts. Là, on arrive, on regarde qu'est-ce qui se fait, la Davie fait un bateau pour le gouvernement fédéral, ça a l'air à respecter les échéances. Moi, ce que j'entends... parce que vous comprenez, vous avez été dans l'opposition, là, mais les demandes d'ajouts, les demandes, pas farfelues, mais, des fois, vraiment ce n'était pas prévu. Tu sais, vous dites : Quand on donne un contrat, ça se peut qu'à la fin ça ne soit pas pareil. Quand c'est notre argent, là, si on va acheter une automobile puis on demande des spécifications, on s'attend à payer ça, mais on sait bien que, si on rajoute des affaires, on n'est pas placés après ça pour dire : Bien, je ne t'ai pas demandé ça, je ne peux pas le payer. Il y a un historique à la STQ.

Moi, j'aimerais ça savoir aujourd'hui : Est-ce que vous savez combien ça va coûter?

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

M. Lessard : O.K. Donc, je ne connais pas l'historique dont vous me parlez, parce que je ne pense pas qu'ils en ont fait construire beaucoup, puis peut-être vous pourrez nous en parler. Mais pourquoi on est rendus là? En général, dans les travaux de construction de routes ou autres, quand la personne fait défaut d'exécution de livraison, là on est devant un défaut de livraison. Nécessairement, on appelle la caution. En général, il y a une caution d'exécution puis là, bien, la caution vient terminer soit la livraison, parce qu'il y a un contrat, puis tu as payé une caution pour ça.

Sauf que la petite difficulté quand on analyse le contrat qui a été signé en 2013, dans le temps, oui, qu'on était dans l'opposition, c'est que la caution d'exécution a été enlevée dans la négociation avec l'entrepreneur, ce qui fait qu'à partir de là, ça a été quoi, la difficulté? C'est que tu as quelqu'un qui avait un contrat à forfait, je recevrai 125 millions, on a fait avancer les bateaux, puis, à la fin, je vais livrer un bateau parce que, si je ne livre pas le bateau, je ferai donc un...

on pourra dénoncer le contrat, faire appel à la caution d'exécution puis venir réaliser les travaux pour et à la place de la partie cocontractante.

Là, en 2013, il faudrait demander à l'ancien gouvernement pourquoi ont-ils signé un contrat pour 125 millions pour deux bateaux en faisant sauter la garantie d'exécution. Il n'y a pas de garantie d'exécution, ce qui veut dire que le contractant exécute presque à l'heure ou à la semaine, puis là, dans notre capacité de récupérer des bateaux en construction, ce n'est pas comme aller chercher l'auto au garage. C'est que là ils sont pris en cale, dans des... un qui est flottable, l'autre qui n'est pas encore flottable. Ce n'est pas une affaire que tu saisis, exécutes puis tu décides d'aller faire fabriquer ailleurs. Donc, on a dû estimer aussi ça coûte quoi, les faire sortir.

Le Président (M. Iracà) : Malheureusement, le temps est imparti concernant ce bloc. Vous allez pouvoir y revenir, M. le ministre, j'en suis convaincu.

Alors, nous allons procéder à un autre bloc de 20 minutes avec la partie gouvernementale, et on me fait signe que le député de Maskinongé aurait une deuxième question.

M. Plante : Bien, écoutez, M. le Président, comme le temps qui nous était imparti s'est terminé sur ma question, et que je trouvais ça très important, et que la réponse est très essentielle... Tout d'abord, je tiens à remercier le député de Nicolet-Bécancour pour ses compliments à mon égard. Vous savez, M. le Président, je pense que chacun des collègues ici, dans cette Chambre, fait son travail pour ses concitoyens et c'est des dossiers très importants. Alors, vous me permettez de revenir, parce que je suis convaincu que mon collègue le ministre a plein de choses et que la population de Saint-Étienne-des-Grès attend des nouvelles et des confirmations sur ce dossier-là.

Mais ce qu'on disait avant la pause, c'est suite à la constatation du problème de contamination au sel d'autoroute pour le secteur à Saint-Étienne-des-Grès, le ministère a reconnu alors, à l'automne, sa responsabilité donc a confirmé aux citoyens, et même à maintes reprises, sa responsabilité face à la contamination au sel au niveau des nappes et des puits privés. Par la suite, le ministère a entrepris des démarches avec la municipalité afin de faire les plans et devis pour pouvoir relier les résidences du secteur Les Grès à la conduite d'aqueduc de la municipalité.

Donc, on sait que, dans les municipalités plus rurales, les systèmes d'aqueduc ne sont pas à la grandeur du territoire et parfois il y a quelques kilomètres ou quelque distance entre la finalité du réseau du secteur urbain vers un réseau plus rural. Donc, dans le cas de Saint-Étienne-des-Grès, ils ont fait et ils font présentement, en collaboration avec le ministère, l'évaluation des coûts relatifs au prolongement de la conduite pour alimenter les gens contaminés au sel de l'autoroute avec le réseau d'eau municipal. Nous avons eu, donc... d'ailleurs, même le ministère a payé, et a pris une entente, et a payé les frais de la firme d'ingénieurs à la municipalité pour qu'ils effectuent, donc, ces travaux-là et ces études-là.

On attend les résultats finaux de l'étude sous peu. On sait que les coûts pour relier les citoyens à la conduite d'eau seront d'à peu près entre 2,2 millions, 2,3 millions, et on s'est parlé, on s'est écrit, le ministre et moi, et on confirmait alors que les gens n'auraient pas de frais à défrayer. Donc, pas de frais pour la conduite et pas de frais aussi pour relier la conduite à leur domicile.

Et ma question au ministre était précédemment, M. le Président, donc, M. le ministre, j'aimerais que vous puissiez me confirmer que les citoyens qui ont été contaminés par le sel d'autoroute dans le secteur des Grès n'auront pas de frais à défrayer au niveau de se relier à la conduite d'eau de la municipalité, qui sera défrayée par le ministère. Alors, merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Maskinongé. Saint-Étienne-des-Grès, M. le ministre.

M. Lessard : M. le Président, il est presque aussi intense que vous quand il parle de dossiers. Autant vous, sur la 50, que lui sur sa clientèle, donc, comme le rappelait tantôt notre collègue de Nicolet-Bécancour. Mais dans ces affaires-là, il faut être quand même déterminés, puis je le dis, là, puis tout le monde va me pardonner, tu sais, c'est dur, quand même, faire reconnaître la responsabilité du ministère des Transports en général, parce qu'en général il a souvent raison, mais en particulier, on peut, nous aussi, à cause des activités, avoir des impacts sur le réseau. Puis par la suite, bien, ça a été une démarche, puis oui, dans certains cas, parfois, c'est le ministère... en fait, ce n'est pas les employés individuellement, mais la responsabilité, c'est de reconnaître parfois qu'on a tort. Et dans ce cas-là, on a reconnu qu'on avait tort puis quand on a tort, bien, on aide à réparer les torts.

Alors donc, nous allons régler la problématique avec la municipalité. Nous avons accompagné, nous avons payé des frais comme vous avez dit puis nous allons payer aussi le branchement à l'aqueduc complet, là, de chaque résidence touchée, donc, si ça peut vous rassurer. Puis on va suivre le dossier de près évidemment, là, pour les réclamations et s'assurer des versements promptement, pour être sûr qu'après tout ça les propriétés puis les propriétaires soient rassurés que la qualité de l'eau... la fiabilité dans sa qualité et de passer à une autre étape : faire leurs propres investissements, arrêter de s'inquiéter que les enfants aient bu ou pas bu d'eau, puis tu peux faire de l'arrosage, puis le linge est-u... puis etc.

Alors, on le sait. Alors donc, si ça peut vous rassurer, les frais seront pris, là, à la responsabilité, là, du ministère. Les citoyens pourront, avec votre travail, donc... puis je disais, des fois, à la blague : Juste pour plus que vous m'entendiez parler de ça, on va s'assurer que ça soit réglé.

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le député de Maskinongé, vous êtes satisfaits de la réponse?

M. Plante : Bien, M. le Président, pour une fois et rarement, je suis comblé. Alors, merci, M. le ministre, et les gens de Saint-Étienne seront bien contents. Et je cède maintenant la parole à mon collègue.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, on salue la municipalité de Saint-Étienne-des-Grès. M. le député de Dubuc, vous désirez prendre la parole? Il vous reste 15 minutes pile.

• (16 h 30) •

M. Simard : Merci, M. le Président. D'abord, premièrement, je vous remercie de me donner la parole. Vous comprendrez que je salue tous mes collègues des oppositions et, bien sûr, mes collègues du gouvernement.

Je suis toujours heureux, M. le Président, de prendre la parole pour parler de mes dossiers de ma région, parce qu'en réalité ce sont des dossiers que je pense importants, dont surtout celui que je vais parler, M. le Président. Vous savez, on demeure dans une région, chez nous, tout au moins, là, de 250 000 habitants, la région la plus au nord, une agglomération la plus au nord du Québec, une agglomération importante. Donc, c'est la raison pour laquelle je pose cette question-là, parce qu'en réalité le gouvernement a mis en place, lui, des... pas des infrastructures, mais des visions, justement, pour se développer d'une façon importante. On va parler ici du Plan Nord, de la Stratégie maritime et qui sont nécessairement... qui vont emporter l'obligation de mettre des infrastructures qui vont permettre, justement, ce fameux développement.

L'autoroute 70, M. le Président, en fait partie de cette vision-là, et le lien routier entre Alma-La Baie constitue l'axe majeur utilisé dans les échanges économiques entre le Saguenay et le Lac-Saint-Jean. Il faut se le dire et il faut absolument être en mesure, justement, d'avoir la même chance de se développer autant du côté du Lac-Saint-Jean que du côté du Saguenay, et, pour ce faire, un lien routier aussi important va nous permettre justement de réussir ce défi. Sa reconstruction vise à intensifier le développement économique régional par l'amélioration de la capacité de circulation et de sécurité de la route. La route 170 est en perte de fonctionnalité dans les secteurs non réaménagés à quatre voies. Sur le plan de la sécurité, plusieurs endroits ont un taux d'accidents supérieur au taux critique, principalement dans le secteur compris entre Chicoutimi et La Baie.

M. le Président, lorsque je suis arrivé en politique provinciale — parce que j'étais avant au municipal — en 2011, je m'étais engagé justement à relancer la construction de l'autoroute parce qu'en réalité elle était arrêtée depuis 10 ans, et cette autoroute-là, chez nous, c'était rendu une farce, là, ça fait 45 ans que ça dure. À un moment donné, elle a gagné, je vous dirais, son nom qui s'appelait l'autoroute la plus courte au monde, de Chicoutimi à Chicoutimi. C'était bon, là, c'était vraiment bon, c'était quelque chose de solide. Vous savez, une autoroute de Chicoutimi à Chicoutimi, là, il faut le faire. Mais, bon an, mal an, elle a grandi à peu près comme un enfant. À 45 ans, on commence à l'appeler véritablement une autoroute, mais elle portait le nom Alma-La Baie. Elle n'est pas encore à La Baie et elle n'est pas encore à Alma, donc on a du chemin à faire encore.

M. le Président, le projet de prolongement de l'autoroute 70 entre Chicoutimi et La Baie est d'une longueur totale de 14,5 kilomètres et nécessite un investissement global quand même important, qui comprend, bien sûr, les honoraires, les expropriations. Sa réalisation est divisée, M. le Président, en deux phases, d'abord la phase I, qui, actuellement, est en train de se faire. Parce que, comme j'ai dit, en 2011, j'ai réussi à relancer les travaux, et la phase I de ce tronçon-là est en train de se faire, M. le Président, et moi, j'en suis bien satisfait. Mais on le voit, mais on ne l'utilise pas parce qu'on attend que ce soit fini pour des raisons de sécurité, M. le Président. Donc, 2011-2016, c'est bien beau puis on lui fait des bye-bye de temps en temps, mais on ne l'utilise pas, M. le Président, il va être fini cette année. Donc, c'est extrêmement important de le dire, et je remercie le gouvernement de toujours investir pour sa continuité, M. le Président.

D'abord, le tronçon, qui, au moment où on se parle, va se terminer, M. le Président, je veux indiquer, pour les gens qui nous écoutent... Vous le savez, souvent, on dit : Écoutez, ça coûte plus cher que prévu. Ce tronçon-là, M. le Président, on est dans les coûts et on est dans les temps. Donc, c'est vraiment intéressant. Maintenant, lorsque le ministère va nous livrer, dans notre région, la première phase, je vous dirais, du tronçon La Baie—Grande-Anse — parce qu'il va rester après ça Grande-Anse—La Baie — est-ce que, nécessairement, on va avoir le O.K. du ministère des Transports pour faire, pour finir cette partie-là pour que le tronçon de La Baie-Chicoutimi soit terminé, qu'il reste seulement le tronçon Saint-Bruno—Saint-Bruno? Parce qu'il va en rester encore un petit bout, là, après.

Donc, M. le Président, je pose la question au ministre. M. le ministre, est-ce que vous croyez qu'on va être en mesure justement de terminer ou encore de programmer la finalité de l'autoroute? Puis ça, je demande ça, M. le Président, parce que les camionneurs artisans, les contracteurs sont inquiets et veulent nécessairement être en mesure d'avoir des réponses à ce niveau-là. Donc, on parle souvent de prévisibilité, ça va leur permettre, nécessairement, aussi de faire des planifications, et j'aimerais entendre le ministre à ce sujet-là. Merci beaucoup, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Dubuc. Alors, sur l'autoroute, M. le ministre.

M. Lessard : Oui, les autoroutes à compléter au Québec, c'est quand même beaucoup d'ambitions. Tantôt, mon collègue de Nicolet-Yamaska, donc... Bécancour, on parlait de la 55, donc un dernier axe entre l'autoroute 20 puis le pont Laviolette. Il y a une partie qui est double, mais il y a une grande partie qui ne l'est pas.

Mon collègue parlait d'avoir la plus petite autoroute au monde, c'est-à-dire Chicoutimi sur Chicoutimi. On ne s'en sortait pas. Donc, c'était bien beau, mais, à la fin des autoroutes, tu sais, quand on tourne vers une route normale, donc, c'est-à-dire lorsqu'on rencontre, bien, on voit bien les avantages puis les inconvénients, autant pour le transport léger que le transport lourd, sur un axe annoncé depuis des années, Alma-La Baie. Alors donc, il y avait une partie de tronçon qui avait été exécutée, mais ça fait longtemps qu'on n'avait pas vu de l'asphalte déroulé, des nouveaux travaux. Puis, quand on la voit, on dirait que ça devient un peu frustrant de ne pas l'utiliser tout de suite parce qu'elle n'est pas complétée. Je peux vous en parler. Moi, à Thetford Mines, bon, c'était la route qui s'était affaissée puis était tombée dans la mine. Évidemment, c'est un tronçon d'un peu plus que huit kilomètres, puis évidemment il n'y avait que des petites routes alternatives. Donc, quand tu la vois, tu as le goût d'y aller dessus.

Alors, rien que pour dire que, pour la population qui nous écoute, sur les investissements... parce que j'ai été avec vous puis le premier ministre lorsqu'on a fait la programmation routière sur le Saguenay—Lac-Saint-Jean. Donc, on a

annoncé les travaux, puis la question qui était sur toutes les lèvres : Bon, quand est-ce qu'elle finit le tronçon qui est à livrer, de la phase I, quand est-ce qu'on passe dessus? Alors donc, c'est prévu pour cet été. Il est complété à environ 84 %. C'est un montant, donc, au 31 mars... ça va... dépenser 87 millions, 84 % des travaux complétés d'ici la mise en service. Donc, il reste des travaux d'asphaltage, raccordement au réseau routier. Il y a un montant de 10 à 25 millions prévu à la programmation 2017-2019 pour la réalisation finale des travaux, du prolongement, puis j'espère que vous pourrez, durant les prochains mois, donc, après qu'on ait posé l'asphalte... La neige va être partie, là.

Une voix : ...

M. Lessard : Elle est partie? Alors donc, ça nous permettra d'avoir les conditions les plus favorables à installer l'asphalte pour longtemps, donc, qui complétera ce tronçon-là de la phase I.

Comme vous l'avez indiqué, donc, quand on était... lors de la programmation, les journalistes ont posé tout de suite la question : Oui, mais les deux autres tronçons, le petit bout pour s'en aller à La Baie puis l'autre grand bout pour faire le tour, donc, de Larouche... Saint-Bruno à Alma, excusez, alors donc, quand est-ce que ça va se faire? Alors, on disait : Dans la programmation, ça peut bouger. Donc, dans le budget, on disait qu'on mettait beaucoup de pression au redressement du PQI pour voir apparaître des projets en planification. M. le président de la commission en sait quelque chose, il était lui-même en demande avec les collègues de l'Outaouais pour faire en sorte qu'on puisse adresser des questions de sécurité sur la 50, ce qui a été fait. Donc, dans le dernier budget, on a annoncé, donc, dans le budget, donc, que ces volets-là, ça apparaissait maintenant au PQI de 2017-2027, donc en phase de planification. Il faut comprendre, «phase de planification», c'est quand les projets... on a une directive qui fait en sorte que, quand les projets dépassent plus de 50 millions, il y a une directive particulière.

Peut-être que le sous-ministre aux territoires pourrait peut-être élaborer un peu plus sur la démarche. Si vous me permettez, M. le Président, si on a un consentement, il pourrait peut-être présenter les volets... de se présenter et présenter le volet, là, de la 70.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, simplement vous nommer et votre titre.

M. Lafaut (Stéphane) : Alors, bonjour, tout le monde. Mon nom est Stéphane Lafaut. Je suis le sous-ministre associé aux territoires.

Le Président (M. Iracà) : Bienvenue chez vous.

M. Lafaut (Stéphane) : Merci beaucoup. C'est un plaisir d'être ici aujourd'hui.

Écoutez, un, on va être très contents de pouvoir livrer le fameux tronçon Chicoutimi-La Baie, la phase I, cet été. Et on comprend, nous, que les gens sont impatients. On a vécu, il n'y a pas longtemps, en Beauce, l'ouverture de l'autoroute, et puis l'asphalte était là, et puis les gens attendaient. Mais, à chaque fois qu'on complète une infrastructure telle qu'une autoroute, vous devez comprendre que, lorsqu'on prend livraison d'un entrepreneur, il y a des inspections à faire puis il faut s'assurer que le tout rencontre les normes de construction qu'on s'est données au ministère et que l'ouvrage est aussi sécuritaire.

Dans le cas des différents tronçons qui ont été mis au PQI en mode planification, il y avait différentes étapes qui avaient déjà été entamées dans le passé. Donc, lorsqu'on parle du tronçon de Chicoutimi-La Baie en phase II, il y a encore beaucoup de chemin à parcourir, je ne vous le cacherai pas, là, pour utiliser l'expression. Donc, il y avait des plans et devis, il y avait... La conception finale n'était pas encore complétée. Donc, il y a encore des plans et devis qui vont devoir être faits. Il va falloir aussi finaliser des acquisitions. On parle aussi de déplacer des infrastructures publiques dans certains cas. Et puis ce projet-là, parce qu'on parle d'un projet majeur, va être assujéti à la directive des projets stratégiques, là, du gouvernement.

Et puis, dans le cas du tronçon Saint-Bruno—Alma, bien, c'est quelque chose qu'on a discuté énormément avec la direction territoriale du Saguenay—Lac-Saint-Jean, qui a consulté beaucoup dans le milieu, comme vous le savez. Donc, on devait, un... Même si l'ouvrage, il y a quelques mois, n'était pas inscrit au PQI, on devait cependant voir... on s'attendait à ce que... on doit s'attendre à ce que le milieu accepte un certain tracé. Donc, on doit avoir un consensus au niveau du milieu quant au tracé. Il va y avoir... Il faut refaire une étude d'impact, et, de là, bien, on va pouvoir commencer à mettre en place, là, les éléments pour la planification d'un tel projet comme le tronçon Chicoutimi-La Baie. Donc, on parle d'un bureau de projet, puis il va falloir fournir des dossiers d'opportunité, dossiers d'affaires en bonne et due forme au cours des prochaines années pour mettre les travaux en place.

• (16 h 40) •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, il reste au bloc 2 min 40 s. M. le député de Dubuc, est-ce que vous aviez un complément de question à formuler? Sinon, je peux passer la parole à un autre.

M. Simard : Écoutez, M. le Président, je remercie d'abord le ministère, mais sauf que c'est certain que la population va encore intervenir auprès de leur député. Parce qu'en réalité moi, j'avais l'impression qu'on avait déjà terminé de faire les acquisitions parce que ça fait des années qu'on est là-dessus, et là je pense que je vais faire une vérification moi-même au niveau des tuyaux, là, parce qu'il ne doit pas y avoir grand infrastructure municipale. On est dans les champs, là, ça fait que, s'il y a quelque chose, c'est du drainage agricole qu'on va passer puis ça va être tout, là, ça fait que... Mais je vais aller vérifier. Je suis capable de mettre mes bottes, je vous le dis tout de suite!

Le Président (M. Iracà) : Alors, il y a un engagement du député de Dubuc qui a été fait devant les caméras. Alors, merci. 1 min 40 s. C'est soit qu'on reporte le temps sur l'autre bloc... Oui, hein, en 1 min 40 s, vous n'aurez pas le temps d'énumérer votre question. Nous allons procéder immédiatement à un autre bloc de 20 minutes avec le député de Groulx. M. le député de Groulx, bienvenue. La parole est à vous.

M. Surprenant : Je vous remercie, M. le Président. Je suis bien content de prendre la parole aujourd'hui et de m'adresser au ministre des Transports comme ça fait plusieurs années que je le fais. Alors, je vais revenir sur des questions que j'ai déjà posées, auxquelles je veux des réponses. Et, bon, le déroulement a fait que ça ne s'est pas matérialisé, alors je vais répéter donc des questions du passé, mais en les actualisant.

Alors, vous savez, au niveau de la couronne nord, M. le ministre, il y a une croissance démographique qui est très, très importante et puis ça engendre des congestions qui sont colossales. Alors, les médias en ont fait état, allusion à plusieurs reprises, et ça pose problème, donc, au niveau du développement économique de la couronne nord. Or, j'ai demandé, par le passé, à vos prédécesseurs, en fait, puis je vous le demande à vous : Où en sommes-nous au niveau de voies réservées aux transports collectifs sur l'autoroute 15?

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre.

M. Lessard : Je pensais qu'il allait me parler de la 19.

M. Surprenant : Ça se pourrait que j'en parle aussi.

M. Lessard : Et puis j'aurai peut-être l'occasion de revenir avec ça pendant qu'on regarde, là, l'ensemble des voies réservées. Globalement, on peut indiquer, pour l'agence... Donc, j'ai quelqu'un de l'agence. Est-ce que quelqu'un voudrait me prêter secours et assistance, dans lequel... Mais on a la chance d'avoir, donc, quelqu'un qui représente l'AMT. Il pourrait peut-être venir me donner un petit coup... J'ai une fiche que... Je peux vous donner une réponse avant, mais, comme elle vit à tous les jours le trafic, donc on pourrait toujours lui donner la chance, si vous me permettez, d'avoir une réponse précise.

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que j'ai le consentement? M. le député de Groulx, est-ce que ça va pour qu'une personne puisse prendre la relève du ministre pendant quelques instants?

M. Surprenant : ...

Le Président (M. Iracà) : Alors, vous avez à vous nommer ainsi que votre titre avant de répondre à la question.

M. Tremblay (Marieke) : Bonjour. Mon nom est Marieke Tremblay. Je suis P.D.G. par intérim de l'Agence métropolitaine de transport.

Le Président (M. Iracà) : Mme la P.D.G., bienvenue.

M. Tremblay (Marieke) : Merci. Merci beaucoup. Bonjour à tous.

Monsieur, pour répondre à votre question, en fait, l'autoroute 15 est un projet que l'AMT a regardé dans les dernières années. On a débuté certaines études pour essayer de diviser en tronçons la façon dont nous pourrions effectivement faire une voie réservée. Vous comprendrez qu'à ce stade-ci les travaux, disons, d'étude ne se poursuivront pas parce que, dès le 1er juin, donc dans moins de cinq semaines, il y aura deux nouvelles entités qui seront en place, et ce sera à l'Autorité régionale de transport de pouvoir accueillir ou non ce projet.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme Tremblay. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Vous comprendrez, M. le Président, que je ne suis pas satisfait de la réponse. Alors, à l'égard des études... L'étude, en fait, à laquelle vous faites allusion, elle date de 2012, une étude qui avait été déposée à l'époque, proposée par Genivar, qui parlait effectivement de trois étapes pour construire la voie réservée, et dont une qui ferait, là, la majeure partie du travail nécessaire pour le résultat le plus important, qui coûtait moins de 50 millions de dollars. Alors, en fait, compte tenu que le montant est moins élevé que le 50 millions et plus au niveau, là, du PQI, la sous-ministre, l'année dernière, nous avait laissé entendre qu'il y aurait des annonces qui étaient incessantes, qui s'en venaient, et que, donc, les travaux auraient lieu. Alors, rien de tout ça jusqu'à maintenant. Puis j'ai de la misère à croire que c'est parce qu'il va y avoir des changements de gouvernance que les travaux n'avancent pas.

En fait, les réponses, je trouve, sont très évasives quand on pose des questions sur la 15. D'ailleurs, dans les questions qui ont été posées par l'opposition officielle, ils vous posent des questions, et puis vous dites que vous y répondez, alors que, quand on regarde les réponses données, bien, vous n'y répondez pas du tout. Alors, on vous pose des questions sur l'autoroute 13 et la 15, et puis les réponses que vous donnez ne concernent que la 13 et vous ne parlez pas de la 15 dans les rapports que vous donnez.

Par ailleurs, à la question 17 de l'opposition officielle, elle vous demande quelles sont les prévisions de dépenses pour 2017-2018 pour l'autoroute 15. Vous donnez, pour 2016-2017... Vous ne donnez rien pour 2017-2018. Donc, ça ne

semble vraiment pas clair où est-ce qu'on s'en va. On sent qu'on tourne en rond depuis 2012. Et bien avant, depuis 2005, en fait, qu'il y avait eu des discussions pour que des travaux se réalisent sur l'autoroute 15, et on n'en est pas là du tout. En attendant, il y a eu le Train de l'Est. Il y a le projet du REM qui s'en vient, mais qui ne touchera pas finalement à la 15. Alors, tout se fait autour, puis on se sent comme un peu dans un trou de beigne, finalement, là, dans le comté de Groulx et les comtés avoisinants, et puis c'est pourtant là qu'il y a la plus forte croissance démographique. Alors, qu'est-ce qui justifie que ça n'avance pas?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre.

M. Lessard : Bien, écoute, on peut... Évidemment, les projets sont plus vieux que le ministre, mais plusieurs projets de planification... Nécessairement, sur la communauté métropolitaine, on comprend les forts achalandages des secteurs du nord, qui mettent de la pression aussi sur le secteur sud lorsqu'il... Il y a un ordre de changement assez important, sur la communauté métropolitaine, dans ses axes de déplacement. Il y a eu plusieurs études pour mesurer et même recommander, certainement, de faire du covoiturage, du transport collectif, d'avoir des voies réservées. Pour l'instant, un, ce n'est pas réalisé. À court terme, ça ne se réalisera pas cette année non plus. Il y a une nouvelle autorité, du Réseau de transport métropolitain, qui est mise en place. On adressera ces questions-là avec l'autorité, sur la priorisation des axes de développement. Il y a un grand changement, puis, pour l'instant, les efforts qui ont été mis par l'autorité, c'est de faire, un, sa planification, deuxièmement, de faire en sorte qu'on ait une grille tarifaire unique pour l'ensemble des réseaux de transport, et je pense qu'il faut prendre quand même le temps de le regarder.

Donc, il n'est pas fait, il n'est pas à l'étude, même s'il y a beaucoup d'analyses qui ont été faites. Alors, pour l'instant, dans la planification qu'on a lancée, il n'y a pas de travaux qui vont se réaliser cette année. Ça, c'est-u clair?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx, 13 minutes.

M. Surprenant : Oui. 13 minutes? Merci, M. le Président. Écoutez, je regardais les PQI des années antérieures, et, si on regarde 2014, on avait le pont Gédéon-Ouimet, entre Laval et Boisbriand, qui était en planification. Si on regarde en 2015, bien, il est tombé à l'étude, finalement, ce pont Gédéon-Ouimet là. En 2016, il était toujours à l'étude, le pont Gédéon-Ouimet. Si on regarde en 2017, actuellement, mais il est encore à l'étude, le pont Gédéon-Ouimet, mais par contre, surprise, en planification, en fait, je vois qu'il apparaît le pont Vachon, finalement, qui est plus à l'ouest, au bout de l'autoroute 13, puis il sort de nulle part. Voulez-vous m'expliquer comment ça se fait qu'on avance et on recule encore une fois au niveau de la 15, puis, un peu plus loin, au niveau de la 13... J'en conviens que les problèmes de développement, de croissance démographique touchent l'ensemble des Basses-Laurentides, mais c'est particulièrement aigu autour de la 15, et là on va plus loin. Qu'est-ce qui fait qu'un apparaît puis l'autre disparaît?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre.

• (16 h 50) •

M. Lessard : Bien, j'avais certainement donné une partie de la réponse, hein? Il y a beaucoup de pression qui arrive de part et d'autre. À cause de la nature, de la durée de vie de ces ponts-là, il y a des structures qui peuvent être préservées, d'autres être analysées pour voir si on fait le bon diagnostic puis apporter la bonne méthode. Donc, c'est assez vivant et c'est basé sur la science, en général, donc sur le fait que comment, dans l'analyse de la planification, on peut faire évoluer une structure ou pas. Il n'y a pas beaucoup de projets qui ont évolué dans la dernière programmation, d'être passés de l'étude à l'étape préparatoire ou à l'étape de réalisation. On a, dans la présentation, là, des infrastructures qui ont pu évoluer comme... donc, j'avais Dolbeau-Mistassini, je pense, le pont qui est en construction. Donc, il y a quelques infrastructures qui ont changé de statut durant l'année. Il y a une dizaine de projets nouveaux qui sont à l'étude.

Donc, au fil des années, stratégiquement, à cause de la répartition aussi des enveloppes budgétaires, bien, les structures peuvent avancer ou il y a des projets qui peuvent reculer. Exemple, quand on a décidé de faire le REM, bien, il y a d'autres structures qu'on avait évalué de faire, mais, que voulez-vous, on va les remplacer par ce projet-là qui amène de nouveaux défis pour la reconstruction, dans le secteur de l'ouest, de certains boulevards urbains. Alors, c'est un peu tout ça.

Donc, dans l'ensemble, quand on précisera aussi notre politique de mobilité durable, qui touche toutes les interfaces, nécessairement, des communautés auront à se préciser. Le REM change un ordre établi, nécessairement, sur le transport collectif et tout ce qui en découle, vers où on amène les gens pour prendre les réseaux de transport, tout comme la 19, qui, on l'espère, cette année, verra son dénouement dans son changement de statut. J'ai rencontré le maire de Laval avec mes collègues, donc, ainsi que le maire de Bois-des-Filion. Alors donc, on a fait une démarche pour faire connaître quelle sorte de projet qui pourra être fait puis, par la suite, quels sont les impacts qu'il y aura sur les communautés, à tout le moins pour diminuer les problèmes de congestion, qui sont évalués à peu près à 1,9 milliard de dollars par année, là, quand on évalue les problèmes de congestion dans la région métropolitaine. Donc, ça coûte quelque chose de ne pas arriver au travail à temps.

Deuxièmement, sur le mode de vie, qualité de vie. Évidemment, si vous dites qu'il y a beaucoup plus de pression dans le secteur nord, c'est que les gens ont choisi un mode de vie. Ils n'étaient plus capables d'être congestionnés quand ils partent du travail. Donc, il y en a qui ont changé leur façon de travailler.

Donc, c'est des éléments qui sont dynamiques, basés sur la science, la connaissance puis la planification, sur la communauté métropolitaine, mais le grand changement qui, actuellement... Puis on ne peut pas, quand même, je pense, taxer l'AMT, actuellement, du fait... parce qu'elle participe à la planification aux échanges puis les sommes qui sont retenues, là, sur la stratégie. Mais je comprends votre frustration concernant, donc, la compréhension de comment un plan québécois

des infrastructures évolue à travers ses infrastructures autant de transport collectif que de routes, ponts, etc., ou même, tantôt, de quais.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Parce qu'on parle effectivement d'un plan d'infrastructures de transport, puis — un petit jeu de mots — le cheminement n'est pas clair. Or, vous avez mentionné que vous avez rencontré le préfet de la MRC — et à la fois aussi maire de Bois-des-Filion — au niveau, là, de la Coalition 19. Le 5 avril dernier, il y a un communiqué de presse qui est sorti disant que vous vous êtes engagé à confirmer la démarche par écrit dans les prochains jours. Ça fait déjà trois semaines, quatre semaines, en fait, là. Vous en êtes où pour répondre de ça?

M. Lessard : J'ai manqué le début de votre question.

M. Surprenant : D'accord, je vais répéter rapidement. Vous vous étiez engagé, lorsque vous avez rencontré les élus, M. Larocque et autres, que vous répondriez dans les prochains jours — ça, c'est en date du 5 avril — que vous déposeriez, là, par écrit, une démarche. Qu'en est-il?

M. Lessard : Oui. Bien, en fait, ça confirme la rencontre qu'on a eue. Ce qu'on a convenu avec les deux maires, c'est qu'on s'est donné un horizon, avec le caucus de Laval, pour faire en sorte que...

Un, on a eu, dans le budget, le fait que la 19 allait évoluer dans son tracé. Le premier ministre, d'ailleurs, a rencontré les gens de la région pour indiquer la même chose.

Deuxièmement, comme le BAPE a fait son étude, elle va rendre public... On a dit que les collègues de Laval... Bon, ce serait intéressant que, pour les deux maires... pour lequel... quand on va sur le tronçon, il y a une destination, là, puis il y a un tracé, qu'ils comprennent mieux la portée... Il y a une présentation au caucus actuellement de mes collègues de Laval. Les maires demandent à être impliqués un peu plus dans le choix, à savoir quel type de boulevard urbain... ça va peut-être être moins de l'ordre d'une autoroute, comment le transport collectif est intégré à l'intérieur, à l'extérieur, quelles sortes de voies, sur le visuel, quand on fait le parcours, ça donnera, comment on fait l'embranchement sur les voies qui sont de source municipale.

Alors donc, j'ai demandé à mes équipes du ministère de rencontrer les professionnels des deux villes, puis on va enclencher ça. On s'est donné une fenêtre de rencontre aux mois, à tout le moins, jusqu'en juin, puis, d'ici juin, on veut donc mettre de la pression, faire changer le statut pour qu'après que le BAPE se soit prononcé on puisse être capables de procéder puis qu'il y ait une connaissance plus détaillée des options qui sont sur la table, là, pour la confection du projet.

M. Surprenant : Maintenant...

Le Président (M. Iracà) : Oui, allez-y. Allez-y, M. le député.

M. Surprenant : M. le Président, merci. Alors, je voudrais maintenant parler, au niveau de modes de transport, là, du train. Alors, il y a le projet, effectivement, du REM, là, alors qui va desservir encore une fois l'ouest et puis qui ne viendra pas desservir finalement la population autour de l'axe de l'autoroute 15. Il y avait eu des études par le passé, là, d'opportunité, là, elles datent de 2013, là, puis il y avait des plans de toutes sortes de choses. Puis je sais qu'il était dans les cartons peut-être d'envisager aussi une gare à Boisbriand et puis donc d'offrir un service à la population qui est autour de la 15. Donc, ni au niveau de l'autoroute ni au niveau du train les gens ne vont être desservis. Qu'est-ce qui explique ça, qu'on n'offre pas plus là où il y a un bouchon énorme, là, pour désengorger?

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Concernant le REM, évidemment, la caisse a fait ses démarches pour l'optimisation de son tracé, rencontré la plupart des maires, des groupes, a fait des portes ouvertes, et, nécessairement, a dressé, dans sa projection... sachant que les autres réseaux de transport ainsi que le réseau routier allaient donc s'assurer d'amener les gens à bonne destination, ne serait-ce que les rendre aussi au métro ou faire utiliser les trains, qu'il y a eu beaucoup de développement dans ce secteur-là sur le Train de l'Est, entre autres. Alors donc, l'optimisation, là, relève de la caisse, sur le tracé et les interfaces avec les autres modes de transport, qu'ils soient collectifs ou autres.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Combien de temps me reste-t-il?

Le Président (M. Iracà) : 4 min 30 s.

M. Surprenant : Parfait. Écoutez, alors je me rallie un peu à la conclusion de l'IRIS, là, qui avance que le projet, finalement, est un projet pour bien paraître, au niveau du REM, mais qu'il ne répond pas aux besoins réels de la population. Je comprends l'intérêt de la caisse de vouloir aller là où il y a de la valorisation à aller chercher au niveau du développement, mais la population n'est pas encore là. Le problème, il est là où est la population, et le projet du REM, quoique je suis

bien en faveur de l'électrification des transports, ne vient pas répondre aux besoins criants au niveau du transport. Bref, j'espère que vous allez le réévaluer puis peut-être modifier un peu certaines lignes ou certains tracés au niveau du REM.

Maintenant, j'ai quelques questions, là, rapides.

Au niveau de Téo, on en parle dans les médias, au niveau de Québec, là, il y a un projet qui demande à ce qu'il soit fait. L'industrie est un petit peu réfractaire, puis je peux comprendre, ça a été vécu à Montréal. Ma question est au niveau de transparence puis d'apparence, peut-être, là, de conflit, un petit peu, dans tout ça. On comprend que Téo est financé par la Caisse de dépôt ou Investissement Québec. Le gouvernement a mis de l'argent dans ça aussi. On nomme après ça M. Taillefer. On le met en charge, là, du projet d'électrification de l'industrie puis de proposer des solutions, puis, en même temps, on lui donne l'exclusivité au niveau du REM pour desservir au niveau du taxi.

Comment le gouvernement se sent vis-à-vis de l'industrie du taxi traditionnel, sur qui on a mis de la pression dans des commissions antérieures pour s'adapter, mais qu'au bout du compte ce qu'on voit, c'est qu'on semble tout orienter vers un joueur, finalement? Je suis surpris de voir qu'au niveau du REM on veuille limiter ça à quelqu'un que, d'autre part, on finance. Alors, pourquoi on ne financerait pas l'industrie du taxi, à ce moment-là, traditionnelle pour qu'elle aussi puisse avoir accès à ça? Je suis inquiet, en fait, de la concentration envers un seul joueur des efforts actuellement au niveau... D'accord qu'il faut moderniser, mais je pense qu'il faut être inclusif. Alors, vous vous situez où dans tout ça?

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

• (17 heures) •

M. Lessard : Là, il y a beaucoup d'éléments dans votre question, à savoir... Bon, je veux revenir sur le REM. Je pense... Puis là, bien, vous avez parlé d'un organisme qui le critique, mais je pourrais nommer de nombreux organismes qui sont très fiers de cet ambitieux projet et des opportunités qui seront offertes à la Communauté métropolitaine, à tous les visiteurs qui viendront nous voir, sur une meilleure desserte avec des interfaces qui sollicitent tous les modes de transport.

Alors donc, je veux peut-être... En tout cas, je ne veux rien que donner ma couleur, là, pour dire que, du côté gouvernemental, c'est un projet qui est ambitieux. Et on comprend que ce n'est pas parfait. D'ailleurs, à long terme, on pourrait toujours le parfaire. Ce qu'on me dit, c'est qu'il y en a plusieurs qui auraient même déjà critiqué le métro de Montréal, puis aujourd'hui on s'en passerait-u? Non.

Deuxièmement, sur le taxi, il faut le dire, sur les taxis électriques, le gouvernement s'est engagé dans un plan d'électrification, promotion des différents types et modes de véhicules électriques, dont le taxi électrique, dans lequel il y a eu un projet pilote, dont la loi a autorisé les projets pilotes de louer des permis existants. Il y en a eu, donc, un projet pour plus de 100 permis qui a permis de mettre un peu plus de voitures. Justement, c'est un permis de voiture, mais comme c'est une voiture électrique, on doit la recharger à mi-course. Donc, il a investi, il a acheté des voitures, il les a mises en place. Savez-vous quoi? Il est le seul à avoir levé la main. Dans l'électrification des transports, des véhicules électriques, il est le seul à avoir déposé une demande de ce genre, et il est, encore aujourd'hui, le seul à faire la promotion des véhicules électriques, à cette dimension-là et sous ce mode-là, c'est-à-dire d'aller louer des permis existants sans déranger la gestion de l'offre. Il demande maintenant une augmentation du nombre de véhicules et de changement de territoire pour couvrir la desserte. C'est ce qu'on est en train d'analyser là-dedans.

Maintenant, quant à la Caisse de dépôt, bien, on lui reproche parfois son indépendance, mais c'est elle qui est en train de le faire. Puis je vais terminer parce que vous avez d'autres questions. Donc, elle le fait, elle a tout le loisir.

Quant à la grappe industrielle, bien, il est le seul, comme eLion est tout seul à faire des autobus scolaires électriques, là il est le seul à faire des autos électriques. Oui? Me permettre peut-être une question, hein?

Le Président (M. Iracà) : Par équité du temps parce qu'il reste 35 secondes. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : L'année dernière, on avait demandé au ministre qui vous a précédé d'avoir la liste des projets de 50 millions et moins, de nous soumettre la liste des travaux, et on l'avait obtenue. Alors, je réitère la demande cette année. Est-ce qu'on pourrait avoir cette liste-là, s'il vous plaît?

M. Lessard : Sur la programmation routière?

M. Surprenant : Oui, tout à fait, les infrastructures routières de moins de 50 millions.

M. Lessard : En fait, si vous regardez la programmation routière, c'est ça, l'innovation, vous avez tous les projets dans la programmation routière qui vont même, je pense... qui a été publiée, jusqu'à 500 000 \$. Donc, vous avez l'amplitude. C'est pour ça que vous pouvez suivre dans les plus de 1 000 projets routiers. Tous les projets sont indiqués et sont sur le site du ministère.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Ça met fin au bloc pour le député de Groulx. Maintenant, nous allons revenir avec un autre bloc de temps pour la partie gouvernementale, et nous avons tous hâte d'entendre le député d'Ungava pour sa question.

M. Boucher : Vous me mettez de la pression, là, M. le Président. Je vais essayer d'être à la hauteur.

Alors, en début de séance, M. le ministre disait que dans l'Ungava, contrairement à d'autres de mes collègues, il n'y avait beaucoup de routes, mais je peux vous dire que le peu qu'on a, elles sont longues. Donc, là-dessus, je peux vous dire qu'on n'a pas grand-chose à envier. Entre autres, bon, il y a la route des monts Otish, qui se rend jusqu'aux

monts Otish, d'où le nom, puis un jour on caresse le projet qu'elle soit prolongée jusqu'à la Transtaïga pour être capables de compléter la boucle vers le nord, puis ça, c'est quelque chose qu'on espère, mais ce n'est pas ce dont je vais vous parler aujourd'hui.

Il y a eu l'annonce, au printemps dernier, vers la fin de l'hiver, concernant les travaux routiers, une annonce qui a été très appréciée chez nous, M. le ministre. Pour que le portrait soit parfait, il ne manquait que vous, mais d'un certain côté vous êtes tellement apprécié dans mon coin que je suis presque jaloux. Ça fait que, des fois, c'est peut-être... Votre notoriété peut-être dépasser la mienne un jour. Non, mais, blague à part, ça a été très apprécié. Il y avait des gens des communautés crie qui étaient là, et puis tout le monde était bien satisfait, entre autres les camionneurs artisans, qui étaient bien satisfaits aussi de voir les travaux qui étaient pour se faire.

Je vais vous parler, bon, surtout de la programmation des travaux aéroportuaires parce que vous savez que, dans mon coin, il n'y a pas beaucoup de routes — qui sont longues — mais surtout les aéroports sont des lieux très fréquentés, particulièrement au Nunavik dans les 14 villages nordiques, incluant la communauté de Whapmagoostui, qui est la communauté crie, là, qui est juste côte à côte avec la communauté de Kuujjuarapik. C'est des communautés qui sont isolées, où on ne peut qu'arriver là ou quitter l'endroit que par l'avion. Donc, à ce moment-là, le terminal devient beaucoup plus qu'une facilité pour accueillir les voyageurs, hein? C'est un petit peu le perron d'église d'autrefois, où tous les gens se ramassent, là, pour voir qui arrive en ville, qui quitte, voir les amis qu'on n'a pas vus depuis longtemps, la parenté, et un lieu de discussion, puis d'échange de nouvelles, et puis d'accolades. C'est beaucoup plus qu'un terminal comme on peut voir, bon, à Montréal ou Québec, où c'est plus impersonnel. Les gens vont là pour attendre leur vol ou avoir des facilités pour les accueillir au retour, prendre leurs valises puis partir le plus vite possible par leur nouvelle destination. Donc, c'est quelque chose de vraiment important au Nunavik.

On sait qu'il y a eu plusieurs nouveaux terminaux qui ont été reconstruits, entre autres à Kuujjuaq, il y a déjà plusieurs années. On a inauguré l'été passé le nouveau terminal de Tasiujaq, qui n'est, bon, c'est sûr, pas très grand parce que Tasiujaq, on s'entend que ce n'est pas New York, là, mais qui est tout à fait magnifique et tout à fait fonctionnel. Et je peux vous dire que presque la moitié du village s'était rassemblé pour l'inauguration, puis ça avait été très apprécié. Quelques mois auparavant, peu de temps auparavant, il y avait eu l'inauguration du nouveau terminal de Kangirsuk aussi. Et puis, dans les semaines ou mois à venir, il y aura l'inauguration du nouveau terminal d'Inukjuak auquel... bon, je l'ai vu de l'extérieur parce que la dernière fois que j'ai passé là il n'était pas utilisé encore. Maintenant, je sais qu'il est utilisé. J'espère, M. le ministre, qu'on pourra compter sur votre présence pour vous faire goûter un peu à la saveur du Grand Nord et puis vous présenter des vieux amis, là, je suis convaincu, qui ne demanderaient pas mieux que de vous rencontrer en personne.

Quand je regarde la programmation des travaux aéroportuaires, je vois entre autres qu'à Kuujjuarapik on annonce la construction d'un garage pour l'année de réalisation à l'été 2018. Je peux vous dire, M. le ministre, que dans ce cas-là ce n'est pas du luxe. Vous savez que Kuujjuarapik, c'est une ancienne base de l'armée, une ancienne base militaire, puis les garages qu'il y a là présentement dataient de l'époque où c'était l'armée qui occupait l'endroit. Donc, ils ressemblaient plus à des cabanes de tôle monumentales qui déguisent l'entrée de la ville, puis il y a l'hôtel qu'il y a juste à côté. Donc, de voir disparaître ça puis être remplacé par des choses plus modernes ou plus récentes, ça va faire du bien.

À Salluit, je vois qu'à l'été 2018 il y a la construction aussi d'une nouvelle aérogare et puis de garages, si je ne m'abuse. De ce côté-là, ce ne sera pas du luxe non plus parce que l'aérogare, bon, bien qu'elle est quand même relativement en bon état, elle est beaucoup trop petite. Je peux vous dire que, bon, comment les vols circulent, Salluit, c'est un peu le point de jonction entre la côte de l'Hudson puis la côte de l'Ungava, où les vols se rencontrent. Puis je peux vous dire que vers 5 h 30, 6 heures le soir, quand tous les vols sont arrivés puis que tout le monde est là en même temps, ça me rappelle mon jeune temps, quand on allait à la discothèque, là, puis tout le monde était ensandwiché, là. Ça ressemble presque à ça au terminal. C'est sûr que ça fait une ambiance chaleureuse, mais on aimerait quelque chose de plus fonctionnel, puis je pense que c'est quelque chose de bien.

Je regarde, bon, dans les 14 villages nordiques, il y a des travaux qui sont partout, allant parfois de l'achat d'une niveleuse... On sait que, dans ce coin-là, il y a seulement une des deux pistes — parce qu'à Kuujjuaq il y a deux pistes — de Kuujjuaq qui est pavée. Les autres sont toutes en gravier, donc, de temps en temps, là, il faut passer le «grader», comme on dit en bon français, là, pour améliorer la qualité de piste puis rendre ça plus carrossable. Mais je vois qu'il y a des travaux à Akuvilik, Aupaluk, Kangiqsualujuaq, Kangiqsujuaq, Kangirsuk Kuujjuarapik, Puvirnituk, Quaqtuk, Salluit, je l'ai dit tantôt, Tasiujaq, Umiujaq. Il manque juste, bon, Ivujivik, Inukjuak et Kuujjuaq qui n'ont de travaux, mais je pense qu'il y a des efforts considérables qui ont été faits dans le passé.

Il y a une petite affaire qui me chatouille un peu puis qui m'agace, puis, bon, je pense avoir une partie de la réponse, mais j'aimerais l'entendre de votre propre bouche, là, pour être sûr que ce que je sais est conforme à la réalité, c'est le terminal de Chibougamau. Vous savez que, depuis longtemps, Chibougamau aussi, c'est un aéroport qui est en plein développement, en pleine expansion à cause des opérations minières. Il y a du monde qui transite là pas à peu près, des stationnements. Juste à voir la grandeur des stationnements, puis je peux vous dire que les places ne sont pas vides, là, des fois on a de la misère à se trouver une place à stationner à Chibougamau, pour vous dire comment ça se passe.

Au début, bon, les travaux étaient supposés commencer à l'automne 2017 pour se poursuivre jusqu'en 2018. Je vois, bon, maintenant une année de réalisation en 2019. J'aimerais que vous m'expliquiez un petit peu, là, à moi, puis surtout à mes concitoyens, et à la mairesse, Manon Cyr, que je salue en passant — je ne sais pas si elle est à l'écoute, mais en tout cas — pour la rassurer un peu, savoir qu'est-ce qui se passe dans le dossier de l'aérogare de Chibougamau et puis quand est-ce qu'on va voir, là, une pelle mécanique à l'action, là, puis des ouvriers sur le chantier pour faire quelque chose de beau.
• (17 h 10) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député d'Ungava. Alors, j'en profite pour dire que ceux qui ne sont pas à l'écoute, nous sommes rediffusés sur le site de l'Assemblée nationale si vous voulez nous écouter pour les études de crédits dans tous les domaines, dans tous les ministères. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Lessard : Oui, merci. Quand j'écoute la façon de mon collègue d'Ungava de décrire le Nord puis son comté, c'est un peu toujours... tu sais, ça ne correspond à aucune autre réalité que moi, j'ai pu vivre en vivant en bas du 55e parallèle. Et, pour avoir eu l'occasion, avec lui, d'aller à Whapmagoostui et au terminal de Kuujuarapik, évidemment, qui est un bâtiment quand même d'une signature assez récente qui utilise le bois, etc., donc, j'ai été quand même toujours étonné, quand on débarque sur le bord de la baie d'Hudson, de voir c'est quoi, la réalité, effectivement, donc, des communautés. Donc, il n'y a pas grand monde qui arrive par la route, hein? Tu n'as pas de surprise bien, bien. Il n'arrivera pas à cheval non plus, etc., donc, ils peuvent arriver, peut-être, lorsque le navire vient faire les approvisionnements. Il doit même rester au loin parce qu'il ne peut pas approcher parce qu'il n'y a pas assez d'eau. Ils doivent donc transporter les approvisionnements, donc, dans des conteneurs si c'est pour de la marchandise en général.

Donc, c'est une autre réalité, d'où l'importance des infrastructures, donc, aéroportuaires parce que le ministère, quand même, possède, en haut du 55e, la moitié de ces aéroports, donc 13 sur 26 — les autres étant situés au Sud, évidemment — avec les ententes qu'on a avec la communauté nordique, là, pour voir à leur exploitation. Juste pour faire un petit tour de piste un peu, pour utiliser le terme, donc, 54 millions seront investis dans l'ensemble, donc, de la programmation parce que pour d'aucuns on a les yeux sur les routes, mais, quand on vit au Nord, on a les yeux sur le Plan québécois d'infrastructures concernant les infrastructures aéroportuaires. Et donc la programmation qui a été annoncée, vous avez pu le mentionner, il y a une vingtaine de projets parce qu'il y a des municipalités qui en reçoivent plus que d'autres. Puis je terminerais avec Chibougamau. Mais ça n'a peut-être l'air de rien, une niveleuse, quand on est au Sud, mais au Nord on en a de besoin pour dégager les pistes. Puis c'est l'outil où est-ce que, si l'avion n'atterrit pas, il y a un problème parce qu'on ne sera pas approvisionné, les gens ne pourront pas venir travailler, etc. Mais l'approvisionnement de base est fondamental. La logistique nordique est basée sur ces aéroports.

Donc, je terminerai par Chibougamau. Puis là j'ai de la misère parfois à nommer tous les noms correctement parce qu'il y a beaucoup de i, de u, de j dans tous ces mots-là, mais à Kangirsuk, c'est des niveleuses, beaucoup de niveleuses, des recharges de pistes, des installations de barrières puis de clôtures, des reconstructions d'aires de trafic, des constructions de garages, des reconstructions d'éléments de bâtiment, de barrières. Les niveleuses sont en vedette cette année, là. J'en ai compté quasiment plus que cinq, mais sur les bâtiments principaux, les installations de feux d'approche, ça n'a l'air de rien, mais même au Sud on vit ça. Moi, même à Thetford Mines, quand le plafond est tellement bas qu'à la fin je ne suis jamais capable de partir de chez nous ou d'atterrir chez nous, il faut toujours aller ailleurs. Et ces équipements-là, actuellement, n'étaient même pas admissibles à du financement pour d'aucuns et réparation de pièces.

Grosso modo, les gros travaux, on va prendre l'aérogare de Chibougamau-Chapais, il y aura donc, pour répondre aux normes de capacité — et là probablement que Manon nous écoute, la mairesse de Chibougamau, que je salue — et pour la question de sûreté, donc, il y a 7,5 millions de dollars qui vont être investis, là, sur l'année en cours, 2017-2018, et sur 2018-2019 pour compléter les travaux. Mais, dans les prochaines semaines, on devrait voir apparaître, donc, une nouvelle aire de construction qui va répondre aux besoins de la communauté.

Il y a aussi l'aéroport de Matagami, donc, qui va recevoir 5 millions, là, pour l'année 2017-2018, l'aéroport de La Romaine, qui est un autre territoire très vaste, ailleurs, qui va recevoir pour à peu près 400 000 \$, pour... bon, c'est de la reconstruction d'équipement, plus comme des clôtures.

Et Tasiujaq, je ne sais pas si je le dis correctement...

M. Boucher : Tasiujaq.

M. Lessard : ...Tasiujaq, adoucissement des pentes, puis des talus, puis des pistes, puis des mesures de mitigation pour la fonte du pergélisol. Ça, c'est la réalité que nous avons quand on vit au Nord. Les changements climatiques, si vous pensez que ça a des impacts seulement au Sud, actuellement on le vit, et j'ai des routes qui sont sous observation parce que la fonte des neiges est très rapide. Mais chez vous, c'est de changer les talus pour que, quand on atterrit, ce soit le plus correctement possible étant donné que, si le pergélisol fond, probablement que la piste doit en faire subir les conséquences à ceux qui atterrissent et aux pilotes qui doivent s'y attarder.

Puvirnituk, il y a aussi des montants de 3,8 millions qui seront investis dans l'année 2017-2018. Salluit, vous l'avez mentionné, donc, il y a l'agrandissement du socle des bâtiments, de l'aire de trafic, ça, ça avait été 5,5 millions en 2016-2017, 1,5 million qui est prévu cette année pour compléter ces travaux-là. Construction d'une nouvelle aérogare aussi puis d'un nouveau garage, 7 millions pour 2018-2019 pour la première phase, soit le garage.

Alors donc, il y a beaucoup d'investissements qui sont nécessaires, qui sont utiles. Puis je tiens à le mentionner un peu plus largement, on a lancé hier avec notre collègue de Dubuc et notre collègue d'Abitibi-Est, donc, une consultation à l'échelle du Québec, donc, et qui touche les aéroports locaux et régionaux. Donc, cette consultation-là se tiendra du mois de mai au mois de septembre. Après ça, les maires vont aller se faire élire au mois d'octobre, puis après l'élection, donc, en février prochain de 2018, il y a donc le sommet sur les aéroports locaux et régionaux, qui touchera trois, quatre éléments principalement : la qualité des infrastructures et des investissements requis, deuxièmement le coût des tarifs, puis troisièmement la desserte, la compétition, l'offre, etc., que ce soit pour le tourisme, pour la santé, pour la justice puisque, quand les aéroports sont mal conçus ou ont de la difficulté à atterrir, ne serait-ce que pour quelqu'un, recevoir des services de justice, de comparaître, la santé, pour les déplacements, je pense que vous êtes le mieux placé pour nous en parler... Mais donc il y aura une opportunité additionnelle pour le beau grand comté d'Ungava de revoir des investissements nécessaires et utiles dans la logistique des approvisionnements quotidiens.

M. Boucher : Merci beaucoup.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député d'Ungava, est-ce que vous aviez une deuxième question?

M. Boucher : Je vais passer la parole à ma consœur.

Le Président (M. Iracà) : Parfait, excellent. Alors, Mme la députée de Fabre, la barre est haute, mais vous allez l'atteindre, j'en suis certain, dans votre question.

Mme Sauvé : Une grande pression. Alors, bonjour, M. le Président, M. le ministre, les collègues. Combien de temps me reste-t-il?

Le Président (M. Iracà) : Alors, il vous reste 4 min 20 s.

Mme Sauvé : Alors, je vais débiter ma question et puis...

Le Président (M. Iracà) : C'est bien.

Mme Sauvé : Parfait. Alors, dans un premier temps, j'aimerais remercier le ministre, plus tôt, pour sa réponse suite à la question du député de Groulx sur la 19. Alors, je suis sûre que mes collègues vont vouloir réentendre votre question, et particulièrement le député de Vimont, qui va presque être émotif en entendant votre réponse. Il a ce dossier-là bien à cœur.

J'aimerais adresser mon propos sur le dossier du REM et je vais commencer de cette façon : le REM touche aussi Laval. Alors, je le répète, le REM touche aussi Laval. On a entendu parler des Laurentides, bien sûr ça touche particulièrement la grande région métropolitaine dont Laval fait partie, mais Laval est aussi une région à part entière avec ses enjeux bien distincts. Alors, vous m'excuserez, M. le Président, pour cet élan de chauvinisme, mais ça m'a fait du bien, ça m'a fait du bien.

Le Président (M. Iracà) : C'est comme une thérapie publique, là.
• (17 h 20) •

Mme Sauvé : Parfait. Je sais que, depuis le début de mes discussions avec mes citoyens qui sont touchés par la venue du REM, le ministre a été très sensible, justement, aux enjeux terrain très près des citoyens, que je vais vous nommer. Dans le fond, il faut bien comprendre que la venue du REM à Laval, donc dans mon comté de Fabre, ça touche particulièrement, je dirais, quelques milliers de citoyens qui résident à Laval-sur-le-Lac et aux Îles. Et depuis, je vous dirais, le dépôt de leur mémoire en septembre dernier, j'ai été très à l'écoute de leurs préoccupations. Premièrement, il faut comprendre que, oui, ils ont des préoccupations que je nommerai, mais ils sont excessivement en faveur du projet, du projet structurant qui est le REM. Alors, il faut bien comprendre cet élément-là. Alors, même s'ils ont des questions à adresser, même s'ils ont, dans leur mémoire, nommé leurs préoccupations et qu'ils continuent de le faire, ils sont en mode constructif, proactif, à apporter des solutions, à y travailler, à faire les liens avec tous et s'assurer que le projet puisse voir le jour. Alors donc, je travaille beaucoup avec les deux comités de citoyens, Laval-sur-le-Lac et les Îles, et les préoccupations qu'ils ont, bien, c'est évidemment dans l'aménagement du tracé qui est en lien avec les deux gares qui sont déjà en fonction, la gare de l'île Bigras et de Sainte-Dorothée, qui sont à peu près à 85 % d'achalandage. Donc, évidemment, deux gares qui sont très prisées, là, en matière de transport collectif.

Quelles sont les préoccupations des citoyens? Les citoyens, entre autres, sont inquiets par rapport à l'accès au golf qui peut faire en sorte que, dans l'aménagement, on surélève des voies, et la construction d'un mur antibruit de six mètres peut être envisagée. Alors, vous comprendrez que c'est une préoccupation importante. Il y a aussi la notion de l'impact sonore, il y a la simultanéité aussi des travaux parce que la petite île Bigras, il y a des travaux de réfection pour les ponts qui donnent accès à l'île qui sont prévus dans le calendrier à peu près simultanément dans les travaux du projet de la Caisse de dépôt et de la ville de Laval. Alors, vous comprendrez que ça amène presque une grande solitude dans l'île et ça amène beaucoup de préoccupations.

Alors donc, ces expressions d'inquiétude, ils les ont nommées dans leur mémoire. Je les ai rencontrés au mois de novembre, le 4 novembre, et rapidement le ministre a acquiescé à une volonté de les rencontrer. Ça s'est fait le 12 novembre, et il y a eu une grande ouverture de la part du ministre, que je tiens à remercier. D'ailleurs, il est très au courant de l'état de situation, très au courant. Encore ce matin et la semaine dernière, j'avais un état de situation. Le ministre en est toujours, toujours informé. Alors, je veux le remercier parce que c'est très important pour mes citoyens.

Il y a eu ensuite une rencontre le 28 novembre avec la ville de Laval pour nous expliquer un peu, avec les services techniques et la Direction de l'ingénierie, où en étaient les travaux et la communication avec la Caisse de dépôt Infra. Évidemment, il y a eu les sessions...

Le Président (M. Iracà) : Je suis désolé, Mme la députée de Fabre, vous allez pouvoir terminer votre question dans le prochain bloc.

Mme Sauvé : J'étais dans mon élan.

Le Président (M. Iracà) : Je le sais, mais je suis le maître du temps en cette commission. Mais vous allez pouvoir vous reprendre sans faute.

Mme Sauvé : Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Alors, nous allons débiter un autre bloc avec l'opposition officielle, et je cède immédiatement la parole, pour un autre bloc de 20 minutes, au député de Sanguinet. La parole est à vous.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Je sais que je vous avais donné un devoir, M. le ministre, mais, si vous me permettez, parce que j'ai des collègues qui aimeraient vous poser des questions, alors probablement que le devoir ira suite à leurs interventions. Sinon, on est dus pour se voir longtemps, là, ça fait que ça marche? Bien, je sentais que vous étiez content. Vous avez des bonnes nouvelles à m'annoncer, on dirait.

M. Lessard : Bien, je n'ai rien que ça, des bonnes nouvelles à annoncer. J'annonce ça depuis le début. Alors, c'est une année de bonnes nouvelles pour les transports.

M. Therrien : Bien, je ne sais pas, en tout cas, on pourra parler de mon comté. On pourrait discuter de mon dossier. On va en discuter tantôt, de mon dossier. J'espère que je vais avoir des bonnes nouvelles. Alors, je cède la parole à mes collègues.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Sanguinet. Alors, j'ai le député de Saint-Jean qui va prendre la parole. Bienvenue à la commission, et la parole est à vous, M. le député de Saint-Jean.

M. Turcotte : Merci, M. le Président. Bon, bien, je suis enthousiaste de commencer juste après l'intervention du ministre, qui dit que c'est une année de bonnes nouvelles pour les transports, qu'il a plusieurs bonnes nouvelles. J'espère qu'il va répondre à notre appel. Puis je sais qu'il doit savoir de quel dossier que je veux lui parler, je veux lui parler de l'autoroute 35 dans le Haut-Richelieu, à la frontière américaine, dans la circonscription de Brome-Missisquoi. Pourquoi que j'en parle? Bien, parce que ça touche la circonscription de Saint-Jean, bien entendu, ça touche la circonscription d'Iberville. Dans le tracé qu'il reste, M. le Président, il y a un petit bout dans la circonscription d'Iberville, mais principalement dans Brome-Missisquoi, mais les entreprises, l'économie de Saint-Jean attend le prolongement, le parachèvement de l'autoroute 35 depuis presque 40 ans maintenant.

Et ce n'est pas juste les gens de Saint-Jean et du Haut-Richelieu qui attendent ça. Nous avons eu une mission aux États-Unis, au Vermont. On a le sénateur quand même assez connu, là, Bernie Sanders, le sénateur Patrick Leahy. Il y a une entente qui a été signée entre la ville de Saint-Jean et le gouverneur du Vermont, Phil Scott, assez récemment. J'ai ici, M. le Président, une série de résolutions d'organismes de la région. Entre autres, la MRC du Haut-Richelieu, le 11 janvier, ont adopté une résolution demandant le parachèvement de l'autoroute 35. J'ai une résolution ici de la chambre de commerce et d'industrie du Haut-Richelieu. J'ai une résolution du cégep Saint-Jean-sur-Richelieu qui est datée du 21 février, une lettre d'appui au projet de Tourisme Montérégie datée du 27 mars dernier, une résolution de l'International de montgolfières. Il faut savoir, M. le Président, que l'International de montgolfières reçoit beaucoup d'artistes internationaux, beaucoup d'artistes américains que les Américains, à la frontière, Burlington, Plattsburgh, etc., n'ont pas l'occasion d'admirer souvent en spectacle. Donc, quand ils viennent à Saint-Jean, bien, ils traversent la frontière pour venir, donc c'est de l'argent neuf au Québec. Donc, c'est pour ça que l'International de montgolfières appuie aussi le projet. La Société de développement du Vieux-Saint-Jean, qui s'occupe, bien entendu, du centre-ville de Saint-Jean, donc, une lettre datée du 17 mars dernier, ainsi que le Regroupement des travailleurs autonomes du Haut-Richelieu, qui, eux, ont fait une résolution le 13 février dernier. Il y en a d'autres que j'aurais pu... Je pourrai déposer ces résolutions ici, M. le Président, si vous me le permettez. Il y a la commission scolaire des Hautes-Rivières aussi qui a fait une résolution en ce sens, les villes de la MRC du Haut-Richelieu aussi.

Donc, nous attendons ce projet avec impatience, M. le Président, sachant que, dans le dernier PQI, là, le Plan québécois des infrastructures 2017-2027, l'autoroute 35 y figure toujours mais au stade «à l'étude». Donc, nous aimerions, après toutes ces années, que la phase III et IV de l'autoroute 35 puisse être enclenchée, sachant, M. le Président... Et je peux citer ici, là, lors de la dernière campagne électorale, un article du 13 mars 2014, le premier ministre actuel, accompagné de la ministre actuelle des Relations internationales, avait pris l'engagement de compléter l'autoroute 35 dans le mandat actuel. Donc, sachant que l'élection est à date fixe et qu'il reste quelque, peut-être, 17 mois, 16 mois, beaucoup de kilomètres à faire en peu de temps, donc, je pense qu'il faudrait enclencher ce processus-là rapidement pour enfin prolonger l'autoroute 35 jusqu'à la frontière américaine pour respecter ainsi un engagement du Québec, à l'époque, à l'endroit des États-Unis d'Amérique.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Saint-Jean. Donc, M. le ministre, suite aux propos du député de Saint-Jean.

M. Lessard : Oui. Oui, merci, M. le Président. Je pensais que vous alliez dire : Il faut faire la 50 avant la 35, mais, bon, le retour à une compétition à savoir si la 35, ça se fera avant la 50, puis la 73 qui est à terminer avant la 50. Alors, c'est un petit jeu...

Le Président (M. Iracà) : Je vous dirais la 50, personnellement, mais je vous laisse répondre, M. le ministre.

M. Lessard : Le contraire m'eût étonné. Alors, mon collègue de Saint-Jean rappelle quand même qu'il y a eu des investissements assez importants, là, plus de 200 millions pour réaliser les phases I et II. En fait, quand vous

mentionnez l'appui qu'on reçoit... En fait, si on trouve quelqu'un qui n'est pas pour, c'est parce qu'il ne vient pas de Saint-Jean. Donc, tout le monde... je pense que vous avez nommé une longue déclinaison. Lors de l'inauguration, évidemment, avec le gouvernement du Vermont, tout le monde avait indiqué qu'il fallait aller plus loin et la compléter. Je pense qu'on a bien entendu. Le premier ministre du Québec dit : C'est une phase qu'on va réaliser. Les phases III et IV, pour ceux qui ne sont pas encore à l'étude, on est contents toujours de voir qu'ils sont à l'étude. Il y a des projets qui ont bougé de l'étude à préparation, puis il y en a d'autres qui ont bougé de préparation à réalisation. Évidemment, sur la phase III... Parce qu'il reste un estimé, là, à vue de nez, là, d'à peu près au moins 400 millions à réaliser, les travaux. Ça ne paraît pas grand. Tu sais, quand on regarde le tracé, on dit : Il me semble qu'il ne reste rien qu'un petit bout, là, puis ça serait donc facile, le petit bout, à finir, mais il est quand même de l'ordre d'au moins 400 millions de dollars, si je veux faire des chiffres ronds.

Donc, la phase III, qui est quand même priorisée pour aller un peu plus loin, on est en demande auprès du fédéral pour que, dans le plan d'investissement, il puisse être reconnu. Donc, une demande qui a été adressée pour l'obtention d'une contribution du gouvernement fédéral de l'ordre de 82 millions de dollars dans le nouveau projet de Chantiers Canada, puis donc on est à travailler le plan d'affaires pour lui faire changer de statut pour faire progresser la route. Ce lien-là, il est fort important pour la sortie, donc, du côté, bon, du Vermont, mais ce qui est de l'ouverture, nécessairement, sur les États-Unis par rapport à nos flots de circulation parce que les biens qui sont produits doivent trouver une destination. Et on a vu sur les exportations, la croissance sur les exportations, ça s'est fait par le réseau routier sur les États-Unis. Donc, bonne espérance, là, qu'on puisse recevoir, là... et une contribution du fédéral pour nous faire progresser sur le volet 3, puis il nous restera probablement le dernier volet par la suite, mais on est en train de la compléter.

• (17 h 30) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Saint-Jean.

M. Turcotte : Puis il faut savoir que ça ouvre le marché de Boston, qui est quand même un marché assez important. Le ministre a tout à fait raison, là. On comprend, c'est un petit bout, mais c'est le bout qui coûte le plus cher, là, 400 millions, quand tout le reste a pratiquement coûté 200.

Cependant, il nous parle du fédéral, bon, on entend que le fédéral a un programme, là, pour payer une partie. Je comprends qu'il y a une demande officielle du gouvernement du Québec qui a été faite au gouvernement fédéral. Le ministre nous dit qu'il a des démarches, là, pour faire avancer la phase III. Est-ce qu'il a un horizon pour ça? Est-ce qu'on devra attendre à l'année prochaine, au nouveau Plan québécois des infrastructures ou ça peut se faire avant?

M. Lessard : Écoutez, bien, toute la pression est faite pour que, pour 2018, on puisse être en mode de réalisation. Donc, on pousse dans la bonne direction, on a quantifié, on demande, on est en attente du gouvernement fédéral, qui l'a priorisé aussi. Parce que, quand on rencontre des collègues de la députation fédérale, ils nous disent toujours qu'ils supportent nos projets. Alors donc, voilà, peut-être qu'on rencontrera... Je sais que ma collègue qui est ministre régionale aussi leur en parle souvent, je pense que vous avez l'occasion, vous-même, de leur dire. Alors, il y a une différence aussi entre le dire, le faire, mais je pense que...

Puis ce n'est pas une grande surprise, dans la région de Saint-Jean, si tout le monde priorise de finir une fois pour toutes la 35. Comme je disais, des axes nord-sud, il n'y a pas grand tronçons qui ne sont pas finis. Il y en a deux. Il y a la 55, du tronçon de la 20 à... pont Lachapelle, puis il y a la 35 dans son dernier segment. Alors donc, c'est pour ça que même la 55 a apparu cette année, parce qu'on a fini la 73 puis on est à compléter la 85 dans le Bas-Saint-Laurent. Mais nécessairement ça ouvre une opportunité, peut-être, de compléter deux tronçons qui méritent des investissements, la 35 puis la 55.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, le député de Saint-Jean me fait signe qu'il a terminé avec ses questions. Je vais céder la parole au député de Gaspé. La parole est à vous.

M. Lelièvre : Merci, M. le Président. Merci beaucoup, M. le Président. Je tiens à saluer le ministre, son équipe puis les collègues des différentes formations politiques, ainsi que le personnel du ministère des Transports.

M. le ministre, vous devez vous douter de quel dossier qu'on va jaser. On va mettre un dossier sur les rails cet après-midi, le dossier du train gaspésien. Écoutez, troisième ministre des Transports dans le dossier, un dossier qui, je dirais, chemine très, très lentement depuis quelques années.

Petit historique. Avril 2015, il y a deux ans jour pour jour à peu près, le ministre des Transports de l'époque, M. Poëti, annonçait la volonté du gouvernement de prendre possession du chemin de fer gaspésien entre Matapédia et Gaspé, un chemin de fer de 350 kilomètres de long, propriété de quatre MRC depuis une dizaine d'années. Un engagement, lors de cette prise de possession du chemin de fer gaspésien : un engagement du ministre des Transports de l'époque à l'effet que deux des tronçons, le tronçon extrémité est et extrémité ouest, seraient remis en opération et on mettrait en dormance la partie centrale.

Après deux ans, il n'y a aucun service qui a été repris sur les deux tronçons où le ministre s'était engagé, et on est toujours dans l'attente, là, de la décision du nouveau propriétaire. Parce qu'il faut se dire que, présentement, c'est Transports Québec qui est propriétaire du tronçon de chemin de fer gaspésien.

À l'époque, il y a deux ans, le contexte était différent, on avait des projets de relance économique. Là, présentement, on a des projets économiques qui sont en opération, c'est-à-dire qu'on a des entreprises qui ont besoin du chemin de fer. Le gouvernement nous a demandé, à l'époque, de faire nos devoirs au niveau de la région, de trouver des utilisateurs. Il y a présentement des utilisateurs, entre autres l'usine LM Wind Power, qui fabrique des pales d'éolienne et qui exporte partout dans le monde.

La direction, les administrateurs de LM Wind Power, dans les dernières semaines, se sont prononcés publiquement, ont confirmé la nécessité du chemin de fer pour, je dirais, à moyen terme, assurer leur production, leurs opérations. On parle de 500 emplois à Gaspé, une usine qui a pris de l'expansion, de 250 à 500 emplois, là, dans les derniers mois, grâce à un contrat d'exportation vers le Texas.

Il faut dire que, présentement, le seul moyen d'exporter les pales, des pales de 40 quelques mètres de long, qui sont transportées par convoi routier sur la seule route qu'on a, la route 132, se fait par camion jusqu'à New Richmond, donc environ 200 kilomètres, et ensuite on prend le chemin de fer pour se rendre aux États-Unis.

L'usine a confirmé sa capacité, pendant un certain temps, de pouvoir transporter les pales par la route, mais, à moyen terme, l'usine ne peut pas garantir sa viabilité si on la confine à être dépendante du transport routier.

On a aussi un projet de développement du port de mer à Gaspé. On a une ZIP, une zone industrialo-portuaire. Ce matin, j'avais l'occasion de discuter avec le ministre responsable de la Stratégie maritime, et c'est clair que, dans la Stratégie maritime du gouvernement du Québec, on ne peut pas penser développer une zone industrialo-portuaire sans mettre en place des modalités au niveau de l'intermodalité. Donc, le chemin de fer va aussi être important pour cette future zone industrialo-portuaire de Gaspé.

Ciment McInnis aussi, Port-Daniel, a confirmé son besoin de faire... de bénéficier du service de chemin de fer. Présentement, encore là, un peu comme LM, Ciment McInnis doit transporter par la route ses composantes jusqu'à New Richmond où il y a un centre de transbordement.

Il y a des coûts qui ont été établis pour la remise en opération du rail gaspésien. Il y a deux études, là. Plusieurs études ont été réalisées, mais les deux dernières, les plus récentes, datent de 2016, une réalisée par AECOM, par le ministre des Transports, qui fait état d'un coût de 122 millions pour la remise en état du rail, une seconde par l'entreprise ou la firme Canarail, réalisée par la Société du chemin de fer, c'est-à-dire les quatre MRC qui étaient les anciens propriétaires, qui établissaient à 86 millions le coût. Donc, le coût de mise à norme, selon ces deux études-là, graviterait entre 86 et 122 millions.

À première vue, ça peut paraître de l'argent, 86 à 122 millions, mais c'est un investissement pour permettre la rentabilité puis le maintien des actifs du chemin de fer sur 350 kilomètres de long. On parle d'une quarantaine de ponts et d'ouvrages majeurs qui seraient réparés par ces sommes. Puis on assure la viabilité du train pour plusieurs décennies. C'est un service qui est essentiel.

Je sais que votre gouvernement est au fait du dossier. Ça fait les manchettes. Il y a eu aussi un positionnement de la part de la Table des préfets de la Gaspésie, les chambres de commerce de la Gaspésie, le Conseil du patronat du Québec, l'association des chambres de commerce du Québec... la fédération, plutôt, unanimes à l'effet que, compte tenu que l'ensemble des budgets ne semblent pas disponibles, on recommande au gouvernement de prioriser le transport des marchandises, dans un premier temps.

Le scénario qui est retenu, c'est de Matapédia à Gaspé. Donc, on veut le retour du transport des marchandises pour assurer le développement économique de nos entreprises sur l'ensemble du tronçon et non pas un scénario qui serait, par exemple, passagers et marchandises sur une partie seulement. Ce sont les deux scénarios qui sont sur la table.

Écoutez, aujourd'hui, si je suis ici, c'est pour réitérer, là, l'importance d'avoir, minimalement, le retour du chemin de fer, du service de transport des marchandises par chemin de fer sur la totalité du rail gaspésien, c'est-à-dire jusqu'à Gaspé. Il y a des entreprises qui sont dépendantes de ce moyen de transport là. On est dans une région touristique, on ne peut pas penser, à moyen terme, continuer à transporter des composantes aussi importantes, en termes de dimension, que les pales d'éolienne sur la route gaspésienne. On a une seule route, c'est la route 132, qui est utilisée autant pour les usagers de la région, le tourisme, que le transport des marchandises. Donc, c'est vraiment un outil essentiel à la région.

Et, vous savez, je pense que les Gaspésiens puis les Gaspésiennes ont payé une partie de la réhabilitation du chemin de fer dans les dernières années. Strictement au niveau du budget d'entretien routier, le budget d'entretien du réseau gouvernemental en Gaspésie est passé, de 2014 à 2018, de 84 à 48 millions. Si on fait l'état de la diminution du budget d'entretien du réseau routier, qui, en 2014, était à 84 millions — et on pourrait remonter plus loin puis voir du 90, 100, 110 millions — donc 84 millions en 2014, aujourd'hui on oscille entre 48 et 56 millions. Ça fait 118 millions de coupures dans les quatre dernières années au niveau de l'entretien du budget du réseau routier seulement. C'est, par hasard, le même montant à peu près qui serait nécessaire pour réhabiliter le train.

Je crois que les Gaspésiens puis les Gaspésiennes ont le droit à des services de transport. On sait qu'au niveau aérien on ne peut malheureusement pas utiliser le service aérien à cause des coûts exorbitants, vous le savez, M. le ministre. On sait que vous travaillez un scénario. Bravo, on a hâte de voir ça. Le train est arrêté depuis quatre ans. Et Orléans Express, votre ministère a dû, l'an passé, intervenir avec les MRC de la région pour maintenir le 50 % du service d'autocar en Gaspésie, passé de deux dessertes à une, vers les grands centres.

Donc, on est extrêmement précaires, en termes de desserte, au niveau des transports dans la région. Puis, devant le consensus de la région, là, aujourd'hui, je sollicite vraiment votre attention puis une intervention, là, dans les meilleurs délais, si possible, bien sûr, pour remettre en opération le chemin de fer, au moins du côté du transport des marchandises, pour répondre aux besoins de nos entreprises et à la commande unanime de la région, des MRC, des chambres de commerce puis de l'ensemble des intervenants.

Je sais que je ne vous apprends absolument rien aujourd'hui, mais je considérais que c'était mon rôle de député de venir vous sensibiliser davantage et répondre à vos éventuelles questions, si vous en avez. Merci, M. le ministre.

• (17 h 40) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Gaspé. Alors, M. le ministre, si vous avez des questions.

M. Lessard : Oui, merci. Donc, bien, je pense que mon collègue de Gaspé a bien cerné les étapes, les enjeux d'investissement, l'accessibilité au territoire. C'est assez varié, au ministère des Transports. Tantôt, on était sur les aéroports

nordiques, sur la desserte du REM, une nouvelle station, une nouvelle modalité de transport, tantôt l'AMT qui présentait ses réalités sur des corridors de transport. Là, c'est le volet ferroviaire.

Parce qu'il ne reste pas beaucoup de tronçons ferroviaires, là, je vous dirais, nord-sud. Mais stratégiquement, en Gaspésie, il est fort important puisque, comme on le dit, on a une route qui fait le tour. Et puis des aéroports dans lesquels il y a quelques positionnements stratégiques qui pourraient se faire, en Gaspésie, pour prolonger... laquelle des deux pistes, je pense que ce n'est pas encore éclairci quand j'y vais ou quand je les entends. Mais le tronçon ferroviaire retient l'attention à cause, maintenant, de l'augmentation... un, la perte de service des transports par personnes, parce qu'il y a eu une interruption de service, même interruption de service sur les transports interurbains concernant les autobus, ce qui a amené de la difficulté, par rapport à la région, pour faire la desserte des... pour faire sortir et les gens vers le territoire connexe et les marchandises.

Le ministre est neuf, mais le projet, il est vieux. Donc, il faut le dire, il y a eu quand même... pas une faillite, mais, oui, le gouvernement a dû reprendre le tronçon. Puis honnêtement, quand on y va, là, on va se dire réalistement, là, ce n'est pas égal, hein, dans la qualité des infrastructures, actuellement. Il y a un grand bout de tronçon, je pense qu'on voit à travers, tu sais, puis il y a des bouts, je pense, que la voie ferrée flotte pratiquement dans les airs sur le tronçon non exploité. Évidemment, dans le temps, quand tu avais Chandler, puis tu as des grandes usines de papier, puis etc., puis tu sortais des marchandises, c'était une autre affaire.

Depuis le début de l'année, moi et mon collègue Robert... le député de Marguerite-Bourgeoys avait donc annoncé, avec le ministre des Transports, un, qu'ils reprenaient le... qu'ils allaient assurer le financement aussi de la société de gestion. Et la région est venue présenter plusieurs scénarios. Parce qu'il faut faire du réinvestissement, pas seulement de l'entretien, mais il y a des infrastructures, là-dedans, pour les raisons de sécurité puis de pérennisation des services. Alors, le ministère, avant moi, quand je suis arrivé, a documenté pour voir quel investissement qu'on pourrait faire.

D'ailleurs, j'ai eu l'occasion, avec le député de Gaspé, de faire des rencontres, avec aussi sa population, rencontres avec les préfets. Mon collègue de Bonaventure a demandé des rencontres, il y a eu des rencontres. On était prêts à faire un investissement, donc, sur le tronçon de Matapédia jusqu'à... on était à ce moment-là peut-être plus vers New Carlisle. Puis on nous disait : Oui, mais faites attention, on voudrait avoir une approche globale, pas une approche par étapes. On a regardé les budgets qui étaient disponibles, on est revenus avec ça, j'ai dit : Écoutez, on a une annonce de l'ordre de 50 millions à investir sur les cinq prochaines années, pour l'instant, ça ne fait pas consensus. Il faut se le dire. Il y en a qui parlaient de transport de personnes, il y en a d'autres, transport de marchandises.

Par la suite, les préfets se sont prononcés sur une façon d'aborder la question. Récemment, ils sont revenus en nous demandant de confirmer les montants. Même, après-midi, ils étaient au bureau, pensant que j'étais là. Il y avait une période de Conseil des ministres. Alors, je tiens à les saluer parce qu'ils ont intérêt, comme vous, comme toute la population, à ce qu'on puisse faire un déploiement puis des annonces d'investissement.

Alors, mon collègue qui est ministre régional a fait beaucoup de représentation. Bon, l'enveloppe qu'on disait de plus de 50 millions est sur le point d'être disponible, mais on nous a fait rencontrer... Puis là tu sais, on dit : On tarde à investir ou à annoncer l'investissement pour une partie puis mettre sous examen l'autre, parce que ça conditionne beaucoup d'argent. Sur 325 kilomètres, je trouve ça un peu mince que ça coûte 100 millions parce que, si on est sur juste le tronçon qu'on a à présenter, il y a des infrastructures assez importantes à changer là-dedans, et il faut les changer. Puis il faut s'assurer que le tronçon qui fonctionne bien pour l'économique marche...

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Ça met fin au bloc. À moins que vous vouliez poursuivre en enlevant du temps du gouvernement. Vous pouvez poursuivre, sinon, je vais passer la parole...

M. Lessard : Oui, s'il reste du temps tantôt, dans le non-utilisé, j'aimerais ça quand même répondre.

Le Président (M. Iracà) : Bien, si... Vous pouvez continuer là-dessus. Je vais juste mettre en attente la députée de Fabre avant sa nouvelle question...

M. Lessard : O.K. Une minute ou deux, si vous me permettez.

Le Président (M. Iracà) : ...puis on va prendre le temps du gouvernement là-dessus.

M. Lessard : Ça me permettrait, donc, de ramener... On a rencontré Port-Daniel. Donc, les gens de Ciment McInnis nous ont demandé d'être rencontrés parce qu'eux autres aussi ils veulent éventuellement utiliser... Donc, à toutes les fois qu'on est prêts à faire une annonce, on nous demande de reconsidérer est-ce qu'éventuellement on pourrait aussi solliciter... Les éoliennes, du côté des composantes, du côté de Gaspé, bon, ils ont monté leur modèle d'affaires autrement, mais ils sollicitent éventuellement d'avoir les options puis les modalités pour diminuer les coûts puis desservir un territoire qui pourrait être desservi par train.

Donc, je complète en disant : Ça fait des mois... des semaines qu'on est prêts à annoncer les premiers investissements qui sont quand même, puis on l'a dit, de l'ordre de plus de 50 millions. Là, il faut quand même aller de l'avant pour statuer sur les prochaines étapes. On est rendus là. Il faut le faire. Il faut que ça commence pour qu'on puisse en finir. Mais, non, ça ne sera pas un grand plan d'un seul coup, de Gaspé, 325 kilomètres en investissement puis en réalisation. Il faut y aller par étapes pour s'assurer qu'on ait assez d'argent pour tout faire. Puis ça va coûter plus que 100 millions pour faire... l'ambition de faire... de réhabiliter cette voie ferrée là sur l'ensemble de son tronçon.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Merci, M. le député de Gaspé. Ceci met fin à un bloc de l'opposition officielle.

Document déposé

Juste avant de céder la parole à la députée de Fabre, tout simplement confirmer que nous avons bien reçu les lettres et résolutions des différents organismes sur le parachèvement de l'autoroute 35, déposées par le député de Saint-Jean. À des fins d'enregistrement, je confirme le dépôt.

Mme la députée de Fabre, vous aviez débuté votre question, mais vous ne l'aviez pas terminée.

Mme Sauvé : C'est exact, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Je vous cède à nouveau la parole.

Mme Sauvé : Merci, M. le Président. Alors, dans mes propos précédents, bien sûr, j'ai parlé du REM et des impacts à Laval, qui touchent particulièrement les citoyens de mon comté qui résident à Laval-sur-le-Lac et aux îles de Laval, dont l'Île Bigras. Je suis en lien constant avec les représentants des comités de citoyens qui ont des préoccupations, bien qu'ils soient en faveur du projet du REM de façon très enthousiaste.

J'ai nommé aussi que, depuis le début des réflexions et des discussions que j'ai eues, plus tôt, j'ai fait un peu la chronologie, là, des événements, mais depuis le début le ministre a été très attentif aux enjeux de mes citoyens. Je veux le nommer. Il a participé à une rencontre, le 12 novembre dernier, à entendre les réalités terrains, que ce soit dans l'aménagement, l'érection, entre autres, d'un mur antibruit, aussi les travaux simultanés de ville de Laval et de la Caisse de dépôt pour le REM, pour l'accès à l'île Bigras, l'accès au golf, donc, évidemment, aussi, la planification des travaux et l'information aux citoyens. Bref, depuis le début, le ministre a été très à l'écoute et très présent.

Je vous dirais que, dans les événements récents, dont il est d'ailleurs au courant, bien sûr, il y a eu des rencontres entre les représentants de la ville de Laval, les représentants des comités de citoyens. Il y en a eu une, d'ailleurs, le 5 avril dernier entre les services techniques de ville de Laval, représentants du comité de citoyens de Laval-sur-le-Lac et les représentants de la Caisse de dépôt Infra, et, au départ, alors qu'il y avait des solutions constructives pour l'accès au golf, il semble qu'il y a des scénarios qui ont changé. Et malgré le dialogue qui avait cours jusqu'à maintenant, il y a des positions assez intransigeantes qui viennent de la part de la Caisse de dépôt et qui amènent de l'insatisfaction du côté du comité de citoyens, qui veut vraiment travailler à des solutions très concrètes, et qui vont viser une acceptabilité sociale pour l'ensemble des citoyens.

Alors, ma question au ministre, M. le Président, est la suivante. Alors qu'il est très au fait des enjeux et très disponible à entendre leurs préoccupations, j'aimerais qu'il m'explique un peu le mode de communication entre lui, le ministère, la Caisse de dépôt et la ville pour la suite des choses et les scénarios qui sont en cours d'élaboration.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la députée de Fabre. M. le ministre.

M. Lessard : Oui, merci. Donc, ma collègue de Sauvé, donc, a été proactive dans ce...

Une voix : ...

• (17 h 50) •

M. Lessard : ...Fabre, excusez-moi, Fabre, alors, qui a été très active auprès de sa communauté. Parce qu'évidemment on ne se rend pas compte, mais, oui, ça aura un impact important — parfois il y a des impacts qui sont positifs, parfois il y a des impacts qui sont non sollicités — puisque c'est un quartier très résidentiel.

Et la première préoccupation qu'avaient les deux comités qu'on a rencontrés, c'était... il y a plusieurs travaux qui vont être exécutés, dont la reconstruction de certaines infrastructures sur les îles, en disant : Si vous êtes en train de faire le REM en même temps qu'ils sont en train de faire le pont, on va avoir un problème tantôt, on n'aura plus de voie de sortie. Donc, on craint l'isolement ou on craint d'être pris en otage, d'une certaine façon.

Alors donc, je pense que la rencontre qu'on a eue m'avait sensibilisé au fait que la séquence des travaux, que ce soit à Laval, que ce soit ailleurs... J'étais avec les représentants de la ville de Kirkland et autres, donc... ou de Brossard, qui sont préoccupés sur la façon dont on va travailler, les projets dans lesquels la séquence va s'organiser. Donc, c'est de ne pas perdre des opportunités aussi et... ou de maintenir des actifs pour du développement futur.

Dans votre cas, sur la préoccupation sur l'accès au golf, évidemment, immédiatement la Caisse de dépôt a signifié que l'entrée vers le golf allait être fermée et qu'ils priorisaient de faire d'autres types d'infrastructure qui préoccupaient quand même la communauté locale, en disant : Dans mon visuel, dans ma vie à tous les jours, je vais-tu avoir une structure de béton en pleine face, qui dévisage le territoire, qui... il ne faut pas le prendre... On n'est pas en milieu urbain fortement densifié où est-ce que les structures s'entrecroisent, où est-ce que la vie est à travers.

Quand tu demeures en dessous du pont Jacques-Cartier, dans un immeuble, tu ne te poses pas la question, en levant les yeux : C'est quoi qui est en haut? Tu sais, tu dis : Ah! c'est le pont Jacques-Cartier, puis mon immeuble, puis mon condo est en dessous du pont Jacques-Cartier, ce qui est la réalité. Mais, quand on vit à Laval-sur-le-Lac, c'est un quartier résidentiel, on vit une vie paisible, on est en... l'environnement qui est un peu bucolique, même, parce que, si près, il y a tant de monde, mais, juste un petit peu en dehors, on a la paix d'une vie plus sociale.

J'ai pris connaissance aussi des... parce qu'ils sont positifs, ils voient l'incidence qu'aura le REM. Quand on a ces représentations-là... Et ils proposent des alternatives qui ont moins d'impact visuellement puis des effets moins sur la

signalisation. Parce que, si on ne peut plus rentrer par le golf par cette voie-là qui était déjà connue, mais qu'on pourrait faire une sortie ailleurs à la pointe du golfe, bien... Ils font des propositions.

Quand les propositions sont données comme là, là, quand on le reçoit, évidemment, on travaille avec la caisse. Le sous-ministre siège aux différents paliers stratégiques. La caisse a quand même son autonomie. Le gouvernement y participe, mais on fait nos représentations aussi auprès de la caisse. Parce que tout le périphérique, là, la caisse assume le fait qu'elle va réaliser un train électrique avec un parcours connu, des investissements connus puis des prises en charge d'infrastructures... nous, de déplacement de maisons, de commerces, parce qu'il y en aura dans le tracé, des expropriations à faire, puis nous-mêmes de voir à fournir... je pense que c'est plus de 200 millions de dollars qu'on va investir pour déplacements d'utilités publiques et expropriations.

Donc, dans le document que vous m'avez déposé pas plus tard que ce matin ou hier... donc, sera acheminé directement à la Caisse de dépôt pour qu'on puisse leur signifier qu'il y a des résidents qui ont une autre approche là-dedans. On sait que ça va se réaliser par phases, donc ça nous donne du temps de faire les représentations.

Ça m'amène aussi... que la Caisse de dépôt a quand même fait beaucoup de portes ouvertes. D'ailleurs, quand on s'était rencontrés, on les avait invités à aller à la porte ouverte qui se faisait tout près du territoire. Ils ont pu y participer, donner leur version.

Évidemment, on s'en va vers la phase finale. Puis, dans la phase finale, ça se peut qu'il y ait des désagréments pour d'aucuns parce qu'on va et donner le service et construire. Mon collègue de Deux-Montagnes, qui est ici... Donc, il y a la modalité du train électrique qu'il y a actuellement. Ça ne sera pas celui-là qui va être, donc, en service parce qu'on va avoir des véhicules plus légers, plus souples, plus rapides, des modules plus petits, fréquence augmentée. Donc, il va voir lui-même un changement dans la prestation et connaître quelques impacts pour la mise en service.

Donc, on le sait, il y a eu beaucoup de portes ouvertes, que ce soit chez vous, ailleurs, dans l'ensemble des arrondissements de Saint-Laurent, de Brossard, de L'Île-des-Sœurs, de Pointe-Claire des Deux-Montagnes. Il y a eu consultation du Bureau d'audiences publiques en environnement jusqu'à épuisement, pratiquement, étant donné qu'à la fin il n'y avait presque plus de monde qui y allait. Mais il faut que la caisse continue de parler à la population, de les informer. Elle le fait par des séances de médias sociaux, de Web, de radiodiffusion.

Mais honnêtement, on doit être aussi la clé qui... comme députés, on doit aller voir notre monde puis leur dire : C'est ça, la réalité, puis être l'interface pour dire : Quand il y a de l'insatisfaction, il faut le communiquer correctement puis il faut essayer d'apporter des solutions. Jusqu'à maintenant, je pense que là, il y a un peu de frustration, évidemment, parce que ça semble se dessiner plus précisément étant donné que normalement, vers l'automne, on devrait être en mode de début des travaux. Évidemment, là, ils ne commenceront peut-être pas par le secteur de Laval en partant, mais il y aura plusieurs chantiers qui vont conditionner beaucoup d'investissements et, évidemment, pour la réalisation du grand projet.

Alors donc, je veux... puis je donne l'exemple de ma collègue de Fabre qui va voir son monde, reçoit l'information, nous la retransmet, puis ça nous permet d'avoir un partage additionnel avec la caisse. Parce que, savez-vous quoi? On va en avoir, de ce genre d'événements. Il y a à peu près 34 bâtiments qui vont être démolis parce que c'est des bâtiments qui sont complémentaires, des fois, c'est des résidences, des commerces. Alors donc, dans le parcours dans lequel les gens ont reçu un avis, donc, de mise en réserve... et parfois, la prochaine étape, ça sera l'expropriation.

Donc, il y a un dialogue avec la société. C'est un projet de société. Puis il y en a d'autres qui seront plus impactés que d'autres à cause des infrastructures. Ça sera peut-être bénéfique pour eux parce qu'ils seront à proximité d'un service amélioré. Mais en même temps, visuellement, parfois, si tu es devant un mur antibruit, bien, ça peut changer un peu la vie.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, Mme la députée de Fabre.

Mme Sauvé : Je voulais simplement, M. le Président, remercier le ministre pour sa réponse et d'acheminer l'état de situation à la Caisse de dépôt. C'est très apprécié pour mes citoyens. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, le député de Mégantic me fait signe qu'il a une question. Alors, d'après moi, vous allez pouvoir débiter la question et y revenir plus tard ce soir. M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : O.K. Donc, merci, M. le Président.

Une voix : En terminant!

M. Bolduc : En terminant! C'est à peu près comme ça que ça va se passer...

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste six minutes, monsieur.

M. Bolduc : Six minutes?

Le Président (M. Iracà) : Six minutes.

M. Bolduc : Je n'aurai jamais le temps de me rendre à la question. En fait, M. le Président, je voudrais commencer par un préambule parce que mon sujet, ça va vraiment être le problème d'érosion des berges. Mais, avant d'arriver là, on va se poser la question : Pourquoi ça arrive, ça?

Puis curieusement, en fin de semaine dernière, je lisais un rapport fascinant — je sais que M. le ministre le lirait trois fois, lui — sur, finalement, les changements climatiques, puis on ne nous annonçait pas des très bonnes nouvelles

là-dedans. En fait, ce qu'il disait, fondamentalement, c'est que la moyenne d'augmentation des températures révisée pour l'année 2016 indiquait un réchauffement de 1,65 °C par rapport à la moyenne des températures du XXe siècle, donc, et 2016 était une année record qui avait battu celle de 2015 qui, elle, avait battu celle de 2014. Donc, le problème des réchauffements climatiques est de plus en plus accéléré, et il se produit des choses de plus en plus — comment je dirais ça? — imprévisibles.

Puis, quand je regardais cette analyse-là... Puis il faut comprendre que 100 ans de moyenne, là, la fin du XXe siècle était relativement différente de celle du début. En fait, les premières décennies du XXe siècle étaient 0,7 °C en bas de la moyenne. Donc, si l'on considère que le début du XXe siècle était 0,7 °C de degré en bas de la moyenne et qu'on est 1,6 °C par-dessus, on a déjà excédé le 2 °C d'augmentation de température sur l'échelle mondiale. Donc, c'est préoccupant, surtout dans le cadre où le COP21 et les accords internationaux parlent de maintenir à moins de 2 °C. On est dans une situation quasi impossible, surtout que la Chine et les grands pays, en fait, on ne voit pas de ralentissement significatif à court terme.

• (18 heures) •

Puis je vous donne l'exemple, la Chine a une émission d'un peu plus de 10 milliards de tonnes de CO₂ et les États-Unis, 6,6, puis à leur deux ils représentent 50 % des émissions mondiales. Puis ces deux pays-là, à court terme, n'auront pas de ralentissement significatif dans les années qui viennent. Donc, on a un problème assez sérieux sur le fondamental des critères, qui fait que, depuis 1900, le rapport que je regardais nous disait que les océans ont augmenté de neuf pouces. Neuf pouces, c'est 22 centimètres. Donc, pour les gens, là, qui... ça peut ne pas paraître beaucoup, neuf pouces, là, mais, si vous considérez ça sur 150 millions de kilomètres carrés, ça commence à faire de l'eau pas mal.

Ça fait qu'il y a quelque chose de très préoccupant là-dessus. Et la fonte des glaciers... puis au Groenland, si vous regardez sur Google Earth, vous allez voir, M. le Président, quelque chose de vraiment inquiétant. Puis on est capables maintenant de mesurer les volumes de glace. Entre autres, ils mentionnaient qu'il y avait, il y a, je pense, 30 ans, 2,8 millions de kilomètres cubes de glace sur le Groenland puis que là, on est rendus à 1,8. Donc, le phénomène est tellement rapide maintenant qu'on est en phase de décélération pour la fonte de la glace parce que l'épaisseur puis les superficies commencent à réduire de façon significative. Et ils disaient que la prochaine étape, qui les inquiète encore plus, c'est l'Antarctique, qui, lui, contient encore pas mal plus de glace, ce qui va avoir encore un phénomène de plus en plus important.

Ça, c'est un peu le contexte dans lequel on s'enveloppe pour considérer des éléments d'érosion, de changements climatiques. Alors, on en a parlé à quelques reprises aujourd'hui, mais je pense que, quand on le regarde dans le contexte plus large, il est clair et net que nous allons devoir avoir des réflexions qui ne seront pas des réflexions à court terme. Ça va devoir être des réflexions à long terme parce qu'on ne pourra pas arriver avec une solution pour cinq ans. Il va falloir penser plus loin que ça pour qu'on puisse approcher le débat de fond sur l'impact des changements climatiques. Puis ça, c'est juste l'introduction... Est-ce que j'ai encore beaucoup de temps?

Le Président (M. Iracà) : Alors, de vous suggérerais ce soir de vous habiller très chic, nous serons au salon bleu, alors, pour poursuivre les beaux crédits que nous avons pour un trois heures consécutives, ce soir, à compter de 19 h 30.

Compte tenu de l'heure, je suspends les travaux jusqu'à 19 h 30.

(Suspension de la séance à 18 h 2)

(Reprise à 19 h 32)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, ça me fait plaisir d'être ici ce soir avec vous. Nous allons passer un beau trois heures ensemble ce soir, je suis tellement content, un beau mercredi soir. Alors, nous allons reprendre nos travaux.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports, mobilité durable et électrification des transports pour l'exercice financier 2017-2018. Puisque nous débutons nos travaux, Mme la secrétaire, à 19 h 32, alors j'ai besoin du consentement pour qu'on puisse terminer. Si on veut respecter le bloc d'un ministère extrêmement important, il faudrait finir à 22 h 32. Êtes-vous d'accord? J'ai le consentement. Les gens me disent qu'ils sont d'accord. Parfait, nous allons continuer.

Alors, nous débutons ce soir avec le groupe parlementaire formant l'opposition officielle, et on me glisse à l'oreille que c'est le député de Sanguinet qui va poser des questions pour débiter le bloc. Alors, M. le député de Sanguinet va débiter, et on va revenir. Il y a eu du temps qui a été remis de la partie gouvernementale. Il restait quelques minutes, M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : ...on finit mardi soir pareil, hein?

Le Président (M. Iracà) : Non, il nous en reste demain. On finit demain. On termine demain. Alors, nous sommes mercredi soir, M. le député de Mégantic, le 26 avril 2017, et nous terminons le 27 avril 2017, à votre connaissance. Alors, le député de Sanguinet, la parole est à vous.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Alors, bien, j'espère que le souper a été bon et j'espère que vous êtes maintenant prêt à, en tout cas, répondre au moins partiellement, parce que je pense que ce n'est pas évident, ce que je vous demandais, parce que... En tout cas, moi, je ne trouve pas que c'est évident, là.

Je veux juste essayer de mieux comprendre le cadre financier puis où est-ce qu'il est, le point mort, là, si on veut respecter un peu ce qu'on s'attend d'un investissement au minimum, là, même si c'est dans le transport en commun puis

on sait qu'un investissement en transport en commun, ce n'est pas souvent rentable, là. Ça fait que je vous écoute, M. le... À moins que vous ayez besoin d'autres informations avant de procéder.

M. Lessard : Non. Non, ça va. Ça va aller, M. le député.

M. Therrien : Ça va? O.K. je vous écoute.

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

M. Lessard : Oui, merci, M. le Président. Donc, on essaie de donner les réponses les plus complètes. Donc, la question qui est posée sur le coût, comment il atteint son 8 %, etc., bien, ça relève de la Caisse de dépôt et de placement. On a demandé d'avoir quelqu'un, parce que, tout simplement, ça serait aux crédits des Finances qu'on aurait pu avoir la réponse. On me dit que le président, M. Sabia, sera aux crédits des Finances le 2 mai à 15 heures. Il va répondre à toutes les questions concernant c'est quoi, les modalités ou quelles sont ces balises qui permettent de déterminer son coût puisque, dans la fiche, comme ministre des Transports, on accompagne la Caisse de dépôt. Elle fait son montage, ses simulations, autant de fréquence, de montage financier. Là, ils ont fait des appels de propositions tant et aussi longtemps qu'ils n'ont pas encore conclu sur le montant final pour déterminer le coût, mais... Et je dois rappeler que, dans le document qu'on avait ici, donc produit lors du dépôt des finances, c'est-à-dire qu'à la fin un expert indépendant évaluera le rendement attendu par la caisse en vertu de son modèle.

Donc, j'essaie de donner le maximum de réponses, mais sauf que ce sera lors des crédits des finances que M. Sabia lui-même va venir répondre à cet élément-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Je vais vous avouer pourquoi je vous pose la question à vous, parce que je l'avais posée au ministre des Finances puis je n'avais pas vraiment eu de réponse. En tout cas, la façon qu'il me parlait, là, c'est qu'il n'avait pas fait cette analyse-là. Là, je vous la pose à vous, mais ce que je comprends, c'est que c'est entre les mains de la Caisse de dépôt et de placement puis c'est le 2 mai que je vais pouvoir finalement obtenir réponse à mes questions. C'est ce que je comprends.

M. Lessard : Exactement, M. le Président. Donc, le 2 mai, dès 15 heures, le président de la caisse sera là pour expliquer son modèle financier, puis je pense, c'est la meilleure personne, toute appropriée pour répondre à ça.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Oui. Écoutez, je peux-tu m'essayer pour une question, puis vous me direz si vous pouvez répondre ou non?

M. Lessard : Il n'y a pas de problème.

M. Therrien : Ce que j'ai entendu par rapport au financement, ce qui était problématique, parce qu'on avait de la misère à évaluer l'impact que ça avait sur l'ARTM et, par conséquent, sur le gouvernement, c'est que, comme vous l'avez dit à la question, là... pas à la question, pardon, à la page 17, 18, là, c'est que le financement se ferait par personne-kilomètre. Et c'est un peu difficile d'évaluer le coût pour le ministère, pour l'ARTM, parce que ce que je comprends, il y a une partie qui sera financée par l'ARTM, via le ministre, le ministère ou via des taxes municipales, je ne sais pas trop. Ça, selon certaines sources que j'ai entendues, ça pouvait être problématique, parce que, pour savoir le coût, il fallait savoir le nombre de personnes-kilomètres à évaluer par année. Je ne sais pas si vous me suivez.

C'est que moi, mettons, je suis à la Caisse de dépôt et placement, je vous dis : Moi, si je veux rentabiliser mon projet, j'ai tant de millions de kilomètres-passagers par année, et, vous, je m'attends à un financement de tant du kilomètre. Le problème, c'est qu'on n'est pas sûr de notre estimation, et ça veut dire que le montant que devra payer l'ARTM, le ministère ou les municipalités va avoir tendance à être très, très variable. C'est difficilement prévisible.

Est-ce que je dois attendre la Caisse de dépôt pour répondre à cette question-là?

M. Lessard : Je vais répondre.

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

M. Lessard : Oui. L'ARTM, actuellement, l'Autorité régionale de transport métropolitain, a le mandat, au 1er juin, d'être fonctionnelle, qui unit l'ensemble des conseils intermunicipalités, donc, de transport, pour ceux qui étaient dans la communauté métropolitaine, avec donc les sociétés de transport qui vont continuer de donner la desserte que sont la Société de transport de Longueuil, de Laval, la Société de transport de Montréal et l'AMT qui est intégrée. Donc, eux, ça, c'est le service connu sur la communauté, donc planification et faire en sorte que le 1er juin la grille de tarification soit donc mise en place par l'annonce qui va être faite.

Eux, c'est ce qu'ils ont à déterminer sur ce qu'ils avaient actuellement. Maintenant, après, ils vont conclure une entente avec le REM sur la prestation de services, le montant qui devra être convenu pour donner le service. Alors, dans le

budget qui est présenté, donc deux choses. Le REM a fixé les balises à l'intérieur desquelles il devrait évoluer au kilomètre-passager, entre 66 et 72. Il dit : Attendez, quand je vais avoir tout finalisé mes ententes puis évalué mes coûts, je vais connaître le coût de mon projet, le coût de financement, le coût d'opération, etc., et là je vais être capable de fixer la balise.

Le gouvernement fait la chose suivante pour stabiliser l'ARTM aussi, parce qu'à la page 25 du même document qu'on a, on dit : Nouveau soutien à l'ARTM. Pour soutenir l'ARTM, donc, dans ses nouvelles responsabilités, le plan économique prévoit un financement additionnel de près de 1 milliard de dollars sur cinq ans. On dit : Vous autres, vous avez des contributions municipales, des taxes, des contributions de l'utilisateur, etc. Pour s'assurer, donc, une stabilité, on va, en plus que le REM dit : Voici à l'intérieur dans lequel, moi, je vais être capable d'évoluer entre 66 et 72, mais je vais aussi faire de l'investissement, donc je vais donner des sources de revenus pour bâtir des assises solides sur deux volets, alors donc qui est indiqué dans le document.

Donc, on vient sécuriser l'ARTM qu'il n'y aura pas de volatilité quand l'établissement du REM va apparaître. Puis, pour appuyer ça, bien, on voit dans les autres pages quelles sont les sources de revenus, qu'est-ce qu'ils vont faire pour l'exploitation, qu'est-ce qu'ils vont faire pour l'impact du fait de remboursement de la taxe de la TVQ, des coûts liés aux ajustements des tarifs préférentiels au déficit de l'AMT, qu'on vient réduire et neutraliser. Alors donc, l'environnement dans lequel on évolue, là, est là-dedans.

• (19 h 40) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : O.K. Je vais juste vous poser une dernière question avant de sortir du cadre financier, parce que ce que je comprends, c'est que c'est au mois de juin qu'on va avoir plus de détails sur le cadre financier, personnes-kilomètres, ainsi de suite. C'est ce que je viens de comprendre. Est-ce que c'est...

M. Lessard : Oui, le cadre financier pour...

M. Therrien : Tu sais, là, mais pas le cadre financier comme on l'a là, là, mais vraiment avec précision, les personnes-kilomètres, l'argent qui va venir, parce qu'à la page — ne bougez pas — la page 17, un coût par passager-kilomètre compétitif, là, vous voyez, là, le premier picot, là, puis on voit, là, qu'il y a les revenus des tarifications des usagers, donc ce que vous dites, et les contributions publiques au transport collectif. Ça fait que moi, ce que j'ai compris, c'est plus en juin qu'on va avoir des informations là-dessus.

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

M. Lessard : Oui, à l'été. Ce que ça vient dire pour l'ARTM, puis pour la population, puis pour ceux qui financent : ils ont fait leurs devoirs et ils ont fixé la balise entre 66 et 72. Maintenant, il faudra qu'ils concluent l'entente en disant : O.K., j'ai ouvert tout ce que j'avais à ouvrir comme soumissions, analyses, etc. Donc, il va falloir qu'ils fixent, à un moment donné, à dire : C'est 70, 71 ou 69. Donc, ça vient au moins positionner la balise dont ils avaient besoin pour obtenir la rentabilité à long terme.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : O.K. J'imagine que je vais avoir d'autres questions plus tard, et je poserai peut-être à la Caisse de dépôt, j'irai faire un tour... Puis, au mois de juin, je répète que ça aurait été le fun d'avoir une commission parlementaire, parce que c'est intéressant comme sujet, puis moi, je trouve que... Nous, on n'est pas contre le transport en commun. Évidemment, vous, vous l'êtes, là, parce que, si vous poussez un projet comme ça, vous êtes pour le transport en commun. On l'est aussi. Puis nos réticences ont toujours été... puis je pense que — je pense que je peux m'adresser au ministre — vous avez toujours compris que ce n'est pas qu'on était contre le transport en commun. On trouvait que ce projet-là, pour 6 milliards, n'en donnait peut-être pas assez pour la population. Mais, bon, là, on va voir plus loin. C'est juste qu'on sera en juin pour avoir les détails de ça, puis on sait que ça sera engrangé, puis là on tombe un peu sur le «fast track». Ça ne nous donne pas grand temps de réagir, puis je trouve ça un peu dommage, mais, bon, c'est correct, on passe à autre chose.

J'aurais peut-être une dernière question parce qu'il y a un chiffre que je ne comprends pas, puis j'aimerais ça que vous me l'expliquiez, puis je ne le comprends pas pour... Tu sais, à un moment donné, j'apprends à vous... Tu sais, ça fait depuis 2012 que je suis ici puis, des fois, j'apprends... bien, j'apprends sur le tas, évidemment, mais il y a quelqu'un qui m'avait dit : Tu ne poses jamais des questions dont tu ne sais pas la réponse dans une étude de crédits. Là, je vous l'avoue, je ne la sais pas, la réponse, puis c'est un chiffre que j'ai, puis je veux avoir la réponse. Vous allez être gentil, hein? Vous allez me donner la réponse? J'espère. Là, je suis mal parti parce qu'il ne m'écoute plus. O.K.

M. Lessard : ...

M. Therrien : Non, mais des fois, le contact visuel peut aider à mieux comprendre, je ne sais pas. C'est ce que ma mère me disait quand j'étais petit.

En tout cas, page 29, là, en bas, là, et vous avez un tableau, là, les municipalités, 23,5 millions, puis là il y a un petit 1, puis c'est écrit : excédant des... excluant les contributions municipales existantes. Juste me dire c'est quoi, ça, ce 23 millions là?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Sanguinet.

M. Lessard : Attendez un peu. Donc, c'est parce que, là, il fait référence à un tableau direct. On a peut-être un peu de soutien.

Dans le tableau qui soutient juste au-dessus, on dit : La contribution à l'exploitation, parce que là on est : Appuyer la mise en service du REM dans la page 29; on a après ça les impacts sur les mesures visant à soutenir l'ARTM. On dit : Le gouvernement va les soutenir, 75 millions la première année, 133 millions la deuxième année pour contribution à l'exploitation. Puis la contribution à la plus-value, là, on vient remplacer la capitation par une contribution de l'État. Donc, contribution à l'exploitation maintenant : Le gouvernement entend offrir un soutien financier à l'ARTM équivalent à 85 % du coût additionnel lié à la mise en service du REM. Ce soutien est estimé à 75 millions pour l'année 2021-2022 et à 133 millions pour la deuxième année, parce que là c'est une année complète.

Concernant les coûts additionnels, on dit : Par rapport à la situation actuelle entre 2022-2023, l'impact additionnel net du REM pour le gouvernement sera de 133 millions et s'établira à 23,5 millions de dollars pour les municipalités. Donc, il y a toujours une contribution. Donc, c'est le 15 % du coût d'exploitation, 133 millions, qui représentent 85 %. Donc, de ce montant-là, il y a 23,5 qui viennent des contributions des municipalités.

M. Therrien : O.K. Là, vous avez répondu à question, parce que je me demandais... je savais que 133 millions, ça venait du gouvernement, c'est récurrent à toutes les années, mais je ne savais pas pour le 15 %. Je ne savais pas que l'autre, c'était 85 %. O.K.

Bon, je vais terminer avec des questions plus... Ce qu'on entend beaucoup, là, quand on parle aux experts... C'est sûr que, quand on parle aux experts, ils vont nous parler, là, des coûts, puis ils trouvent que c'est cher, ainsi de suite. Mais je pense que j'ai fait le tour au niveau de l'analyse financière, là, mais, par rapport... par exemple, là, le tunnel Mont-Royal, c'est très décrié. Ça coûte cher, c'est déjà utilisé par un train électrique. Là, si le REM l'utilise, c'est juste le REM qui va pouvoir l'utiliser, ça va coûter cher au gouvernement.

Il n'y a pas de possibilité de dire : Peut-être qu'on pourrait faire autrement ou... C'est parce que c'est très critiqué, là, le fait que le tunnel Mont-Royal soit utilisé seulement par le REM puis que ça va coûter très, très, très cher. Quand je vous parlais, là, tu sais... il y a-tu des éléments là-dedans qu'on peut changer, bien, ça, pourquoi on n'a pas pensé à, je ne sais pas... parce que là tu as le train de Mascouche qui passe par là. Le train de Mascouche, les gens vont être obligés de débarquer. Tu sais, il y a ça, là. Tu sais, mettons, vous demeurez à Mascouche — on ne sait jamais ce qui peut arriver dans votre vie, bon — vous demeurez à Mascouche, vous prenez le train — je ne sais pas pourquoi, là, parce que vous allez prendre votre retraite, éventuellement, là — donc vous seriez là, mais vous prenez le train pour aller au centre-ville, pour voir les Canadiens. Bon, bien là, vous allez être obligé de débarquer pour entrer dans le REM. Tu sais, il y a des gens qui critiquent le fait qu'il y a des gens qui vont se dire : Bien, moi, tant qu'à ça, tant qu'à embarquer dans un train, débarquer, attendre l'autre, peut-être que finalement je n'utiliserai pas le REM puis le train de Mascouche.

Il n'y a pas quelque chose qu'on peut faire? Parce qu'il me semble que ça, c'est une lacune majeure au projet, puis, d'une certaine façon, on vampirise cette clientèle-là pour les mettre dans le REM, alors que c'est un train électrique, puis déjà ils sont desservis par ça, par un transport en commun.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Bien, ce qui est intéressant, il y a deux volets à votre question, à savoir, ça coûte cher de ne pas rentrer dans le tunnel, mais ça coûterait cher aussi changer le tunnel. Parce que la problématique, c'est que c'est un vieux tunnel.

Je suis allé, avec la présidente-directrice générale de l'AMT, pour voir la problématique, parce que plusieurs avaient invoqué la sécurité quand on est dans le tunnel. Donc, ça a été construit dans le début des années 1900, et il y a une limite physique à rentrer dedans, plus l'imposition, si ce n'était pas un train électrique... toute la question de s'il y a du frottement puis là les caractéristiques d'explosion, etc. Donc, on se souvient, il y avait eu toute cette dynamique-là quand Claude Bécharde était ministre, donc, responsable de l'Environnement, donc avait évoqué ou parlé de cette dynamique-là.

Il y a une interface. On comprend, le train de Mascouche, lui, il n'est pas un train électrique, là. Donc, la difficulté, c'est que, donc, il n'y a pas de possibilité de rentrer souterrain. Il y aura, oui, une interface, et là l'enjeu est de créer une interface rapide, puisqu'on souhaite qu'il arrive plus de monde aussi du secteur de l'Ouest, du secteur de Mascouche, et il y aura, à cette rencontre-là, donc, une interface à créer. Tu vas débarquer, ils vont prévoir, donc, des convois spéciaux pour embarquer immédiatement ces personnes-là qui vont arriver, pour créer le moins de temps possible... puis ça arrive, là, dans d'autres sortes de modalités de transport, mais ça demeure quand même un petit point où est-ce que technologiquement puis... le fait qu'il y ait moins d'attente, puis le fait qu'on ne soit pas trop dehors, puis qu'on ait un environnement agréable, puis qu'on soit jumelé... c'est-à-dire que, quand on arrivera du train de Mascouche puis qu'on aura à sortir, il faut que l'interface se fasse quand même rapidement. Ça veut dire qu'il y a des wagons qui doivent nous attendre pour être capables de sortir et d'accéder, là, directement à la gare Centrale.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Sanguinet, 3 min 50 s.
• (19 h 50) •

M. Therrien : Bon, écoutez, je trouve ça quand même dommage, là, qu'on n'arrive pas avec des tentations de vouloir changer des aspects. Mais là ce que vous semblez me dire, là, c'est que celui qui a vraiment la mainmise sur le projet, c'est la Caisse de dépôt, là. C'est comme le grand décideur, là. Ce que j'ai compris par rapport, mettons, à la

structure financière, on attend la Caisse de dépôt, c'est elle qui va justifier. Donc, je trouve que la Caisse de dépôt prend beaucoup de place, elle met beaucoup d'argent, c'est sûr, mais elle a presque un... en tout cas, moi, je pense qu'elle a un rendement garanti, parce que, quand Michael Sabia est venu en commission en 2015, puis on a créé Infra Québec, il nous avait dit que si la rentabilité n'était pas là, il n'y aurait pas d'investissement de la Caisse de dépôt. Ça fait que de facto, si on voit Michael Sabia dans le projet, c'est parce qu'en quelque part il se garantit, en quelque part, un 8 %. Je trouve que c'est beaucoup. En tout cas...

J'aurais une question... Je pense que j'ai fait le tour. Je voudrais vous parler... Je pense qu'on va déborder, il reste trois minutes, là.

Le Président (M. Iracà) : 2 min 40 s.

M. Therrien : Je peux-tu... parce que je voulais parler de quelque chose d'autre puis ça va s'étendre, là. Je voulais parler d'un autre sujet, mais j'aimerais ça reporter mon temps à plus tard, parce que je veux faire un bloc qui va parler de ce sujet-là, là, puis ça va prendre plus... Tu sais, tant qu'à partir, puis c'est comme un vieux char, là, tu sais... O.K. Ça fait que, tu sais, peut-être reporter...

M. Lessard : Vous pouvez peut-être enlever son deux minutes...

M. Therrien : Pardon?

M. Lessard : On pourrait peut-être enlever son deux minutes.

M. Therrien : Non, c'est correct, ça va aller. Je sais que vous... Ce matin, là, ça a été le moyen sur la souveraineté, là. Faites des efforts, pratiquez-vous devant le miroir, par exemple, parce que ce n'était pas facile.

Le Président (M. Iracà) : Bon, bien, écoutez, avec tout ça puis votre préambule d'explication, puis qui a été une très bonne explication, là, on est quand même rendus à 1 min 58 s. Donc, on va reporter le temps au prochain bloc sans aucun problème. Alors, nous allons revenir avec un autre bloc avec la partie gouvernementale, 26 avril 2017, M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Je vais mourir avec celle-là, hein, M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : Alors, pour un bloc de 20 minutes.

M. Bolduc : Merci. Donc, je vais repartir ma vieille voiture, comme dirait le député de Sanguinet, puis j'en étais à faire un petit détour environnemental sur le réchauffement de la planète et l'impact que ça a sur le niveau de l'océan, et il y a des conséquences à ça qui sont directes puis qui affectent le territoire québécois, et c'est là que je m'en vais.

Un des premiers constats que nous avons, c'est les phénomènes de température qui font que de plus en plus on a des conditions météorologiques que je qualifierais d'exceptionnelles. On a des pluies de plus en plus violentes, on a des précipitations parfois très, très rapides. On a aussi des périodes de sécheresse qui sont plus longues, plus difficiles, et ce phénomène-là va aller en s'amplifiant. Ce que ça, ça veut dire aussi, c'est que naturellement l'érosion, le calcul... puis là ça devient un peu plus compliqué quand on se met à penser à ça, le calcul des ponts, des ponceaux et des systèmes de drainage de nos territoires va devoir être revu à la hausse, et il est très difficile de prévoir, d'un milieu à l'autre, comment ce phénomène-là va affecter directement un environnement par rapport à l'autre.

On le voit déjà actuellement. Prenons, par exemple, le pergélisol dans le Nord où on a déjà un problème avec les résidences, avec les chemins, où historiquement Hydro-Québec pouvait faire des ponts l'hiver pour monter les turbines dans le nord. La température n'est plus assez fiable pour se permettre de faire ce genre d'exercice là, parce que la température est trop imprédictible. Donc, le phénomène de changements climatique va devoir nous amener à penser de nouvelles façons de faire, de nouvelles façons de regarder l'évolution des choses. Je prends l'exemple, là, des... par exemple, des inondations 0-20 ans, on excède ça régulièrement. On parle des taux d'inondations 0-100 ans, bon, je pense qu'on les a passés deux, trois fois dans les derniers 10 ans. On voit le changement. Je ne dirai pas que c'est un phénomène quotidien, mais c'est un phénomène qui accroît en fréquentation.

Donc, quand on commence à regarder tout ça puis qu'on se met à penser à comment on va redévelopper nos infrastructures... et on en a parlé cet après-midi, M. le Président, quand on a parlé de la réparation de la voie ferrée entre Matapédia et Gaspé puis qu'il faut refaire une quarantaine de ponts. Juste à penser à ça, j'ai eu un peu un mal de tête, parce que je me dis : Sur quelle base on va faire ça? Comment on va faire ce genre de calcul qui va nous permettre de s'assurer qu'on fait un investissement intelligent, durable? Parce qu'il faut penser à tout ça, parce que je pense que, dans le nouveau nom du ministère, il y a le mot «durable». Je pense que c'est un élément très, très important qu'il va falloir mettre en place.

Donc, notre société évolue, notre milieu évolue. Les changements climatiques vont nous demander d'être encore plus attentifs à la façon dont on va concevoir, dont on va imaginer les solutions pour exercer notre travail demain. Et moi, ce que je voudrais savoir du ministre, en fait, c'est quelles sont les façons que le ministère est en train de regarder actuellement pour considérer, finalement, l'érosion des berges et son impact sur le réseau routier actuellement.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Mégantic. M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Donc, la question est fort pertinente, parce qu'encore il n'y a pas si longtemps, il y a eu encore les hautes marées en Gaspésie et sur la Côte-Nord, qui ont encore ravagé une énième fois. Donc, soit qu'on se concentre à seulement réparer puis à attendre l'année prochaine puis encore les mêmes bris ou soit qu'on considère de faire quelque chose de différemment, puisque, de toute évidence, ça revient puis ça revient de plus en plus fort à chaque fois. Donc, comme quoi le réchauffement, il est palpable au Québec.

Juste à penser qu'il y a quelques années on ne produisait pas de sirop d'érable dans le Bas-Saint-Laurent puis en Gaspésie, même s'ils avaient des érables à sucre, étant donné qu'il n'y avait pas de variations de température entre moins 5 °C et plus 5 °C en période printanière. Il n'y a pas si longtemps, le caribou forestier était beaucoup plus bas. Si on recule il y a une centaine d'années, il était au milieu des États-Unis. Maintenant, il est rendu, il va franchir, tranquillement pas vite, vers le 49e parallèle, comme quoi les espèces remontent vers le Nord. Il n'y a pas si longtemps, la protection de la pomme de terre... on le produisait sur la Côte-Nord à certains endroits spécifiques parce qu'il était exempt de maladies et exempt d'un environnement où est-ce qu'il y a des mouches, des moustiques, etc., et aujourd'hui on est obligé de reconsidérer les lieux à cause du réchauffement. Donc, c'est vrai aussi sur les impacts sur nos routes, nos infrastructures, dont le pergélisol sur les aéroports nordiques.

Donc, la dernière année, le ministère, donc, est à préparer, à élaborer donc des orientations, des actions à entreprendre. Il y a un plan qui va se mettre en place nécessairement pour le considérer. Je dois dire aussi que, dans la dernière programmation, suite aux discussions qu'on a eues, il y a quand même aussi une sous-balise qui a été introduite en changements climatiques, qui a été créée dans l'axe amélioration du réseau, pour garantir donc le financement puis les interventions en stabilisation des routes, donc, qui permettent ainsi aux directions territoriales de prioriser ces projets-là. Le ministère actuellement est en train de consolider le portrait de la situation actuelle, identifier les sites où il y a des interventions à court terme, zéro à cinq ans, qui devraient être réalisées. Il va proposer aussi une stratégie d'investissement adapté, mettre au point un éventail de solutions de correction adaptées aux enjeux de différents types de sites, y compris des besoins en entretien ultérieur.

J'étais avec l'industrie, donc, des enrobés bitumineux, donc des enrobés intelligents, des techniques modernes, des nouvelles applications. Ils nous disent : On sait comment procéder dans certaines circonstances. Mettez-nous à contribution, parce qu'on a été interpellés internationalement dans d'autres situations, et ça a donné de meilleurs résultats. C'est pour ça qu'il y aura des bancs d'expérimentation certainement qui seront mis de l'avant pour voir quels sont les meilleurs effets. Parce que, cette année encore, c'est à coup de 5, 7, 10 millions de dollars qu'on fait juste remettre la même route à la même place et d'augmenter les protections. Mais, d'année en année, on remplace les mêmes sections à peu près. Et il y a certains endroits, si on est sur la Côte-Nord ou en Gaspésie, il y a un moment donné où il faudra envisager d'autres scénarios qu'on n'a pas envisagés maintenant puisque, de toute évidence, la mer se rapproche des infrastructures, met en péril et en danger la population et en péril nécessairement des secteurs ou des régions sur la desserte, à tout le moins, autoroutière.

• (20 heures) •

Et donc c'est comme ça. On travaille aussi en collaboration avec le ministère de la Sécurité publique. Il y a un protocole puisqu'on a développé, depuis quelques années aussi, des services d'expertise pointue en soutien technique hydraulique, maritime et fluvial ainsi qu'en chaussée. D'ailleurs, ça nous a servi. Sur l'autoroute 25, actuellement, il y a des équipes techniques du ministère des Transports qui ont été formées, donc, pour intervenir, diagnostiquer puis proposer des solutions, donc, avantageuses. Comme ils ont été prêtés récemment... On a donc prêté main-forte à Rawdon suite à des écroulements plus importants. Il y a l'équivalent d'un édifice de cinq étages qui s'est écroulé, là, la route qui est partie, c'est l'équivalent d'un immeuble de cinq étages qui est parti de là. Tout comme sur la 25 actuellement, même des ponceaux d'aujourd'hui, pourtant ça a été refait en 2001, je crois, 2001, et déjà on envisage de mettre des ponceaux plus grands, étant donné que la région reçoit, donc, plus d'eau qu'avant et de façon plus forte qu'avant. Donc, on est obligés de grossir les capteurs pour s'assurer qu'on puisse répondre à ces variations subites, mais surtout très intenses.

Alors, le ministère, là, est très actif, contribue donc avec une chaire de recherche qui va nous donner un portrait, va nous aider, donc, à bâtir cette expertise-là, mais... Donc, oui, c'est envisagé. C'est dans la programmation, puis c'est une balise additionnelle, là, dont on devra tenir compte.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : J'invite le ministre... D'ailleurs, c'est tout près de son territoire à lui, puis ce n'est pas chez moi, mais sur la route 108, à partir du chemin d'Adstock, pour aller à Beauceville, le ministère des Transports a fait des sections de route isolées. Il y en a sept, huit kilomètres. C'est fascinant parce qu'on s'en va... à partir de La Guadeloupe, en s'en allant vers... en s'en venant vers Québec, on a l'impression d'être dans des montagnes russes, Saint-Victor étant la pointe montante de cette section-là, puis deux, trois kilomètres plus loin, on tombe sur le chemin isolé puis on a l'impression de revenir sur une belle autoroute américaine, le chemin est très uniforme. Il y a trois différentes sections de différents âges, puis, encore là, on n'a pas vu de changement dramatique. Bon, ça fait seulement cinq ans que je voyage sur cette section-là, là, mais, encore là, il semble y avoir une technique d'innovation qui semble extrêmement efficace en comparaison d'autres secteurs. J'ai vu aussi, entre le chemin d'Adstock et Saint-Éphrem, ils ont pris la peine de refaire le chemin, là, ils ont au moins excavé un mètre, un mètre et demi, refait toutes les fondations, refait ça au complet, non isolé, et ce segment-là se détériore beaucoup plus rapidement que le segment isolé.

Donc, je mets cet exemple de critère là, de développement de technologies... Je ne sais pas si c'est très coûteux comparé à l'ancienne technique, ça fait que j'ai pris la peine de consulter les directeurs, les directions régionales, puis on m'a dit que ce segment de route là, ils avaient une estimation de vie... d'extension de 50 %. Donc, j'ai trouvé ça

très intéressant. Je ne sais pas si... Est-ce qu'il y a d'autres projets comme ça qui sont dans le même sens de développer des technologies et des façons de faire qui vont, si on veut, couper les coûts d'entretien à long terme en faisant une meilleure... ou une capitalisation, je dirais, plus performante?

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Donc, on voit parfois, là aussi, l'ingénierie en génie civil. Ils doivent innover à cause de la composition des sols. Exemple, la 25, où est-ce qu'on a un sol argileux, de l'argile bleue, tu sais, il n'y a comme pas de fond dans cette section-là, hein? On serait descendus avec un camion, puis, le camion, on l'aurait perdu dans cette argile-là qui est sans fond. D'ailleurs, ils avaient construit, il y a quelques années, les viaducs. Les viaducs s'affaissaient, aux dires, en tout cas, du préfet ou du maire de la municipalité de Saint-Roch. Ils ont dû réintervenir puis utiliser la technique, là, où est-ce qu'on met des fonds, donc, comme un bateau, comme pour flotter. Donc, ils ont dû appliquer une technique particulière pour bâtir la route par-dessus pour éviter les affaissements et éviter d'être envahis par la captation d'eau.

Donc, il y a, à quelque part, à toutes les fois, l'ingénierie et des pratiques nationales, même internationales, pour les types de sols qui correspondent moins à un usage de haute fréquentation, dont une autoroute, exemple. Alors, oui, puis on pourrait peut-être en nommer d'autres. On a la sous-ministre aux structures, si vous le permettez, qui pourrait peut-être en parler. Si vous me permettez, M. le Président, peut-être que la sous-ministre responsable aux infrastructures...

Le Président (M. Iracà) : Allez-y. Bien, si j'ai consentement, il n'y a pas de problème, là. Oui, consentement? Alors, simplement, nommez votre nom avec votre titre avant de répondre.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe à l'ingénierie et aux infrastructures.

Le Président (M. Iracà) : Bienvenue, Mme Leclerc, ici, dans votre maison, la maison du peuple.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Merci.

Le Président (M. Iracà) : La parole est à vous.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Merci beaucoup. Oui, il y a différentes techniques. En fait, on a beaucoup travaillé sur l'amélioration de la durabilité de nos interventions parce qu'il faut investir. Mais, ça, c'est un investissement, là, ce n'est pas une dépense. Donc, il faut augmenter la durabilité. Puis, au Québec, bien, évidemment, le gel est un facteur qui est très important, qui vient endommager les structures de chaussée. Donc, on a essayé de limiter les effets de gel sur le sol porteur ou sur l'infrastructure par différentes techniques d'isolation. Alors, ce dont vous avez parlé tout à l'heure, c'est une technique d'isolation de chaussée qui fait ses preuves, mais la zone où vous êtes, c'est une zone où on essaie de voir le gain à long terme de différentes solutions.

On a plusieurs sections de route comme ça qu'on suit depuis plusieurs années parce qu'il faut faire la démonstration que c'est des techniques qui sont performantes. Alors, ça en est une, là, que vous avez vue à l'oeuvre, puis elle fonctionne très bien. Dans certains secteurs, on a des zones isolées un petit peu partout, dans Charlevoix, dans votre coin de pays aussi et un petit peu partout sur le territoire. Ça fonctionne très bien.

On utilise aussi ce type de technique là pour éviter de surcharger des sols qui sont sensibles à la compression des argiles, donc on appelle ça des remblais légers. Quand il faut faire des remblais d'approche, on essaie de ne pas trop mettre de la pesanteur sur le sol, qui va avoir tendance à se dérober ou à se déformer. Ça aussi, c'est des techniques qu'on utilise. Il y en a d'autres. Il y a des nouveaux matériaux et des nouveaux produits qui arrivent sur le marché, donc il faut être attentif. Il faut rester prudent, hein, parce que souvent on peut nous vendre du rêve même en chaussée. Donc, on teste puis on voit les choses évoluer avec des suivis de performance structurés.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme Leclerc. M. le député de Mégantic, avez-vous une sous-question ou des sous-questions? Il vous reste 4 min 50 s.

M. Bolduc : Ah, mon Dieu, je vais faire mon possible pour essayer de suivre et de me limiter. Je suis heureux, tout d'abord, de constater qu'on est en train de faire des développements technologiques qui vont nous permettre non seulement de dire : On fait quelque chose puis on verra, on fait des analyses, on prend des mesures, on fait des études. Puis vos commentaires m'amènent à réfléchir sur un autre élément que j'ai observé dernièrement, puis je voudrais vous entendre là-dessus : c'est des ponts et des échangeurs sur l'autoroute 73. Puis, lors d'une visite il n'y a pas longtemps sur ce réseau-là, j'ai constaté qu'il y avait des équipements, des lecteurs de... je ne sais pas si c'était des lecteurs de vibration ou de contrainte, et des lecteurs de mouvement pour évaluer les déplacements ou les mouvements du pont durant les saisons. Je n'ai pas les détails de ça. Mais j'ai constaté, dans les dernières technologies qui ont été mises en place, des appareils de mesure et de l'instrumentation qui n'existaient pas auparavant. Donc, le temps qu'on fait le tour, en fait, du développement de technologie et de l'innovation, est-ce qu'il y a quelqu'un qui peut nous préciser la nature de ces outils-là? Puis est-ce qu'ils sont aussi de même nature pour allonger la vie des produits fabriqués?

Le Président (M. Iracà) : Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Dans notre domaine, il y a, oui, les infrastructures, la construction des infrastructures et leur suivi, mais il y a aussi toute l'exploitation du réseau. Alors, il y a des nouvelles techniques de déglacage d'infrastructures — c'est un petit peu ça, je pense, vous parlez du pont de la rivière Famine, si je vous vois aller, là?

M. Bolduc : Oui.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : C'est un endroit où on a mis des systèmes d'aspersion. Donc, il y a des capteurs, vous avez tout à fait raison, qui vont mesurer les températures ambiantes, températures de surface, et, à un moment donné, automatiquement, il y a des systèmes d'aspersion qui vont venir déglacer le pont, la surface du pont. Parce que la rivière Famine, on descend puis, après ça, on remonte, donc il y a un risque de givrage sur le pont. Et pour ne pas envoyer trop de sel dessus, donc, il y a ces systèmes-là qui nous permettent automatiquement d'aller déglacer puis de s'assurer que l'adhérence est correcte sur le pont pour les usagers de la route pendant l'hiver.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme Leclerc. M. le député de Mégantic, pour une période d'environ deux minutes.
• (20 h 10) •

M. Bolduc : Donc, en fait, c'est fascinant, parce que moi, je trouve qu'il est très important que la population du Québec entende ce genre de technologies là et que les fonctionnaires puis que les employés, que les ingénieurs, que les techniciens sont en train de travailler sur non seulement améliorer la qualité des routes, mais allonger leur cycle de vie pour permettre de réduire les coûts, d'augmenter la sécurité, j'imagine, par le même effet, parce que si on a moins de risques de glace, on a une meilleure sécurité, etc. Donc, je pense que c'est quelque chose de très fondamental et je crois que le ministère aurait intérêt à publier ce genre de chose là, parce que c'est vraiment intéressant de voir que demain on va avoir des infrastructures qui vont être mieux adaptées, qui vont être plus intelligentes et qui vont sécuriser l'ensemble de la population. Donc, moi, je suis très heureux d'entendre tout ça.

Je vais terminer mes questions de ce soir en me disant : Est-ce qu'on va pouvoir aller beaucoup plus loin dans nos technologies? Et j'espère que ça va nous permettre d'innover dans tous les chapitres, incluant les réseaux ferroviaires, que certains de nos collègues anticipent avec beaucoup d'ardeur, et je pense aussi à mon réseau ferroviaire et ma voie de contournement à Lac-Mégantic, qui pourra me permettre aussi peut-être de voir des innovations et des éléments intéressants pour la population de Mégantic. Donc, c'est fascinant et j'ai un espoir qu'on va arrêter de faire les montagnes russes dans nos régions, le printemps, parce que j'ai beaucoup de citoyens de ce temps-ci qui ne sont pas très heureux parce que les routes ne sont pas très belles et il faut se déplacer quand même à tous les jours, comme à l'habitude. Donc, je pense que c'est des bonnes nouvelles pour la population.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Mégantic. Ceci met fin au bloc alloué pour la partie gouvernementale. Nous allons débiter un autre bloc avec Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, pour un bloc de 20 minutes. Nous vous souhaitons, évidemment, bienvenue dans cette très belle commission. Vous allez voir, c'est une belle commission. Alors, on vous souhaite la bienvenue et un beau bloc de 20 minutes. La parole est à vous, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Merci, M. le Président. Vous êtes très accueillant, c'est tout en votre honneur. Bonsoir, tout le monde.

Bien, je suis contente de pouvoir, au nom de ma formation politique, pouvoir entamer ce premier bloc d'une vingtaine de minutes avec le ministre des Transports. Je vais aller, bien sûr, puisque 20 minutes, on pense que c'est long, mais c'est toujours très court, on va aller droit au but. Vous le savez comme moi, M. le Président, que les défis planétaires actuellement sont énormes, qu'il y a une urgence d'agir si on veut collectivement, planétairement maintenir le réchauffement de la planète en deçà de 1,5. Mais maintenant, on le sait, on parle malheureusement plutôt de deux degrés, et, en ce sens, j'aimerais aborder la question de la planification du transport en commun, du transport collectif sur l'ensemble du territoire du Québec.

On le sait, c'est reconnu, si on veut y arriver, à nos objectifs de diminution de gaz à effet de serre, bien, je dirais, assumer le bout de responsabilité qui est le nôtre, comme société québécoise, il faut, je dirais radicalement faire un virage à 180 degrés sur nos façons de nous transporter. On le sait que c'est un défi collectif, parce que le Québec est un pays qui est très grand. Il y a plusieurs milliers de kilomètres de routes et entre les villages, bien il y a des longues distances qui, inévitablement, nécessitent une diversité, disons, de moyens de transport. Mais, collectivement, nous savons aussi, grâce aux travaux qui ont été faits par plusieurs chercheurs scientifiques, que pour diminuer les gaz à effet de serre, un des leviers sur lequel on a un réel pouvoir, c'est le déplacement de la population, et donc la question du transport collectif.

Quelques-uns de nos concitoyens nous ont suggéré, j'en avais même personnellement parlé avec le ministre des Finances, de cette idée de dire : Considérant que 2020 arrive rapidement, hein, le Québec a quand même des objectifs de diminution de gaz à effet de serre d'ici 2020, de pouvoir diminuer ça de 20 % en deçà de 1990, bien, il y a peut-être une expérience qu'on pourrait se permettre de faire d'ici 2020. Il ne reste que trois ans pour essayer au moins d'atteindre nos objectifs de 2020, puisque, M. le Président, les objectifs de 2030 et ceux de 2050 s'appuient sur le fait qu'on a atteint nos objectifs de 2020.

Alors, une des propositions qu'ont faites plusieurs de nos concitoyens était l'idée simple que, durant ces trois prochaines années là, on inverse, au niveau du plan québécois des infrastructures, les milliards alloués au transport... au réseau routier avec les milliards alloués au transport collectif. Je nous rappelle que, dans le dernier budget, le transport... le réseau routier pour les prochaines années, va se voir investir de 17,9 milliards de dollars, 100 millions de dollars, on pourrait dire, pour faire simple, 18 milliards de dollars, et le réseau collectif, de son côté, qui est celui qu'on devrait voir le plus investi, va hériter seulement d'un 7 milliards en matière de développement d'infrastructures.

Alors, ce que j'aimerais savoir de la part du ministre, c'est, d'une part, est-ce qu'il trouve que cette idée-là est complètement farfelue considérant nos objectifs collectifs, planétaires, mais aussi et surtout, les cibles, adoptées par son gouvernement, de 2030? Est-ce que cette idée d'inverser au PQI l'argent investi au réseau routier et l'argent du transport collectif, pour trois ans, ça pourrait être quelque chose complètement farfelu de son point de vue?

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. M. le ministre.

M. Lessard : Bon, écoutez, je pense que la question est posée sur la cible de réduction des gaz à effet de serre, l'influence sur les... On voit les grandes tendances, les changements climatiques ont des impacts sur le réseau routier. Il y a plus de 30 000 kilomètres de routes au Québec. On est à peu près à 17 milliards, là, sur le PQI, sur 10 ans. Et si je devais inverser, comme vous le suggérez, de mettre le 17 milliards, 18 milliards du réseau routier vers le transport collectif, qui est actuellement à 7, un peu plus de 7 milliards de dollars, bien, j'aurais probablement des questions du député de Deux-Montagnes, qui me dirait que les chaussées vont se détériorer, que les structures vont se détériorer, etc., puisqu'avec 17 milliards, même s'il y avait un rehaussement, récemment, on voit que sur l'état des chaussées, l'état des structures... Il y a quelques années, le Parti québécois avait réduit le montant de transport... de réseau routier vers les transports collectifs, puis là, si on maintenait ce volet-là, puis qu'on n'est pas capable de le redresser, on va commencer à diminuer progressivement l'état de nos chaussées puis l'état de nos structures, qui sont aussi assez vieillissantes, qui ont plus d'une trentaine d'années.

C'est des grandes structures, hein, il y a plus de 5 000 structures sur le réseau supérieur Il me semble que c'est ça. C'est-u 5 000? Je ne peux pas dire si c'est 3 500 ou si...

Une voix : ...

M. Lessard : C'est plus de 5 000? Alors donc, rapidement... c'est parce que le coût de remplacement... Prenez juste Turcot, exemple, 3,6 milliards de dollars pour remplacer la structure. Le pont, bon, ce n'est pas nous autres, là, qui le paie, mais avec nos impôts fédéraux sur une bonne partie aussi, le pont Champlain, ça a tout été construit en même temps, ce qui fait qu'on remplace des très grosses structures. Ça conditionne beaucoup d'argent, j'en conviens. J'aimerais bien qu'on investisse aussi massivement dans le transport collectif. Puis la prochaine étape, une fois que ça va être fini, le Turcot, le pont Champlain, la prochaine, c'est le pont-tunnel. Ça va encore coûter un milliard. Après ça, ça sera... puis si on prend juste la région métropolitaine, ça sera, donc, après ça, métropolitain qu'on devra faire des investissements, ça sera encore quelques milliards. Le pont de l'Île-aux-Tourtes, à l'autre bout, va coûter au moins un milliard, si on devait le remplacer. Donc, il y a beaucoup, beaucoup de milliards, ce qui veut dire, à votre question précise, si on inversait, dès l'an prochain on commencerait à avoir des impacts négatifs sur le côté du réseau de transport, sur le réseau supérieur.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre.

Mme Massé : Bien, ça, je n'en doute pas. Inévitablement, vous n'avez pas planifié par hasard ces montants-là. Notre enjeu, il est plutôt à un autre niveau. C'est-à-dire que, d'une part, comme gouvernement, vous avez adopté une stratégie gouvernementale de développement durable qui impose des objectifs quand même assez intéressants au ministère du Transport, notamment à cette idée d'accroître l'accessibilité aux services et d'assurer une planification intégrée sur la question du développement du transport collectif.

À cet effet-là, j'aimerais vous entendre, parce que vous avez raison, on peut continuer de même pour les 150 prochaines années. Bien, en fait non, on ne pourra pas, parce qu'on va atteindre collectivement un mur d'ici quelques décennies. Mais l'idée, c'est de le faire, ce virage-là. Alors si, donc, on ne peut pas toucher aux montants qui sont là pour les 10 prochaines années, ça veut dire que, un, votre gouvernement a assumé qu'on n'atteindra pas nos objectifs pour 2020, et donc, par conséquent, ses corollaires, 2030-2050.

Il y a un plan de mobilité durable, je crois, qui est en voie de, j'espère, arriver éventuellement, j'espère pas seulement à quelques semaines des élections, pour que ce ne soit pas seulement des promesses, puis qu'on ait pu, dans le prochain, voir, si ce n'est pas inverser les montants routiers versus transport collectif, minimalement, voir augmenter la part du transport collectif de façon importante. Est-ce que le ministre peut nous dire, pour assumer ses responsabilités à l'objectif 7.1 de la stratégie de développement durable, est-ce qu'il entend nous déposer rapidement le plan de mobilité durable, puisque ce n'est que par la planification que nous pourrions atteindre nos objectifs?

• (20 h 20) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la députée. M. le ministre.

M. Lessard : Donc, deux volets à la réponse. Bon, quand on aménage... Il y a une production, hein? On le sait, la réduction des gaz à effet de serre ne vient pas principalement des infrastructures aménagées. On dit la planification puis l'aménagement contribuent, donc, à la contribution des gaz à effet de serre, donc éviter l'étalement, etc. Mais la principale réduction des gaz à effet de serre, c'est par l'industrie des véhicules automobiles, et principalement le camionnage. En général, au Québec, ce qu'on produit, ce n'est pas avec le chauffage. On ne chauffe pas au charbon puis à l'huile. On est plus à l'électricité, en général. Mais on reste à diminuer notre dépendance. Et c'est comme ça qu'on travaille à réduire les gaz à effet de serre comme tels. Donc, le travail... je pense que c'est plus de 40 % qui vient du transport lourd au Québec, alors donc, dans la contribution de réduction des gaz à effet de serre. C'est pour ça qu'on est au gaz naturel, et le virage pour la transition vers les moins polluants, donc utiliser le gaz naturel plutôt que les essences plus polluantes, les

véhicules électriques, en général, les autobus électriques, les taxis électriques, le REM électrique, le métro électrique, évidemment, donc, on a plusieurs outils de planification.

Maintenant, sur la politique comme telle, le gouvernement, donc, dans le dernier budget, ils ont annoncé : Le compte à rebours est commencé. Je rencontre les premiers groupes dès vendredi. Donc, pour nous aider, on va faire la coconstruction de notre politique, donc, qui nous permettra, donc, sur le volet autant du transport terrestre, transport des personnes, transport des marchandises, par tous les volets, que ce soit maritime, que ce soit, donc, ferroviaire, donc par tous les moyens de transports... Quand on a une vision puis on a un positionnement, on n'est pas les seuls à avoir réfléchi à ça. Le Conseil du patronat récemment, avec les groupes environnementaux et d'autres, ont déposé leurs plans. La ville veut déposer un plan. Mais je pense que le gouvernement, après avoir fait les plans d'aménagement, donc, durable des deux communautés métropolitaines, ce qui manque encore aujourd'hui, c'est le plan de mobilité durable. Donc, le compte à rebours est commencé. Puis, d'ici la fin de l'année, ce qui est annoncé dans le dernier budget, c'est qu'on aura donc... on déposera la politique de mobilité durable au Québec, qui donnera l'orientation, qui viendra influencer, comme le plan des changements climatiques est venu obliger chacun des ministères à se doter d'un plan d'action pour répondre au nom du développement durable lorsqu'il y a eu la loi. Donc, ça influencera à tout le moins les choix gouvernementaux dans les politiques pour réduire les gaz à effet de serre, l'étalement, et favoriser les transports actifs, et autres moyens de transport sur l'intermodalité, entre autres.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Mme la députée.

Mme Massé : Est-ce qu'on a vu réintégrer — ça m'a peut-être échappé — justement, puisqu'on parle de transport actif, les subventions qui étaient historiquement données pour soit les... réflexions, pardon, ou la construction de pistes cyclables? Est-ce qu'on a vu, au budget, quelque chose à cet effet-là?

M. Lessard : Je dirais, pendant la période où est-ce que le gouvernement est en révision budgétaire, nécessairement, on a réduit la cadence pour la réintroduire, principalement le volet 4 du programme Véloce sur le développement et l'entretien. Parce que la route verte, elle est construite à peu près à 95 %. Donc, il y a des initiatives qui sont réintroduites. Il y avait 500 000 \$ plus 2,5 millions par année qui étaient annoncés, là, pour les prochaines années. Donc, les municipalités ont reçu les chèques de l'an passé. C'était 500 000 \$, c'était vite fait pour l'entretien. Puis, cette année, donc, les sommes vont être décaissées plus rapidement. Il y a un appel à projets, puis il y aura donc des... on essaie de décaisser le plus rapidement possible. Donc, on a repris un des quatre volets, mais j'en conviens que tous les volets n'ont pas été repris comme tels.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Mme la députée.

Mme Massé : Bien sûr, c'est parce que ça va justement dans une perspective de plan de mobilité. On parle de transport collectif, de transport en commun. On parle de différents modes de déplacements, et, bien sûr, la question du vélo, c'est sûr que j'y accorde une attention particulière puisque moi-même me déplaçant en vélo, si on trouve que, sur les routes, il y a des trous, je ne peux pas vous dire combien il y en a pour les vélos.

Ceci étant dit, vous avez fait état, M. le ministre, de la nécessaire transformation de l'énergie pour diminuer les hydrocarbures, notamment, de façon plus claire, la question du pétrole, etc. Vous avez fait mention du gaz naturel. Aujourd'hui, on apprenait, grâce à une étude bien documentée de la Fondation Suzuki, qu'à part le biogaz le gaz naturel est un enjeu et voire même un danger pour atteindre... en fait, ce n'est même pas pour atteindre nos objectifs de diminution de gaz à effet de serre, c'est pour s'assurer qu'il n'y aura pas une augmentation de 2°C au niveau de la planète. Est-ce que, dans vos préoccupations, c'est quelque chose que vous avez bien entendu, que le méthane est plus dommageable sur 20 ans que n'importe quel CO₂? Là, on parle de 84 fois plus dommageable, alors, dans ce sens, est-ce qu'on peut compter sur vous que, dans votre politique de développement de mobilité durable, vous tiendrez compte de ces constats scientifiques? Ce n'est pas Québec solidaire, là, qui amène ces constats-là, c'est des scientifiques, et donc, lorsque vous parlez de carburants alternatifs comme le gaz naturel, il faut bien s'entendre ici que, si on le veut réellement alternatif, il doit être du biogaz. Est-ce que ça, pour vous, c'est bien entendu?

M. Lessard : ...dans le plan sur l'électrification des transports, nécessairement, pas plus... Québec, travailler à l'électrique, travailler branché, il y a quand même des objectifs, là, qui passent par le parc des automobiles, entre autres, parce qu'on a un objectif d'augmenter jusqu'à 100 000. On en est à à peu près 17 000, puis on a des efforts à faire, on a le développement des bornes électriques, puis on la conversion de certaines stations vers... donner des alternatives, dont des bornes électriques et d'autres pour le gaz naturel.

Nécessairement, vous avez vu aussi émerger la filière des biocarburants à partir des résidus de bois actuellement, qui est en phase de terminaison de construction, une usine à Port-Cartier avec les copeaux de bois, donc les résidus, pas les copeaux, mais les résidus de bois sur les parterres de coupe qui vont être capables de produire, donc, de grandes quantités de biocarburants. Pour l'instant, on voit que, quand on n'a pas une politique publique, ces biocarburants-là, pour l'instant, vont répondre au marché américain puisque la politique américaine s'est donné une cible d'introduire puis de remplacer des produits polluants par des produits non polluants, et donc paie des crédits carbone.

Donc, lorsqu'il y a eu le forum de mon collègue à la Forêt récemment, à l'automne dernier, donc un des volets étant, donc, les biocarburants, puis il y en a un projet aussi actuellement à Parent, puis il y en a un autre La Tuque, donc émerge cette filière-là, mais ça prend nécessairement des incitatifs à la conversion. Puis il faut se rappeler, exemple,

aux États-Unis, dans les années 1990-2000, où est-ce que le gouvernement américain avait fixé, exemple, à 20 % l'utilisation d'éthanol dans les produits pétroliers, donc ça a influencé la politique américaine dans la plantation de maïs, ça n'a pas été mieux, là, mais pas pour destination de nourrir le monde, mais de faire vraiment des carburants, sauf que ça influençait leur bilan puis leur dépendance aux carburants venant de l'étranger, qui ont parcouru de grands nombres de kilomètres, dépendance à l'Algérie, à l'Iraq, etc., sur la provenance. Maintenant, ils sont autosuffisants en prenant aussi d'autres sources, donc, de gaz. Mais donc l'objectif, c'est de le réduire, d'utiliser les moins polluants parce qu'on sait bien qu'on a quand même une transition à faire pour devenir complètement indépendants des produits pétroliers. Donc, c'est l'objectif qui est recherché par le Québec, dont de nombreux chantiers pour faire évoluer plus rapidement, donc, le volet de la dépendance ou de notre autosuffisance de produits électriques au Québec.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, il vous reste deux minutes.

• (20 h 30) •

Mme Massé : Vous l'avez nommé, des décisions politiques, ça induit les décisions de l'industrie. Alors, moi, je pense qu'il y a là un apprentissage à faire si, effectivement, dans une politique de mobilité durable... ce qui veut dire qu'on souhaite, par cette politique-là, nous assurer que l'avenir va être aussi rose pour nos petits-enfants que pour nous-mêmes, quoiqu'il n'est pas trop rose de ce temps-là, mais, bref... C'est peut-être que, dans votre politique, M. le ministre, on trouve justement ces balises qui vont forcer l'industrie à... Ce n'est pas avec les cibles de 5 % qu'on a vu dans d'autres engagements de votre ministère... qui va faire que le biogaz va prendre sa place, là. Au contraire, il faut faire le bras de fer.

Peut-être juste un commentaire sur la question de l'électrification puis... Je continue de penser que nous devons donner un coup de barre d'ici les trois prochaines années. Et, sur les trois prochaines années, là, vous allez en gouverner jusqu'à l'automne 2018, ça fait qu'il va rester 2019 avant 2020. Ça fait que c'est vous autres qui peut le donner, ce coup de barre là. Ce que je comprends, c'est... Le projet d'électrification des transports, notamment les transports individuels... Un des enjeux, puis vous le savez autant que moi, c'est qu'un transport collectif déplace plusieurs personnes. Donc, sur la même route qu'on va passer, bien, il va passer bien moins de transport si on collectivise le transport plutôt que si on continue de multiplier le transport individuel.

Je ne dis pas que c'est complètement capoté, ce projet-là de l'électrification du transport individuel, je dis juste que, quand c'est ça, notre principal levier, bien, on continue à maganer nos routes, on continue à faire de l'importation. Donc, la balance commerciale continue à être pas à notre avantage, alors qu'on sait qu'ici, au Québec — je vous ai entendu en Chambre, vous en êtes conscient — on a une belle industrie de l'électrification des transports collectifs. Alors, dans ce sens-là — peut-être puisque vous n'aurez probablement pas le temps de répondre à cette question-là — ce qui pourrait être intéressant, c'est de réellement considérer, pour les deux prochaines années, les trois prochaines années, d'induire quelque chose qui envoie un message clair que nous sommes en train de le faire, ce virage-là, que nous sommes en train de privilégier le transport actif, le transport collectif, non pas parce que l'auto solo doit être terminée demain matin, mais c'est parce que, si on ne s'y met pas aujourd'hui, elle ne sera pas terminée demain matin. Si on l'électrifie aujourd'hui, il va juste y en avoir plus demain matin, et ça ne réglera pas nos problèmes de ponts, de routes, etc., puisque les passages vont demeurer individuels. Alors donc, peut-être de continuer à réfléchir à cette idée, si ce n'est pas d'inverser les montants, à tout le moins, d'augmenter de façon significative celui des transports collectifs, quitte à ce que ça puisse vouloir dire peut-être de diminuer celui du réseau routier...

Je terminerais seulement en vous disant qu'en termes de transport actif il y avait une belle dimension sur Turcot, qui était la dalle verte. Je vous invite sérieusement à y penser. Rendu à un projet à une aussi grande ampleur que celui de Turcot, permettez aux gens les moins favorisés de pouvoir se déplacer entre le nord et le sud, puis c'est la dalle verte.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. On a dépassé un petit peu, mais on va rééquilibrer dans le prochain bloc. Parce que vous étiez dans un élan. J'avais de la difficulté à vous arrêter. Alors, effectivement, M. le ministre n'aura pas le temps de répondre à la question dans ce bloc-ci, mais il peut le faire, s'il le désire, sur le temps du gouvernement. Sinon, je vais... Est-ce que vous voulez que je cède la parole au député de Vanier-Les Rivières?

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Vanier-Les Rivières, alors à votre question. On commence un nouveau bloc de 20 minutes.

M. Huot : Donc, la parole est à moi?

Le Président (M. Iracà) : Oui, je vous cède la parole.

M. Huot : Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Ça me fait plaisir.

M. Huot : Ça me fait plaisir de me retrouver dans votre commission, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Je vous souhaite la bienvenue.

M. Huot : Merci bien. Vous savez qu'avec... Je l'ai dit en finances publiques — j'étais aux finances publiques les derniers jours — avec mes fonctions de whip adjoint, je ne suis pas aussi régulièrement qu'avant dans les commissions parlementaires. Effectivement, on m'a dit la même chose, que ça allait me faire du bien dans la Commission des finances publiques, mais j'ai longtemps été membre de la Commission des transports et de l'environnement. Donc, ça me fait grand plaisir d'être ici. Et j'ai toujours eu l'habitude de faire les crédits des transports, et c'est toujours un plaisir de faire ces crédits-là qui sont très concrets, et ça nous donne l'occasion de parler de notre comté, de notre région.

Donc, très heureux d'être ici. Salutations au ministre et son équipe, plusieurs personnes que je connais bien dans l'équipe du ministre. Salutations aux collègues qui sont avec moi, ici. Salutations aux collègues de l'opposition, la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques et son attaché politique, le député de Deux-Montagnes et son équipe. Et des salutations particulières au député de Sanguinet — il me voit aujourd'hui assis dans mon siège habituel au salon bleu — qui a toujours l'habitude d'apprécier beaucoup mes interventions hors micro au salon bleu. Donc, aujourd'hui, il aura l'occasion de m'entendre au micro au salon bleu, à mon siège. Donc, je présume qu'il en sera fort heureux aussi d'entendre mes interventions. Je sais qu'il les apprécie régulièrement pour l'avoir entendu m'en parler hors micro lui aussi et, des fois, en personne. Donc, salutations particulières.

Moi, je veux parler d'un sujet évidemment très important pour la région de la Capitale-Nationale, tout ce qui est question de congestion routière. Évidemment, c'est un enjeu très important, et qui dit congestion routière dans la région de Québec dit transport en commun, dit aussi troisième lien, n'est-ce pas? Donc, c'est un débat qui est très, très présent actuellement dans la population, dans les médias. Je ne vous cacherai pas que, quand on se promène dans nos familles, dans notre comté, dès qu'on est à quelque part puis on rencontre des gens, les gens nous parlent régulièrement de ça. Ça a été un débat assez passionné, malheureusement, qui a posé la question du troisième lien, la question du SRB dans les derniers mois.

Quand on parle aux gens... Bon, là, il semblerait qu'on a abandonné... ce qu'on connaissait du projet de SRB entre la ville de Québec et la ville de Lévis a été abandonné, ce qui ne veut pas dire... Quand même, je pense, quand on pose la question aux gens : Est-ce que vous pensez qu'il faut améliorer le transport en commun?, je pense qu'à Québec... Je connais moins la réalité de Lévis, là, étant député à Québec. Je réside dans le secteur Duberger, de l'arrondissement Les Rivières. Disons, en gros, pour situer les gens, tout près de la jonction de l'autoroute Robert-Bourassa et de l'autoroute de la Capitale. Moi, j'habite ce secteur-là. Donc, je connais bien la réalité de la ville de Québec, de la région de Québec, mais il y a une réalité de la Rive-Sud qui est présente aussi. Donc, je sais que la Rive-Sud a des projets au niveau du transport en commun, Québec doit en avoir aussi, mais tout ça doit être situé dans un contexte plus général d'amélioration de la fluidité du transport.

Il y a eu beaucoup d'interventions par le passé. Là, on parle d'un troisième lien pour décongestionner en partie. Il y a des choses que ça ne règle pas directement dans la région de Québec, qui n'est pas la congestion interrives, mais la congestion à l'intérieur même de la Capitale-Nationale, de la grande ville de Québec. Il y a des problèmes, oui, sur la Rive-Sud, mais il y en a ici. Mais il y a eu une série d'interventions. On parle maintenant du troisième lien beaucoup pour une question de développement économique. Oui, c'est possible, c'est possible. Il y a des exemples avec ça. Est-ce qu'il y a d'autres solutions qui peuvent être ajoutées à ça? Sûrement. Est-ce qu'on peut profiter du développement d'un troisième lien pour développer en même temps un réseau de transport en commun avec ça? Sans doute. Il y a des discussions à y avoir, en anglais, on dit du brainstorming, là. On est peut-être dus pour une grande séance de brainstorming collectif, comment on peut améliorer vraiment la fluidité à Québec, sur la Rive-Sud aussi, mais entre les deux rives, puis je pense que c'est important parce qu'on le voit.

Sans prendre les ponts de façon régulière, quand je suis dans la voiture, évidemment, j'écoute souvent la radio, on s'informe beaucoup, les bulletins de circulation, pas besoin de prendre le pont pour constater qu'il y a un problème au niveau des ponts tant le matin que le soir, mais il y a aussi des problèmes dans les heures de pointe du matin, du soir. Moi, je connais très bien... On part toujours du même endroit le matin, donc on voit moins, peut-être, la ville, mais le soir, on revient... Avec nos horaires et nos vies de députés, on se promène beaucoup, on revient de différents endroits à différentes heures, donc on voit vraiment la réalité du trafic. Celle du soir, je la connais bien, M. le Président, et je vous dirais que c'est... Il y a quand même eu beaucoup d'interventions qui ont été faites sur le réseau à l'intérieur de la ville de Québec et de la région de la Capitale-Nationale dans les dernières années pour essayer de régler le problème de congestion. Il y en a encore, mais...

• (20 h 40) •

Quelques exemples, et, même, je vais commencer par un exemple de développement économique grâce au réseau routier. Le ministre des Transports était là, je pense, était déjà là. En 2005, quand on a inauguré Robert-Bourassa, le prolongement de l'autoroute Robert-Bourassa en boulevard urbain... Si vous revenez une douzaine d'années en arrière, là, Robert-Bourassa arrêtait au boulevard Lebourgneuf, aux Galeries de la Capitale. Il n'y avait rien. C'était un champ jusqu'au boulevard Bastien. Il fallait passer par le boulevard Saint-Jacques, un petit peu plus à l'ouest, et le développement que... le prolongement de cette route-là... Évidemment, on n'était pas en étalement urbain, on venait boucher un trou de la ville de Québec qui n'était pas développé, mais grâce à ce prolongement de route là, on a eu un développement incroyable dans l'arrondissement des Rivières, qui est dans le comté chez nous, des milliers, des milliers et des milliers de logements, et il y a encore des constructions une douzaine d'années plus tard dans le secteur.

Donc, ça peut fonctionner, de faire du développement économique avec ça, mais peut-être qu'il faut inclure aussi du transport en commun, et, même, je pense qu'il y avait eu un décret, au moment du prolongement de Robert Bourassa, pour obliger du transport en commun sur Robert-Bourassa si on prolongeait. Il y en a, les réseaux d'express qui fonctionnent bien. Des problèmes de congestion, il y en a encore, par exemple. Il y en a aussi. Il y en a sur Robert-Bourassa, vers le sud le matin, vers le nord le soir, quand même, de façon importante, la congestion est quand même très importante. Des

interventions sur Henri-IV, il y en a eu, il y en aura encore. Il y a eu une partie d'élargissement. Je sais qu'on est en demande auprès du fédéral pour l'échangeur Henri-IV—la Capitale.

Il y a quelques mois, il y a des gens qui parlaient... C'est quelque chose qui date d'il y a plusieurs années, on parlait peut-être même du prolongement de l'autoroute de la Capitale jusqu'à l'aéroport. Qui dit développement de route vers l'aéroport... Comme ça, on pourrait peut-être aussi contribuer à décongestionner un peu le réseau routier en prolongeant l'autoroute de la Capitale. Les terrains appartiennent déjà au ministère des Transports, vers l'aéroport. Et, si on dit transport en commun, il faut parler de l'aéroport aussi parce que l'aéroport n'est pas desservi ou à peu près pas en termes de transport en commun. Donc, s'il y a un développement routier qui se fait vers là, il y a du développement économique qui peut se faire à travers. Il y a du développement autour de l'aéroport à faire et il y a du transport collectif, peut-être, à développer au niveau de l'aéroport aussi.

La Capitale, il y a eu une série d'interventions aussi qui ont été faites dans les dernières années entre Henri-IV et jusqu'à Beauport. Il y a encore des travaux qui sont à faire avec l'échangeur Laurentienne. Il y a des travaux aussi sur Laurentienne. Et je vous dirais que l'autoroute de la Capitale est un sérieux problème de congestion. Si on parle à l'heure de pointe du soir, la Capitale vers Beauport, c'est quelque chose à voir, la congestion qui part, des fois, d'environ du boulevard Saint-Jacques, qui se rend jusqu'au fond de Charlesbourg, presque à Beauport, congestion importante, et ça, un troisième lien n'aura pas d'impact sur cette congestion-là, on ne désengorgera pas la Capitale. La Capitale vers l'ouest, ceux qui veulent s'en aller vers Val-Bélair, c'est un problème. Il y a beaucoup de congestion là aussi. Il y a un réaménagement à faire de la sortie vers Val-Bélair, qui va contribuer. Il y a des choses qui s'en viennent sans doute sur ces questions-là.

On a eu des interventions sur l'autoroute Duplessis aussi dans les dernières années pour élargir tout ça. Et il reste des choses à faire sur Charest, l'autoroute Charest vers Cap-Rouge. Donc, vers l'ouest, on a élargi jusqu'à... pas jusqu'à Jean-Gauvin, l'autre — je ne me rappelle pas du nom de la sortie, malheureusement je l'ai... — mais on aura des interventions cette année pour poursuivre l'élargissement jusqu'à la route Jean-Gauvin, un petit peu plus loin, où est-ce que la plupart des gens qui sortent pour Cap-Rouge ou Saint-Augustin sortent. Donc, on va contribuer à désengorger ce secteur-là aussi.

Donc, il y a une série de choses qui ont été faites pour essayer d'améliorer la fluidité du transport dans la région de Québec. Sur la Rive-Sud, il y a des choses qui sont à l'étude aussi, puis on parle d'élargir l'autoroute 20 dans le secteur Lévis. Il y a des choses à faire à Saint-Étienne aussi parce que la sortie vers Saint-Étienne, et même l'entrée sur l'autoroute, quand vous vous en venez vers l'est, c'est un problème. Donc, il y a plusieurs choses à faire.

Mais, quand on dit qu'on veut développer ou améliorer notre réseau routier, il faut bien connaître les déplacements de tous et chacun, et il y a eu une enquête Origine-Destination, qui date d'il y a quelques années, qui nous présente certains chiffres ou certains déplacements qu'on constate, comment les gens se déplacent à l'intérieur de la ville de Québec, entre les deux rives aussi, et c'est les données de cette enquête Origine-Destination qui ont amené des gens à se positionner pour un troisième lien qui serait à l'ouest parce que, quand on regarde ces données-là, si on prend le trafic du soir vers la Rive-Sud, le deux tiers des déplacements de ceux qui partent de la Rive-Nord pour la Rive-Sud, à la pointe du soir, donc on voit le pont... Henri IV, Duplessis, le pont est congestionné, mais les deux tiers des personnes s'en vont entre, si on veut, Saint-Étienne, Saint-Romuald, Saint-Jean-Chrysostome, en gros, dans le secteur ouest. Donc, ces gens-là ne seraient pas des gens qui prendraient potentiellement un troisième lien vers l'est. C'est ce qui a amené des gens à dire qu'il faudrait peut-être que le troisième lien soit à l'ouest.

Mais on est en train de mettre à jour... Il y a une nouvelle enquête Origine-Destination qui est en train de se faire pour voir plus exactement quels sont les déplacements interrives, où les gens se déplacent. Il y en a beaucoup. À l'intérieur de Lévis, il y a beaucoup de gens qui restent dans ce même secteur là, qui amènent beaucoup de congestion, à ce qu'on nous raconte, dans le secteur Lévis, centre-ville, qui est problématique.

Donc, je pense qu'il faut regarder ça dans un angle très global. Ce n'est pour rien qu'il y a eu... Et je pense que... Quand on parle de troisième lien, je pense que le ministre des Transports y croit. S'il a réussi à aller chercher 20,5 millions pour un bureau de projet du troisième lien, c'est parce qu'il a défendu son point de vue puis qu'il a réussi à aller chercher ces montants-là. Je ne sais pas combien de temps il va rester, mais je vais vouloir entendre le ministre un peu sur ces questions-là parce que moi, je pense qu'avec l'argent qui est disponible pour le bureau de projet, il faut aller de l'avant vers les études d'un troisième lien.

Je pense qu'il peut être à l'est pour des questions de développement du secteur de l'est de Lévis, oui, mais qu'on peut se servir aussi de ça pour développer à Québec notre secteur D'Estimauville. Ça fait des années qu'on dit que D'Estimauville, on veut que ça devienne un pôle majeur d'activité, mais, en développant le secteur D'Estimauville, ça peut devenir un point assez névralgique de transport en commun, probablement aussi un terminus de transport en commun.

Et est-ce qu'on peut se servir du développement d'un troisième lien... Beaucoup parlent de la question d'un périphérique à faire avec le troisième lien. Est-ce que l'idée de périphérique pourrait permettre de développer du transport en commun avec le périphérique ou avec d'autres moyens, avec quelque chose... parce que je l'ai dit d'entrée de jeu, quand on pose la question aux gens : Est-ce qu'on doit améliorer le transport en commun à Québec?, à Lévis, probablement que c'est la même chose, à Québec, les gens vont dire oui. Oui, il y a un problème nord-sud actuellement. Les déplacements nord-sud en transport en commun, c'est très problématique. Est-ouest, dans le secteur haute-ville, Sainte-Foy, vers le centre-ville, ça va relativement bien, mais il faut améliorer les choses.

Donc, je veux... Il va rester peut-être un quatre, cinq minutes au ministre, je pense, là, selon...

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste 6 min 40 s.

M. Huot : Bon, six minutes. Sur sa vision, le rôle, je vais vouloir entendre... Je suis allé d'une série d'affirmations, d'une série de propositions. Sur le rôle du bureau de projet du troisième lien... Oublions pour le moment l'argent qui a

été là pour le SRB, qui est resté pour le transport en commun de la ville de Québec, mais avec l'argent qui est disponible pour le bureau de projet du troisième lien, il y a une vision globale qui doit être regardée, origine-destination, mettre à jour... Mais le potentiel de développement économique qu'il peut y avoir avec ça, le potentiel de connecter le transport en commun, je pense que ça doit être analysé par le bureau de projet.

Donc, je veux connaître précisément la vision du rôle du bureau de projet du troisième lien de la part du ministre et peut-être nous donner quelques... Sans nous donner un échéancier précis, quand est-ce qu'il y aura un rapport? Mais comment il voit dans le temps les choses? Parce que ce n'est pas demain matin qu'on aura un troisième lien, ce n'est pas dans six mois, dans un an. Il faut que ça aille un petit peu plus loin, les études, au-delà de l'étude de M. Massicotte, qui avait été déposée il y a quelques mois. Donc, un petit peu sa vision de tout ça et un échéancier, disons, dans le temps, court, moyen, long terme, comment... Qu'est-ce qu'on peut espérer des travaux du bureau de troisième lien?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Vanier-Les Rivières. M. le ministre.
• (20 h 50) •

M. Lessard : Oui, merci. Je pense qu'il va faire un bon ministre des Transports, M. le Président, parce qu'il a une très bonne vision de ce qui se passe sur le transport sur Québec et à la Rive-Sud, parce qu'il est impliqué dans le transport, parce qu'il est curieux et il utilise le transport en commun. Donc, il connaît très bien les impacts qu'auront ou qu'a actuellement le transport en commun dans sa vie quand il utilise sa voiture. Il fait partie du secteur le plus en développement des 12 dernières années, parce qu'on a vu, quand même, ce qui est le fun... d'accroître la population au pied carré. Étant donné que ça a été des immeubles en hauteur, on a favorisé la densification, l'arrivée de nouvelles familles. Les nouvelles familles veulent des nouvelles maisons et de nouveaux bâtiments qui correspondent à leur mode de vie. L'analyse que mon collègue de Vanier a faite est très exhaustive, à tout le moins.

Avant d'arriver à répondre peut-être carrément à la question, mais juste revenir sur le troisième lien, qu'on n'ose pas nommer à Québec. À Québec, on dirait, il y a comme un spectre de... Il ne faut pas nommer c'est quoi. Bien, ça sera un pont ou un tunnel avec un pont. Tu sais, honnêtement, là, il n'y en aura pas d'autres que ça. Puis, de toute évidence, là où il y a déjà deux ponts, l'espace est assez rempli parce qu'au bout de deux ponts il y a des autoroutes. Donc, quand le maire de Québec puis le maire de Lévis évoquaient le fait que ça va être à l'est ou à l'ouest, bien, ils avaient raison à quelque part parce que l'espace est déjà occupé par deux ponts, un traversier, parce qu'il y a des falaises des deux côtés, puis il y a l'activité économique, puis on ne peut pas planter une nouvelle autoroute pour donner accès...

Si c'était avant les ponts... Donc, il y a du monde qui veut passer à Québec sans rester à Québec ou sans arrêter à Québec parce que leur destination, c'est d'aller sur la Côte-Nord, dans Charlevoix, etc. Donc, si on les déplace de la 20 à la 40, si on n'a pas cette planification puis cette vision-là de faire en sorte... Si je prends 20 % du trafic qui arrive de l'autoroute 20 puis qui ne veulent pas passer sur les deux ponts de Québec, mais qui aimeraient traverser immédiatement de l'autre côté, prendre la 40 puis aller, je ne le sais pas, vers Val-Bélair, vers l'aéroport, qui est un très bon exemple parce que... pour leur éviter de passer sur le pont, descendre sur Duplessis puis arriver à l'autre bout, et ils voudraient tout de suite passer de la 20 à la 40, bien, il va y avoir un impact sur la 40 aussi si on ne l'a pas assez planifié puis si on n'a pas prévu, peut-être, qu'il y aura des bretelles. Puis peut-être que l'axe dont vous parlez, de la Capitale, dans le prolongement dans lequel le territoire est réservé, là, pourrait venir vraiment participer à prendre un plus grand axe que l'aéroport et d'embarquer sur un réseau supérieur pour aller à d'autres destinations.

De l'autre côté, quand on parlait d'à l'est, donc de prendre de la 20 à la 40, évidemment, il y a aurait un impact quand on embarquerait sur le boulevard Sainte-Anne parce que, là, tu prends 10 %, 15 %, 20 % du trafic qui ne veut pas rentrer à Québec, qui veut toujours aller sur la Côte-Nord ou qui veut aller vers le secteur du centre-ville ou aller au parlement de Québec. Donc, il dit : J'arrive de Montmagny, j'arrive de la Côte-Nord, etc., donc je veux aller, exemple, à Charlevoix, je veux aller au Lac-Saint-Jean. Donc, il y aura un impact pour aller voir les collectrices, et c'est tout cet élément-là qu'il faut analyser dans la vision. Parce que le troisième lien n'est pas en opposition avec ce qu'il y avait, donc transport collectif, on l'a vu. Il y a déjà du transport collectif des deux côtés, donc la STL, la Société de transport de Lévis, et le Réseau de transport de la Capitale du côté de Québec, et, avec le SRB, on voulait faire l'interconnexion d'un service plus rapide pour favoriser des déplacements puis capter les gens qui veulent utiliser le transport collectif de Sainte-Marie de Beauce, de Montmagny, des Etchemins, de Thetford Mines, donc, pour aller, exemple, à l'Hôtel-Dieu ou aller... donc, toute la question du trajet.

Mais, dans le bureau de projet, dans sa formule, ce sera un bureau de projet d'État parce que ce sera des structures d'État. Il ne ressemblera pas au bureau de projet du SRB Québec-Lévis, qui était piloté par les deux maires. Les maires y participeront, mais ce sera vraiment une structure d'État. C'est déjà prévu de façon étatique.

Évidemment, on vient de le confirmer dans le dernier budget, c'est récent, on a donné une enveloppe assez importante de 1,5 million de dollars pour qu'on puisse avoir quand même des analyses d'impact, et, oui, il faut regarder, à destination, quel sera l'impact lorsque l'autre tronçon recevra le trafic, combien de trafic sera dévié, quelles seront les infrastructures qui permettront, donc, de les accueillir, les incitatifs, et l'impact sur le développement et l'aménagement même de la ville parce qu'il y a un plan métropolitain en aménagement et développement, sur la Communauté métropolitaine de Québec, qui couvre donc les deux rives. Donc, il y aura un impact sur la communauté au complet.

Alors donc, les échéanciers. J'ai rencontré déjà le maire de Québec, je lui ai expliqué que ce sera une structure d'État, j'ai rencontré le maire de Lévis pour dire que ce sera une structure d'État, à laquelle ils seront mis à contribution. Mais, dans les prochaines semaines, on va donc rencontrer les deux ministres régionaux, de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches, puis, par la suite, le bureau va se mettre en place, puis on va engager des professionnels, puis on va laisser connaître l'échéancier, le type de travaux qui pourra donc conditionner de construire un pont ou un pont-tunnel par rapport au troisième lien qu'on identifie sur Québec.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Ceci met fin au bloc de la partie gouvernementale. Il y aura un prochain bloc, et je sais qu'il est impatient, avec le deuxième groupe d'opposition. M. le député de Deux-Montagnes, la parole est à vous.

M. Charette : Merci, M. le Président. C'est apprécié. En fait, on a eu l'occasion d'échanger un petit peu plus tôt sur le budget ou sur la structure budgétaire du REM. Sans m'éterniser trop sur le sujet, j'aimerais tout de même avoir quelques précisions à mon tour.

Lorsqu'on regarde la structure de financement anticipé, on a appris, suite aux crédits provisoires, que le 512 millions de dollars au niveau de la captation foncière allait dorénavant être assuré ou assumé par le gouvernement du Québec, mais, dans le montage financier, il y a un autre montant qui est relativement important, soit celui de la contribution d'Hydro-Québec. On parle d'un montant, tout de même, de 295 millions. Or, ce matin, lors de l'étude des crédits, le P.D.G. d'Hydro-Québec, M. Martel, a laissé entendre, de façon très, très catégorique, qu'il n'y avait aucun engagement pris de la part d'Hydro-Québec au niveau de ces 295 millions de dollars, que ce n'était pas du tout budgété, qu'il a, oui, reçu la demande de la part de la Caisse de dépôt, mais qu'il n'y a pas d'engagement de la part d'Hydro-Québec. Donc, ce sont les mots même du P.D.G., M. Martel. Peut-être avoir maintenant la version du ministre, à savoir : Est-ce que ce sont des montants qui sont considérés comme acquis à ce moment-ci?

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

M. Lessard : Moi, je m'en remets au ministre des Finances, qui a indiqué, dans un document d'État, qu'il y aura donc une contribution d'Hydro-Québec. C'est une entente commerciale, évidemment, et puis le document le reflète bien. Dans la page qui y fait référence, on dit : «À la suite de l'adoption de la Loi concernant la mise en oeuvre de la Politique énergétique, Hydro-Québec pourra contribuer sur une base commerciale au projet du REM dans le cadre de l'électrification des transports. Plus précisément, Hydro-Québec accorderait une contribution financière de 295 millions, destinée à assumer les coûts matériels fixes nécessaires à l'électrification, qui va devenir probablement un de ses meilleurs clients au Québec. Il ne s'agit pas d'une subvention, mais bien d'une entente commerciale entre Hydro et la société d'exploitation qui sera cliente pour l'approvisionnement.»

Je comprends qu'il y a une démarche, quand même, que le REM doit faire avec Hydro-Québec puisqu'elle doit conclure cette entente commerciale là, mais je n'ai pas de doute sur la destination, à savoir que le ministre des Finances, il a rendu le document public. Je pense qu'il doit y avoir eu certaines discussions.

M. Charette : De façon très respectueuse, peut-être juste faire remarquer que les deux temps de verbes utilisés dans le document en question sont au conditionnel, mais le P.D.G. d'Hydro-Québec lui-même, ce matin, était, semble-t-il, passablement moins confiant. Et, si on regarde le montage financier toujours, il y a une équité qui est demandée au gouvernement du Canada, de l'ordre de 1 283 000 000 \$. Donc, c'est un montant semblable ou équivalent à celui du gouvernement du Québec, mais là non plus on n'a pas de garantie. Est-ce qu'on risque d'être déçu un petit peu, comme dans le cas de Bombardier il y a quelques mois, où on tendait la perche au gouvernement fédéral et où la réponse a été passablement moins élevée que celle attendue? Est-ce qu'on a des indications précises des intentions du gouvernement fédéral à ce niveau-là?

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Si je reviens, donc, sur le REM, évidemment, Hydro-Québec est une société d'État, le verbe est... oui, «pourra». Évidemment, ils doivent conclure une entente parce que c'est une entente commerciale.

Concernant maintenant la contribution du gouvernement fédéral, dans le dernier budget, ils ont été moins précis que nous. Nous, on a indiqué notre couleur, on a donné la hauteur. Le montant, on l'a prévu. Toutefois, dans le budget fédéral, ils indiquaient donc les projets collectifs, dont le projet de Montréal, sauf qu'actuellement c'est la négociation parce que la Caisse de dépôt nous disait : On va bâtir notre montage financier, on va s'assurer que le Québec y contribue — ce qu'on a fait — puis il y aura une discussion ou une négociation aussi avec le fédéral. Moi, quand j'avais parlé au ministre fédéral Sohi, il nous avait indiqué : Oui, rassurez-vous, on est bien conscients, là, la ligne bleue, le REM, le SRB à Québec, c'est des... Bon, dans leur planification puis dans les objectifs de réduction des gaz à effet de serre du gouvernement canadien, évidemment, le transport collectif, il apparaît. Est-ce que ça sera à travers la banque des infrastructures qu'apparaîtra le montant? La caisse fait ses démarches. J'ai bonne confiance que le gouvernement fédéral sera présent et à la hauteur du montant de 1,3 milliard.

M. Charette : Je comprends qu'il y a une négociation qui se poursuit. Dans l'éventualité où cette contribution n'est pas à la hauteur attendue, est-ce que ça pourrait signifier que le gouvernement du Québec ait à augmenter sa propre contribution?

M. Lessard : Je n'ai pas d'indicateur... d'indication, excusez, que le gouvernement fédéral ne répondrait pas présent. Je pense que, s'il avait eu à ne pas être à la hauteur, il l'aurait déjà indiqué. Deuxièmement, j'ai bonne confiance qu'avec les négociations — donc j'ai parlé au maire de Montréal récemment — le gouvernement fédéral sera à la hauteur.

Mais l'autre affaire, ce n'est pas nécessairement d'être à la hauteur, c'est qu'on a un cadre temporel, parce qu'on doit être construit en trois ans pour respecter l'échéancier. Il faut penser que plus vite que tu es construit, plus vite les gens utilisent et donc améliorent le bilan sur l'exploitation.

• (21 heures) •

M. Charette : Je poserais ma question à l'inverse dans ce cas-là. Si jamais le gouvernement fédéral n'apportait pas cette contribution, est-ce que vous êtes prêt aujourd'hui à prendre l'engagement que la contribution du gouvernement du Québec ne serait pas supérieure à celle déjà annoncée?

M. Lessard : Je ne peux pas prendre cet engagement-là, là, au nom du gouvernement parce que je ne suis pas le ministre des Finances, mais on a... puis je ne suis pas le gouvernement, mais, pour l'instant, je crois assez réaliste ce qui a été annoncé par la caisse, ce qui a été annoncé par le gouvernement du Québec. D'ailleurs, le chef de cabinet du premier ministre était à Ottawa encore aujourd'hui, donc, pour les différents dossiers, dont le dossier de la caisse, et j'ai bonne confiance qu'avec la Caisse de dépôt, là, on puisse y arriver.

Mais, pour l'instant, donc, on n'envisage pas de scénario b. Le gouvernement a prévu beaucoup d'investissements aussi et de contributions à l'ARTM, l'Autorité régionale de transport métropolitain, pour sécuriser puis faire le passage des modalités de transport qu'on a actuellement en ajout d'un service du REM éventuellement, a ajouté des contributions pour stabiliser puis sécuriser qu'il n'y aura pas de fluctuations et donc des contributions additionnelles de l'ARTM. Donc, ils ajoutent tout près de 800 millions.

M. Charette : ...attendue de la part de la CDPQ Infra la place à 51 %, donc actionnaire majoritaire, si je peux reprendre l'expression. Est-ce que cela fait de la Caisse de dépôt le maître d'oeuvre absolu? Je m'explique. Il y a des trajets qui ont été déterminés, il y a des arrêts qui ont été déterminés. Si, ultimement, parmi le trajet proposé, par exemple, la caisse estimait que tel arrêt ou telle station n'était pas rentable, est-ce que la caisse, par elle seule, pourrait décider de continuer tout droit et de supprimer un arrêt, par exemple, ou inversement, si le gouvernement du Québec déterminait que, dans la grande région de Montréal, on aurait tout intérêt de prolonger la ligne, par exemple, de Deux-Montagnes pour lui permettre d'arriver sur le côté de Mirabel, est-ce que le gouvernement a la latitude nécessaire pour apporter ce type de modification là?

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

M. Lessard : Oui, évidemment, quand le gouvernement signifie des attentes... Bon, je reviens, 51 %, c'est que ça... il faut se souvenir, ça leur confère, donc, un, le contrôle; deuxièmement, l'indépendance, et faire en sorte que le montage financier, parce qu'ils assurent le coût de construction, le coût d'exploitation, que c'est en dehors du périmètre comptable et pour s'assurer qu'on est vraiment bien sécurisés là-dessus. Donc, il y aura un expert qui fera l'analyse que tout a été correct. Donc, c'est pour ça qu'il faut exiger un rendement sur le montant qu'on verse à la caisse, étant le coût des fonds.

Maintenant, sur le tracé, évidemment, quand on demande d'ajouter, on doit contribuer, et ça a déjà été le cas lorsqu'on voulait avoir une interface entre le métro pour trois stations additionnelles. Donc, c'est passé de 24 à 27, donc, pour s'assurer qu'on est capable de connecter avec le réseau souterrain du métro. Donc, c'est un coût de 400 millions qui a été partagé, à ce moment-là, entre la ville de Montréal, et le gouvernement du Québec, et donc le réseau.

Alors donc, éventuellement, quand il sera bâti, bien, il y aura un autre développement, comme on a la même pression à peu près quand on a développé le métro. Est-ce que c'est la ligne bleue? C'est-à-dire la ligne orange? Là, c'est la ligne bleue, mais éventuellement, quand ça sera complété, de boucler la ligne orange serait une sage décision.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre.

M. Charette : Du côté de Mirabel, il y a un débat qui date de plusieurs années, à savoir où installer un futur arrêt, et le questionnement va même jusqu'à se demander : Est-ce que c'est à travers la ligne de Saint-Jérôme ou celle de Deux-Montagnes que Mirabel pourrait être liée? Avec cette opportunité-là que représente le REM, parce que c'est effectivement une opportunité, est-ce qu'il est possible d'envisager que ce soit le REM qui relie Mirabel et, si oui, est-ce qu'on devrait attendre encore 10, 15, 20, 25 ans avant que cette ville-là puisse enfin être reliée alors qu'on sait que c'est une région où la démographie a beaucoup augmenté, et c'est des gens qui autrement sont obligés de se replier vers les réseaux autoroutiers et qui engendrent une circulation encore plus importante, ce qui ne serait peut-être pas le cas si un transport en commun accessible leur était permis?

M. Lessard : Effectivement, la question dure depuis quelques années. J'étais aux Affaires municipales à ce moment-là, sur le plan métropolitain d'aménagement du territoire. Donc, j'avais profité d'aller voir toutes les stations depuis Saint-Jérôme, en descendant Sainte-Catherine, Blainville, etc. Et j'étais arrêté du côté de Mirabel, parce que l'enjeu, du côté de Mirabel, c'est plutôt ce qu'ils faisaient d'une terre agricole. J'étais allé voir le lieu, parce qu'on dit : Une gare, bien, un, c'est un stationnement. C'est un stationnement avec des installations, puis tu attends que le train passe, puis ce n'est pas... on n'est pas dans une bâtisse fermée, là, ce n'est pas la grosse gare, etc. Et la difficulté depuis tout le temps, ça a toujours été qu'on était en pleine zone agricole, tu défriches tout ça. Et il y a encore maintenant des analyses qui se font sur l'impact qu'aurait le fait de rajouter une station du côté de Mirabel, sur les impacts sur les autres. C'est-à-dire un effet significatif? Alors, actuellement, là, la question reste ouverte sur quel est le meilleur endroit pour installer ou créer une gare avec le moins d'impact possible sur la zone agricole.

M. Charette : ...réflexion qui date de plusieurs années. À quand une décision à ce niveau-là? Et, si ça devait être à travers le REM, est-ce préférable de le relier... de permettre d'étendre ce tronçon-là peut-être de quelques kilomètres afin d'atteindre Mirabel plutôt que de dire : Bien, c'est dans les cartons et que ça risque de prendre encore des années et des années avant que ça se concrétise? Est-ce qu'il y a un échéancier particulier à ce niveau-là?

M. Lessard : Actuellement, je dirais que, bon, il y a beaucoup d'étapes, comme vous le savez, là. Il y a eu des expropriations, il y a eu des plans, il y a eu des analyses par des firmes spécialisées. Donc, l'AMT qui avait confié un contrat de six mois de plus à l'automne 2016 pour la réalisation d'un avant-projet de gare sur le site de la rue Victor, qui est la rue dont on parle. Elle devrait être complétée d'ici l'été 2017. La ville de Mirabel, elle, qui devra faire des modifications sur son schéma d'aménagement, de son développement afin de se conformer aux orientations gouvernementales du PMAD, puis le projet de construction d'une gare à Mirabel, il n'est pas encore réinscrit au plan d'immobilisation en transport collectif. Toutefois, l'AMT a inscrit une partie à son plan triennal d'immobilisation 2017-2018-2019, sous la rubrique Opportunités.

M. Charette : O.K. M. le Président. Juste parce que le temps, malheureusement, est très, très limité, est-ce qu'en clair, à ce moment-ci, on présume qu'elle serait reliée par la ligne de Saint-Jérôme plutôt que par le REM? Est-ce que c'est le scénario le plus probable à ce moment-ci?

M. Lessard : Oui. C'est ce que me confirme la P.D.G. de l'AMT.

M. Charette : Toujours avec le REM, mais là avec un volet peut-être un petit peu plus humain. J'en avais parlé lors de l'étude des crédits provisoires, je suis, sur le côté de Deux-Montagnes, oui, porte-parole en matière de transport, mais l'heureux ou sinon le fier représentant de la circonscription de Deux-Montagnes. C'est une ville qui est passablement touchée par le projet, elle traverse son coeur, littéralement, sans doute la ville où il y a le plus d'expropriations prévues. Je vous ai parlé un petit peu du caractère humain lors de notre dernier échange.

La Caisse de dépôt, depuis un an, a envoyé une multitude d'avis ou sinon de signalements comme quoi des expropriations sont en vue, sont visées. Cependant, au cours de cette dernière année, soit le trajet a changé, soit la forme de l'infrastructure a changé, ce qui fait que, dans certains cas, il y a une lettre qui, par la suite, n'a pas de suivi. Dans certains cas, des gens sont dans l'expectative depuis plusieurs mois. On a appris, il y a quelques jours à peine, que possiblement il y aurait moins d'expropriations que prévu. Bref, il y a un gros stress humain. Ce sont des familles qui, depuis un an, sont littéralement plongées dans le noir avec beaucoup, beaucoup d'inquiétudes.

Quel est le rôle de la Caisse de dépôt? Est-ce que vraiment la Caisse de dépôt... Avant même que le projet soit finalisé, avant même que le projet soit adopté, avant même que le financement soit officialisé, est-ce que c'est à la Caisse de dépôt, à ce moment-ci ou sinon depuis un an, de laisser planer le doute chez autant de familles, et surtout semer autant d'inquiétudes chez autant de gens pour qui leur vie est littéralement en suspens, là, depuis plus d'un an, là, dans certains cas?

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

• (21 h 10) •

M. Lessard : J'ai examiné, suite à la question que vous m'aviez posée, voir la démarche, les lettres qui avaient été envoyées. En fait, ils ont tous été contactés par lettres. La première lettre n'est jamais plaisante. C'est des avis de mise en réserve, puis tu reçois ça par huissier pour éviter toute spéculation ou tout changement d'orientation.

Deuxièmement, ils ont donc eu des suivis. Puis vous voyez bien qu'on essaie de réduire tous les impacts possibles au maximum, pour diminuer, évidemment, le changement, l'avis sur des résidences. Au commencement, il y avait, je pense, 34 résidences qui étaient visées. On me dit qu'on réduit ce nombre-là. Il y avait des commerces. Bon, des bouts de terrain, des stationnements, c'est d'un autre ordre de grandeur, mais des commerces comme tels, la relocalisation d'un commerce pur et simple, ce qu'on m'indique, et d'autres qui ont à relocaliser l'activité, bon, c'est plate, là, puis il faudra les relocaliser, mais l'activité va encore demeurer à proximité. C'est un impact un peu différent, quoique, pour l'entreprise ou ceux qui le vivent, c'est tout le temps une problématique. Mais quand ils ont fait Turcot, ils ont eu ce genre de difficulté là. Ils ont développé une expertise et ça leur a permis, donc, d'essayer de les rassurer.

Donc, il y a des rencontres, il y a de la documentation. Évidemment, le tracé final, on essaie d'éliminer le plus possible les gens qui seront impactés.

M. Charette : Peut-être reformuler ma question différemment. Encore une fois, je fais référence à l'impact humain, là, que ces familles ont pu vivre. C'est un tracé qui n'était pas définitif, un financement qui n'était pas assuré, et malgré tout, la Caisse de dépôt, il y a de cela un an, s'est permis de semer l'inquiétude auprès de quelques dizaines de familles. C'est un nombre assez considérable dans le cas de Deux-Montagnes. Depuis, le tracé ou le projet a changé, donc certaines propriétés n'étaient plus visées sans qu'elles n'en soient forcément informées. Aujourd'hui, il y a encore quelques maisons qui le sont, directement touchées, mais plusieurs autres ne le sont plus. Donc, ces maisons-là, qui ne font plus partie intégrante du projet d'expropriation, leurs propriétaires ou leurs occupants ont tout de même vécu une année excessivement difficile.

Pourquoi permettre à la Caisse de dépôt, aussi tôt dans un projet qui n'est pas encore ficelé, de semer l'émoi comme elle l'a fait depuis un an? Est-ce qu'au niveau de la chronologie, on n'a pas mal procédé ou est-ce qu'on a plutôt agi avec un petit peu trop d'empressement? N'aurait-on pas dû attendre d'avoir un tracé, d'avoir un financement, d'avoir une certitude sur les impacts réels plutôt que de dire : Vous êtes sujets à une expropriation dans des proportions beaucoup plus grandes, qui s'avèrent, là, en bout de ligne...

M. Lessard : Certainement, une démarche perfectible, donc, qui a pu être testée quand on fait Turcot, parce que, vous vous souvenez, il y avait du logement social, des résidences individuelles, donc, il y avait des impacts. Il y en a qui

étaient là depuis 30 ans, 50 ans, troisième génération même de maison ou de commerce. Donc, est-ce que ça aurait pu être mieux? Oui. Est-ce qu'ils ont procédé selon ce qui se fait en général? Oui aussi.

Le but est évidemment d'éviter toute spéculation. Rappelez-vous, sur le Train de l'Est, ils ont procédé par étapes, puis, un jour, on les a critiqués de l'avoir fait ainsi parce qu'il y en a qui ont spéculé sur les parcours éventuels et sont allés acheter les terrains puis, un jour, quand le train a passé, bien là, plusieurs ont dit : Ah! ils le savaient. Ils avaient de l'information privilégiée, ils ont acheté les terrains. Ils ont donc fait de la spéculation et il y en a qui se sont enrichi avec ça. Donc, je pense que, le but étant ça, maintenant, sur les impacts sur les individus, il faut reconnaître qu'il y en a toujours une, parce que recevoir l'huissier sur un avis de réserve foncière, ce n'est jamais intéressant.

Le Président (M. Iracà) : Une minute, M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : En tout respect, M. le ministre, la spéculation, dans le cas présent, n'était pas véritablement une menace. Ce sont non pas des terrains vacants qui étaient visés mais des terrains avec des propriétés unifamiliales.

Mais ceci dit, parce que le temps file, une dernière petite question rapide concernant le projet de REM. En avril 2016, l'AMT octroyait un contrat, là, de 100 millions à Bombardier justement pour une flotte de trains. Qu'est-ce qu'il advient de ce contrat-là, maintenant, naturellement, que ce ne sont plus le même type d'appareils ferroviaires, là, qui seront utilisés? Est-ce que le contrat sera honoré d'une façon différente? Est-ce que ce sont des trains qui seront plutôt positionnés ailleurs? Bref, qu'est-ce qu'il advient de ce contrat de 100 millions de dollars?

Le Président (M. Iracà) : Malheureusement, M. le ministre, il ne reste plus de temps pour ce bloc-ci, à moins que vous vouliez répondre dans un autre bloc, là. Alors, nous allons procéder à l'ouverture d'un autre bloc avec la partie gouvernementale, et je cède la parole au député d'Ungava, que nous allons étudier attentivement.

M. Boucher : ...commencer par céder la parole au ministre, là, qui va apporter certains commentaires.

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le ministre.

M. Lessard : ...ça permet de fermer le bloc puis je ne vais pas manger trop de temps sur mon collègue.

Alors donc, sur le volet de la spéculation, exemple, quelqu'un qui sait dans quel tracé il va aller, j'achète les 12 maisons et je prévois... et je dépose immédiatement un projet à la ville en disant : Moi, là, ce n'est pas des unifamiliales, je veux construire 150 unités de logement, de condos, voici mon projet, 140 millions, etc. La caisse arrive, elle dit : Ah non! tu ne peux plus faire ça. Ah, bien là, ce n'est plus 12 maisons que tu as à payer, c'est éventuellement la perte de revenus et la perte de profits sur 140 condos à bâtir.

C'est ça, éviter la spéculation. Il y en a qui sont bien vites. Ils ne sont pas comme vous puis moi, en train de se demander : Ah! voyons donc, ils n'ont rien qu'à acheter la maison puis c'est tout. Donc, c'est ça, la spéculation, et les grands spécialistes, ils ne font que ça dans la vie.

Maintenant, sur l'autre volet d'investissements, on a quand même la présidente-directrice générale de l'AMT, alors qui pourrait peut-être faire un complément puis, après ça, céder la parole à mon collègue d'Ungava, si vous permettez.

Le Président (M. Iracà) : Alors, est-ce que j'ai le consentement? Consentement. Alors, madame...

M. Tremblay (Marieke) : Est-ce que vous m'entendez bien, oui?

Le Président (M. Iracà) : Je ne vous vois pas. Alors, simplement vous nommer et avec votre titre, s'il vous plaît.

M. Tremblay (Marieke) : O.K. Marieke Tremblay, présidente-directrice générale par intérim de l'AMT.

Je pense, monsieur, que vous faites référence au contrat d'entretien et de conduite des trains que nous avons accordé à Bombardier à la fin du printemps l'année dernière. Ce contrat de conduites et d'entretien se poursuit sur la ligne Deux-Montagnes jusqu'à l'arrivée du REM, et nous avons déjà prévu des clauses s'il y avait effectivement des changements qui devaient s'avérer. Donc, tout est prévu.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Merci, Mme Tremblay. Alors, nous allons procéder avec le député d'Ungava pour sa question. M. le député, la parole est à vous.

M. Boucher : De combien de temps...

Le Président (M. Iracà) : Alors, vous avez 18 minutes.

M. Boucher : Mon Dieu! C'est bien. O.K. 18 minutes à partir de maintenant. C'est ça?

Le Président (M. Iracà) : Taxes incluses. 17 min 54 s.

M. Boucher : Net-net, comme on dit. Écoutez, merci beaucoup, M. le Président. Bonne soirée à tous. J'espère que tout le monde a eu un bon repas. On est sur la dernière ligne droite, là, qui va nous conduire à la fin des crédits pour aujourd'hui.

Vous savez, toute la journée, on a entendu parler de projets, de PQI, de fiches d'avant-projet, de dossiers d'opportunité, etc., puis, bon, c'est sûr que, pour les initiés, tout ça, c'est bien clair et puis tout le monde sait de quoi on parle, mais parmi, bon, nos auditeurs, je suis convaincu qu'il y a certains néophytes qui doivent en perdre leur latin une fois de temps en temps puis dire : Bien là, écoutez, là, ça veut dire quoi tout ça puis comment ça fonctionne?

Vous savez que, bon, souvent les projets naissent d'une volonté du milieu, hein? Je vais essayer de prendre un exemple complètement fictif, là, pour ne pas arriver puis dire : Bien là, ils ont dit ça à propos de tel projet, puis je ne voudrais pas que personne sente, là, qu'on est en train de discuter d'un projet. Prenons l'exemple d'une autoroute, là, entre deux villes, la ville A, la ville B. Le milieu dit : Bien là, écoutez, pour le développement économique, pour le transport, ça prendrait une autoroute quatre voies pour telle raison. On est près de tel État ou telle autre province. Les maires sont d'accord, les chambres de commerce sont d'accord. Il y a comme un mouvement du milieu, là, pour dire : Bien, définitivement, là, ça nous prendrait cette autoroute-là. On pense que parfois, bien, O.K., c'est beau, on va voir notre député puis on chiale, puis quelques années plus tard il y a une autoroute qui apparaît, puis c'est comme ça que ça se passe. Je pense qu'il faudrait démystifier un petit peu tout ça, M. le Président, puis regarder ça plus en détail.

Vous savez que le 12 février 2014 le gouvernement avait adopté la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Ça, ça remplaçait la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure. Cette directive s'applique notamment aux projets d'infrastructures routières qui sont estimés à plus de 100 millions de dollars, 100 millions et plus, puis le ministère applique donc les principes et les modalités définis dans cette directive-là pour la gestion de plus d'une trentaine de projets routiers inscrits au Plan québécois des infrastructures. Le ministère accompagne également, bon, des organismes en transport collectif dans le suivi de ces projets-là puis dans l'application des modalités pour des projets de 50 millions et plus, soit, bon, entre 50 et 100 millions au Plan québécois des infrastructures.

Pour certains projets routiers dont la planification était amorcée avant l'adoption de la directive ou encore pour tenir compte de l'État d'avancement de certains autres, le ministère peut demander au Conseil des ministres de dispenser le ministère de l'étape du dossier d'opportunité et de permettre de passer directement à l'élaboration du dossier d'affaires seulement dans un souci d'efficacité puis de gestion des fonds publics.

• (21 h 20) •

La directive impose, bon, un cadre d'analyse pour la compilation de tous les projets d'infrastructures routières dont le coût total estimé est égal ou supérieur à 100 millions et puis de tous les projets de transport collectif entre 50 et 100 millions, donc 50 millions et plus. En fait, essentiellement, il y a trois grandes étapes, M. le Président, puis tantôt je vais demander à M. le ministre, là, de compléter puis de peut-être venir ajouter la couche de finition à l'exposé que je suis en train de vous faire. En fait, il y a la fiche d'avant-projet qui est l'autorisation d'entamer la phase de démarrage. Par le fait même, bon, le Conseil des ministres autorise l'inscription du projet au Plan québécois des infrastructures dans la catégorie des projets à l'étude puis autorise la réalisation des études requises, notamment pour permettre l'élaboration du dossier d'opportunités.

Après ça, bon, on a justement le dossier d'opportunités qui vient. Dans une autre phase, c'est l'autorisation d'amorcer la phase de planification et la suite de l'approbation du dossier d'opportunités et de la solution optimale à long terme retenue pour le projet. Cette autorisation permet la réalisation des études requises permettant l'élaboration du dossier d'affaires. Ça fait que pour revenir à mon exemple d'autoroute fictive de tout à l'heure : Est-ce que le tracé, bon, c'est vraiment en ligne droite? Est-ce qu'on doit contourner certains obstacles? Telle ville doit-elle être desservie? Le pont qui sera à construire pour traverser la rivière, est-ce qu'il doit être multiusage? Est-ce qu'on doit permettre le passage des trains dessus, par exemple, pour ce genre de choses là?

Le dossier d'affaires autorisé, de réaliser le projet à la suite de l'approbation du dossier d'affaires, et puis des sommaires d'état d'avancement sont produits deux fois par année, et puis un rapport de clôture doit être également préparé et déposé au Secrétariat du Conseil du trésor. Toute modification significative du projet pouvant modifier le coût total de la stratégie de financement, la portée ou l'échéancier du projet doit être autorisée par le Conseil des ministres. Donc, ça, c'est bien important. Au cours de l'année 2016-2017, par exemple, les projets suivants ont été soumis au Conseil des ministres pour des autorisations. Dans les projets routiers, on avait, bon, le pont Honoré-Mercier, il y a eu l'approbation du dossier d'opportunités; l'élargissement de l'autoroute Henri-IV, l'approbation du dossier d'opportunités aussi; et puis la reconstruction du pont Gouin, une approbation du dossier d'affaires.

Dans les projets de transport collectif, il y avait le garage Côte-Vertu de la Société de transport de Montréal, la STM, pour une approbation de dossier d'affaires. En mars 2017, à la demande du Secrétariat du Conseil du trésor, des fiches d'avant-projet ont été transmises pour l'inscription à l'étude de 10 nouveaux projets routiers au PQI 2017-2027, soit l'amélioration de l'autoroute Laurentienne entre l'atrium Lebourgneuf et la Croix-Rouge à Québec; l'amélioration de l'autoroute 55 entre l'échangeur des Acadiens et l'autoroute 20; le nouveau lien entre les villes de Québec et Lévis, on en parlait tout à l'heure; l'optimisation de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 20, dans l'agglomération de Longueuil; le parachèvement de l'autoroute 70, on en a parlé ce matin... ou cet après-midi plutôt, avec notre collègue, là, de Dubuc, soit le tronçon entre le chemin de la Grande-Anse et l'arrondissement La Baie au Saguenay—Lac-Saint-Jean; le parachèvement, bon, du lien routier Alma-La Baie; le réaménagement des approches à la place Charles-LeMoine à Longueuil; la route 138, c'est le tronçon de La Tabatière à Vieux-Fort; l'amélioration de l'autoroute 50 entre Gatineau et Mirabel et puis, bon, d'autres dossiers.

Alors, M. le ministre, j'aimerais que vous nous parliez un petit peu, là, de cette politique-là de gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques, là, puis que vous m'éclairiez un petit peu, là, par rapport à ce que je vous ai dit.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Lessard : M. le Président, donc mon collègue d'Ungava, qui vient de bien illustrer, quand on a des projets majeurs, de quoi ça découle, la loi sur les infrastructures, bien mentionné, qui amène une directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure. Projets majeurs, bien là, on a un montant, 50 millions ou 100 millions de dollars par projet d'infrastructure routière ou supérieur. Donc, il nous a indiqué tantôt le processus, et là on a la sous-ministre aux grands projets qui pourra nous étayer un peu plus longuement.

Ça veut dire aussi quelque chose. Dans le temps, il y a quelques années, on essayait de faire avancer des dossiers. Donc, ça indique à la population qu'il y a une procédure. Cette année, de nouveaux projets ont apparu à l'étude, mais ils ne sont pas les seuls. Il y a des grands projets, donc il y a une... quelques-uns dont on a mentionné, mon collègue, de la 170, la 70, là, entre Grande-Anse et La Baie. Il y avait aussi les échangeurs au nord des ponts de Québec, l'implantation d'un nouveau lien entre Lévis et Québec. Donc, tout ça, nous dire que c'est rattaché à des sous. Donc, quand tu passes à l'étude, tu te dis : Ah! O.K., il y a quelqu'un qui met de l'argent là-dessus pour faire avancer le projet, pour franchir la prochaine étape. Exemple, la 19, nos collègues de Laval nous le rappellent sans cesse.

Là, on veut passer à la prochaine étape, qui engage les crédits dans le Plan québécois des infrastructures, parce qu'on n'est pas les seuls, on est en compétition. Et qu'est-ce qui nous permet d'en engager des nouveaux? Bien, c'est parce qu'on en a réalisé. Exemple, la 73, qui était un dossier en phase de réalisation dans la Beauce, bien, mon collègue de la Beauce puis nous-mêmes, là, quand on passe sur le tronçon, bien, la route a été complétée de A à Z. Entre Saint-Georges puis Québec, entre Saint-Georges puis les ponts, c'est en voie double tout le long, mais c'est vrai juste depuis l'été passé.

Donc, la route étant terminée, ça libère un autre projet pour essayer d'avancer, la 19 et bien d'autres, mais je mentionne la 19 parce que, quand on a rencontré, donc, le caucus de Laval, qui met beaucoup de pression sur passer à la prochaine étape, l'engagement du premier ministre, l'engagement, donc, du gouvernement d'aller à la prochaine étape pour engager les crédits... parce qu'une fois qu'ils sont engagés, les crédits, il y aura réalisation du projet avec les sommes attachées sans possibilité de revenir en arrière, et c'est ça qui est intéressant.

Si vous me permettez, on pourrait toujours entendre la sous-ministre responsable aux grands projets nous parler et revenir sur ces trois étapes-là, et donc ça rappelle à la population qu'il y a un processus d'engagement. Ça fait que, si vous me permettez, elle pourra donc s'identifier et compléter le volet des grands projets.

Le Président (M. Iracà) : Oui. Je présume que j'ai le consentement? J'ai le consentement. Alors, Mme la sous-ministre, s'il vous plaît, veuillez vous nommer avec votre titre.

Mme Bérard (Marie-France) : Oui, bonjour. Marie-France Bérard, sous-ministre adjointe aux grands projets.

Le Président (M. Iracà) : Bienvenue, Mme Bérard.

Mme Bérard (Marie-France) : Merci. Alors, je pense que ça a été très bien présenté. Il y a vraiment trois étapes importantes dans la gestion des grands projets. Comme ça a été également mentionné, au niveau du routier, ce sont tous les projets de plus de 100 millions de dollars, mais pour ce qui est des projets en transport collectif, ça peut être 50 millions de dollars et, pour le reste du gouvernement, c'est toujours des infrastructures au plus de 50 millions de dollars.

Alors, ce qu'on appelle la fiche d'avant-projet, et comme ça a été mentionné, il y en a eu quelques-uns qui ont été ajoutés cette année, c'est vraiment là où on travaille sur l'étude des besoins et on commence à regarder quelles peuvent être les solutions. Mais c'est vraiment de caractériser les problèmes qui sont présents, et naturellement on travaille également avec le milieu pour bien comprendre les besoins du milieu également. Alors, ça, c'est vraiment la première étape.

La deuxième étape, normalement, c'est ce qu'on appelle un dossier d'opportunité et c'est là où on va pousser un peu plus loin la conception. On est un avant-projet préliminaire et parfois un peu plus. Et la troisième étape, c'est... et, à ce moment-là, on est capable d'avoir une bonne idée de la solution que l'on veut mettre en place et, lorsqu'on a l'autorisation du Conseil des ministres, là, on développe le dossier d'affaires, et là le dossier d'affaires, c'est vraiment la préparation des plans et devis, libération des emprises pour être capable de faire le projet. Et lorsqu'on est au dossier d'affaires, souvent, on fait ça en partenariat. Donc, il faut que toutes nos ententes de partenariat soient conclues et qu'on ait également nos... la libération des terrains, si on veut, soit faite.

Lorsqu'on a l'approbation du Conseil des ministres au niveau du dossier d'affaires, bien, c'est là qu'on commence la construction et le dossier suit son cours. Il a été mentionné que parfois le dossier d'opportunité n'est pas développé. Je vais vous dire, c'est vraiment dans des situations où si on essaie de rejoindre deux tronçons de route, bien, c'est sûr qu'il n'y a pas vraiment beaucoup d'opportunités, là, c'est... on rejoint les deux routes. Alors, la 85, l'autoroute 85 est une des routes sur lesquelles nous n'avons pas développé un dossier d'opportunité, nous n'avons fait qu'un mémoire en vertu de l'article 32. Alors, c'est un peu...

• (21 h 30) •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme Bérard. Est-ce qu'il y a d'autres interventions en lien...

Une voix : ...de Fabre, pardon.

M. Lessard : Est-ce que mon collègue a une question additionnelle?

Le Président (M. Iracà) : M. le député d'Ungava.

M. Lessard : J'aurais peut-être... O.K., non.

Le Président (M. Iracà) : En complément, M. le ministre?

M. Lessard : Oui, peut-être, parce qu'on a le sous-ministre responsable aux territoires, qui pourrait nous parler de... Quand ce n'est pas 50 millions puis ce sont des projets routiers, ça marche comment? Rappelez-vous que dans la commission Charbonneau ils parlaient de dépolitiser la programmation, donc de faire en sorte que la prise de décision est prise sur la connaissance des infrastructures puis des chaussées et qu'il y a un assemblage à la fin. Donc, on a eu un comité d'experts indépendants qui a été formé pour la première fois cette année. Le comité d'experts indépendants, formé de trois personnes, a assisté à tout le processus et a émis avant le dépôt, donc, de la programmation routière, donc, un avis concernant qu'on avait respecté les règles. Alors, peut-être que le sous-ministre Lafaut pourrait peut-être indiquer le processus, comment les travaux routiers en général se conçoivent.

Le Président (M. Iracà) : Je présume toujours que j'ai le consentement? Consentement. Alors, M. le sous-ministre, s'il vous plaît, veuillez vous nommer, avec votre titre, avant de répondre.

M. Lafaut (Stéphane) : Oui, bonjour. Donc, Stéphane Lafaut, sous-ministre associé aux territoires. Bon, pour faire suite aux propos du ministre, premièrement, vous devez savoir que chaque projet, chaque chantier qui est planifié au ministère fait l'objet d'une gestion de projet qui s'inspire des meilleures pratiques nord-américaines et européennes. C'est quelque chose qui a été implémenté au ministère déjà il y a quelques années, et chaque direction territoriale applique le système de gestion de projet, et, durant les... cette gestion de projet là comprend différents points de contrôle, et les points de contrôle, pour les atteindre, eh bien, il y a différentes étapes et des présentations qui doivent être faites à un conseil de sous-ministres adjoints, et, lorsque le projet est bien présenté, que tous les domaines sont rencontrés, eh bien, la direction territoriale est autorisée à passer à la prochaine étape, au prochain point de contrôle.

Au niveau de la programmation maintenant, à chaque année, au niveau du ministère, on produit une programmation sur deux ans en utilisant les différentes balises. Donc, il y a les balises techniques, qu'on doit rencontrer, il y a aussi les balises financières, et chaque direction territoriale doit venir ici, à Québec ou à Montréal, nous présenter la programmation en fonction des différentes balises qui leur ont été données. Eux nous présentent les projets qui sont une nécessité en territoire et nous présentent aussi les besoins du milieu, et de là, avec les sommes qu'on a et aussi avec les capacités de réalisation des différentes directions territoriales, bien, on met en place une programmation sur deux ans, et puis de là on va s'assurer d'arrimer cette programmation-là au niveau ministériel.

Ce qui est intéressant, et puis c'est ce qu'on avait déjà comme piste de réflexion, c'est qu'au niveau du ministère on est très régionalisés, on a des directions territoriales, et des fois — je vous ai parlé plus tôt de capacités — eh bien, on a réalisé probablement que certaines capacités étaient sous-employées dans certaines directions territoriales versus d'autres qui ont une surcapacité. Donc, pour les prochaines années, en commençant cet été avec la mise en place de la prochaine programmation, on veut avoir une approche beaucoup plus ministérielle où est-ce qu'on va employer les surcapacités de certaines directions territoriales pour en aider d'autres, surtout au niveau des zones limitrophes des directions territoriales. Il y a aussi tout le système de planification au niveau de la gestion des actifs du ministère qu'on veut mettre en marche, donc de voir cinq ans à l'avance parce que c'est entre cinq ans et sept ans que ça prend pour développer un projet, une structure majeure qu'on veut déjà commencer à planifier à ce niveau-là, pour être plus efficaces dans notre programme.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. Lafaut. Écoutez, ça met fin à ce bloc-là. On va débiter un autre bloc avec l'opposition officielle, et j'ai le député de Saint-Jérôme pour une première intervention en cette commission. Je vous souhaite la bienvenue. M. le député de Saint-Jérôme, la parole est à vous pour un bloc de 20 minutes.

M. Bourcier : Oui. Merci, M. le Président. Je veux continuer les salutations, je veux donner le bon exemple ce soir. Je vais saluer le député de Vanier-Les Rivières, que j'ai entendu parler pour la première fois ici. En Chambre, je ne l'entends pas vraiment, mais là je l'ai entendu comme il faut. Là, je vois bouger ses lèvres. Le député d'Ungava, le député de Fabre, le député de Dubuc, le député de Maskinongé, le député de Deux-Montagnes, dont la vie n'est pas en sursis, et puis... en suspens, plutôt, oui, c'est en suspens, en fait, c'est ça. Et ceux que je n'ai pas nommés, bien, considérez-vous comme personnellement salués. L'équipe entière de M. le ministre, je vous salue bien bas. Je vous souhaite une bonne fin de soirée. C'est un peu comme un cours de philosophie de la physique quantique ce soir, pour moi, à l'Université de Montréal. Ça me rappelle des bons moments que j'ai vécus à l'intérieur de ces cours-là.

Alors, je vais vous parler d'électrification des transports ce soir, puis je vais commencer tranquillement, M. le ministre. Je vais parler des véhicules à basse vitesse. Alors, c'est un programme qui avait été lancé en 2008 par la ministre des Transports à l'époque, Mme Boulet, et c'était à propos de véhicules qui avaient une limite de vitesse pas supérieure à 50 kilomètres. J'en ai même essayé une dans le temps du CEVEQ à Saint-Jérôme, à Saint-Jérôme où tout se déroule, où c'est actuellement le centre de l'univers.

Alors, depuis le 13 janvier 2014, ce n'est plus possible au réseau routier d'accepter tout nouveau véhicule à basse vitesse. Alors, il y a un projet pilote qui évidemment conserve leur droit de circuler aux véhicules actuels, mais qui empêche aussi la vente additionnelle de ces véhicules. Parce qu'ils ne peuvent pas, contrairement aux véhicules usagés, accéder au réseau routier légalement. Pourtant il y a une demande pour ce genre de véhicule là, mais ils ne peuvent pas, contrairement aux autres véhicules, donc, accéder au réseau routier. Cette demande-là... il est raisonnable de croire qu'on aurait probablement des nouveaux véhicules qui pourraient avoir accès au réseau routier.

Moi, je vous demande, M. le ministre, où en est le dossier des véhicules à basse vitesse au ministère des Transports?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Saint-Jérôme. M. le ministre.

M. Lessard : Oui, je tiens à saluer le député de Saint-Jérôme, qui fait ses premiers crédits, évidemment, à l'Assemblée, qui était présent aussi lors du lancement de la grappe concernant le développement des véhicules électriques et autonomes, et donc parce que, dans Saint-Jérôme, il y a donc un fabricant d'autobus scolaire électrique donc qui est très actif, l'entreprise eLion qui elle-même fait partie de la grappe, comme d'autres avec Téo Taxi et bien d'autres. Donc, le lancement de la grappe constitue une opportunité certainement pour le développement de l'entreprise, qui obtient des contrats sur le réseau québécois et canadien, et aux États-Unis, et qui crée de l'emploi important, qui amène une nouvelle génération d'écoles de formation, tant au niveau secondaire, technique que même universitaire. Parce qu'on est en train d'inscrire la nouvelle génération de produits intelligents, donc toutes les technologies de communication, incluant tous les systèmes, donc, de climatisation qui sont revus, repensés en fonction de nos types d'autobus ou même d'éclairage en fonction des batteries.

Donc, sur les véhicules dont vous mentionnez... à basse vitesse, évidemment le projet pilote a été concluant. Dans le plan d'électrification des transports, il est prévu d'aller de l'avant, et il y a eu une publication du règlement. Il y a eu des commentaires, et on est rendus à aller de l'avant là-dedans, étant donné qu'on devra faire, donc, on est rendus à la prochaine étape, tu sais, la réalisation du règlement, donc de publier le règlement.

M. Bourcier : Quand pouvons-nous attendre un nouveau décret? Est-ce que vous avez une date précise, un échéancier pour autoriser la certification de ces véhicules-là, leur permettre de circuler sur les routes?

M. Lessard : J'aurais aimé courir, mais il y a eu la grève quand même des juristes de l'État, puis nécessairement ils préparaient les règlements. Ils sont de retour. Ils sont très actifs. Donc, j'espère bien que, dans les prochaines semaines, on puisse réaliser le projet de règlement final.

• (21 h 40) •

M. Bourcier : Merci beaucoup. Écoutez, vous connaissez mon engouement pour l'électrification des transports. Je vois qu'un des désirs du gouvernement, c'est de créer un environnement favorable, de mettre en place un cadre législatif, réglementaire, qui favorise l'électrification des transports, donner l'exemple, faire la promotion des véhicules électriques. Je vois qu'il y a un programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques au Québec qui est basé sur... qui a été échelonné sur six ans, dans lequel on parle d'une trentaine de millions. Alors, je vois qu'au fil des années on passe de 4,2 à, actuellement, 2015-2016, jusqu'en... on monte à 6 millions, 2016-2017, 2017-2018 aussi, 2018 et 2019 aussi, 2019-2020, encore 6 millions, et 2020-2021, on tombe à 1,8 million. Mais en tout ça crée une aide financière à l'achat d'un autobus électrique de 125 000 \$. Alors, combien ça donne d'autobus en tout, ça, cette aide-là, basée sur six ans?

M. Lessard : Oui. Donc, pour 2015-2016, donc, dans le volet de... le 3, dans le volet de l'électrification des transports, il y a trois éléments : favoriser les transports électriques, un des éléments étant autobus eLion actuellement, qui est le seul fabricant, il y avait développer la filière industrielle, auquel on a assisté pour la grappe, et créer un environnement favorable, donc, pour le développement, les bornes électriques, etc., la promotion. La première année, donc, 2015-2016, c'est 33 autobus qui en ont profité, 2016-2017, 24 en cours, donc, et je comprends aussi que eLion, donc... parce que j'ai eu une discussion aujourd'hui avec le ministre de l'Éducation et le ministre de l'Environnement sur leurs préoccupations. Étant donné que moi, les crédits... ce programme d'aide financière, là, qui permet aux commissions scolaires puis aux établissements d'enseignement privés qui assurent le transport des élèves, ainsi qu'aux transporteurs qui ont un contrat avec l'une ou l'autre des organisations d'obtenir une aide financière pour l'achat des autobus scolaires entièrement électriques, ce programme-là, il est financé par les crédits budgétaires engagés par la modification de la mesure permettant une compensation du carburant diesel administrée par le ministère de l'Éducation. On est deux, trois dans le portrait. En fait, celui-ci transfère annuellement ses crédits vers le ministère des Transports, puis nous, après ça, on donne une contribution. Il est prévu d'accorder un rabais à l'achat unique, donc, du véhicule. C'est 125 000 \$ par véhicule jusqu'à 31 mars 2018, puis, après ça, il y aura une diminution à 105 000 \$.

Donc, je comprends qu'actuellement il y a un peu de pression. Le carnet de commandes augmente. Ils veulent s'assurer deux choses, qu'il y a eu des demandes, je pense qu'on a eu le temps ou l'occasion de s'en parler. Les transporteurs, actuellement, ceux qui fabriquent puis ceux qui transportent, trouvent intéressant... Évidemment, le véhicule est un peu plus élevé en coût. Évidemment, sur le rendement de l'opération, il va être moins cher. On nous dit : Actuellement, on a un contrat de quatre ans, on pourrait-u faire des contrats — quatre ou cinq ans — on pourrait-u le faire sur huit ans pour permettre de faire le rabatement sur une plus longue période, donc aller chercher un amortissement sécurisé? Le ministre de l'Éducation, le ministre de l'Environnement et le ministre des Transports que je suis, on est d'accord de créer l'environnement le plus favorable et sécuriser l'environnement dans lequel ceux qui achètent pourront dire : O.K., j'ai ma fenêtre qui est prolongée, voici l'encadrement qui me permet d'augmenter les ventes puis d'avoir de plus en plus d'autobus électriques sur le parcours.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre.

M. Bourcier : C'est une très bonne réponse. Je vois qu'on tente de favoriser quand même l'électrification des transports. Mais je reviens à cette année où il y a un 3 millions qui n'a pas été investi. Bien, premièrement, est-ce que les 6 millions octroyés pour cette année, 2016-2017, ont été entièrement utilisés?

M. Lessard : En 2016-2017, on dit... Bon, sur 2016-2017, le programme disposait d'un 3 millions qui permettait donc un maximum de 24 aides financières d'ici... qui terminait au 31 mars 2017 pour l'achat d'autobus. Pour l'année 2016-2017, le budget initial, qui était de 6 millions, avait été réduit, puisque le constructeur, Autobus Lion, donc, n'était pas en mesure d'épuiser les budgets disponibles puis que les sommes non dépensées en cours retournaient au fonds dédié. Alors, il y a des discussions qui sont entre le ministère, comme vous dites, de l'Éducation et nous-mêmes pour prévoir des réaménagements nécessaires, là, pour reporter les sommes non dépensées plutôt que de les retourner au financement des programmes. Je le sais qu'il y a une préoccupation. L'entreprise a appelé mon collègue pour lui faire part de ça, et on va prévoir une rencontre pour régler le problème pour s'assurer que l'environnement financier accompagne l'ambition puis le plan, puis qu'indépendamment de la complexité de qui donne les crédits pour quoi on s'assure que le carnet de commandes de Lion est respecté puis que les travailleurs... et donc c'est bon pour le Québec, plus qu'on a d'autobus électriques, là, et donc on va s'assurer de régler les petits inconvénients actuellement.

M. Bourcier : Mais là, si je regarde justement, donc, pour l'année 2017-2018 ou 2016-2017, je vois quand même 6 millions. Alors, si vous venez de nous donner la confirmation que les sommes n'ont pas été utilisées au complet cette année, est-ce que vous avez une explication, pourquoi ces sommes-là n'ont pas été utilisées? Est-ce qu'il y a des circonstances qui expliquent pourquoi toutes les sommes n'ont pas été utilisées cette année?

M. Lessard : Il y a... oui, les circonstances, le... il y a une question d'arrimage entre la fin des contrats et l'obtention des contrats. Nous, les... quand on... notre budget à nous commence le 1er avril. Eux, les contrats vont se réallouer à la fin de l'année scolaire pour l'autre année scolaire. Donc, il y a des décalages qui amènent des incertitudes parce qu'eux, une fois qu'ils ont le contrat, ils doivent donner la desserte à partir de septembre, puis il faut que l'autobus ait été construit parce qu'honnêtement, le carnet de commandes, ils n'en mettent pas 1 000 dans la cour pour dire : Bien, tu choisiras le modèle que tu veux, puis je vais te l'équiper. Donc, ils sont en production pratiquement en temps réel. La commande, je te les livre, puis tu les prends tout de suite parce qu'évidemment ils ont d'autres demandes. Puis c'est normal que ça arrive, puis en plus ils sont en demande de modification du programme auprès du ministère. Donc, on va se comprendre, on va éliminer puis on va aplanir toute difficulté liée aux interfaces qu'il y a entre les différents ministères pour s'assurer que le carnet de commandes soit respecté et que, s'ils devaient aller plus rapidement puis que ses ventes s'améliorent, on a vu que le budget est quand même de 30 millions sur cinq ans, bien, tant mieux s'ils réussissent plus fort, puis on verra si d'autres programmes peuvent venir suppléer étant donné que... donc, l'ensemble des mesures, sur le 420 millions qui est financé à 60 % par le Fonds vert, 20 % de différents plans d'action, dont des crédits du ministère, il y a quand même 310 millions qui viennent principalement, là, dans la mesure de favoriser les transports électriques, c'est le ministère des Transports qui est le premier donneur d'ouvrage là-dedans. Donc, on va les rencontrer prochainement puis on va s'assurer qu'on est toujours en affaires et qu'on aplanit les irritants gouvernementaux.

M. Bourcier : Donc, si je comprends bien, j'ai un engagement de votre part, M. le ministre, à remettre le 3 millions le plus rapidement possible à cette industrie-là pour leur permettre d'assurer une continuité, d'assurer leur croissance. C'est bien ça que vous êtes en train de me dire?

M. Lessard : Notre engagement, c'est d'aller dans ce sens-là, oui.

M. Bourcier : Très intéressant. Écoutez, j'ai une autre question pour vous puis j'aimerais ça que vous m'éclairiez là-dessus. C'est quoi le rôle du ministère de l'Éducation, puis la collaboration entre votre ministère, dans la mise en oeuvre du programme? Pouvez-vous élaborer un peu là-dessus?

• (21 h 50) •

M. Lessard : Oui. Bien, comme je faisais part, donc, le plan d'action, le plan de l'électrification des transports, c'est une dizaine de ministères qui sont mis à contribution dépendamment qu'est-ce qu'on est en train d'électrifier. Exemple, Hydro-Québec y contribue en développant les bornes, la Régie du bâtiment en changeant les règles pour faire en sorte que les maisons soient obligées d'avoir des bornes électriques, des bâtiments commerciaux, etc. Le ministère des Transports, bien, a favorisé une modification réglementaire pour permettre les véhicules à basse fréquence... à basse vitesse ou tout changement de réglementation pour avoir des véhicules autonomes électriques et intelligents ou autonomes, comme on fera un projet de démonstration prochainement, là, dans le secteur de Terrebonne, donc lors du forum mondial sur l'électrification des transports.

Dans le cadre du... donc, le ministère de l'Éducation, lui... comme je vous disais tout à l'heure, le programme d'aide qui découle du plan d'électrification des transports permet aux commissions scolaires, donc, et aux établissements qui assurent le transport des élèves, ainsi qu'aux transporteurs qui ont un contrat avec l'une ou l'autre des organisations, d'où le délai lorsqu'ils lancent les appels d'offres, puis quiconque, lorsqu'il y a une négociation, qui va faire le transport... alors, le programme qui est financé par les crédits budgétaires dégagés par la modification de la... ils ont une mesure qui permet une compensation des carburants diesel administrée par le ministère de l'Éducation. Celui-ci transfère annuellement ces crédits vers le ministère des Transports, qui, lui, donc, va par la suite affecter les rabais, le rabais qui s'obtient directement chez le constructeur, donc — ou ses distributeurs — qui recevra ensuite un remboursement du ministère. Alors, ça, c'est juste la dynamique pour les autobus électriques, alors que pour, exemple, les taxis, c'est de soutenir l'environnement d'affaires, donc, exemple, Téo Taxi a eu... donc on a changé la réglementation pour permettre qu'ils louent des permis existants. Lui-même fait ses investissements, achète ses véhicules électriques, voit à son déploiement, puis, de l'autre côté, on a mis entre 5 millions et 6 millions de dollars pour évaluer l'environnement électrique dans lequel il évolue, avec les

différentes plateformes, pour voir s'il y a des gains d'efficacité, la réduction des gaz à effet de serre, etc., donc, et est-ce que ce mode de fonctionnement là pourrait être répliqué dans d'autres applications, là, pour l'avenir.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Saint-Jérôme, pour quatre minutes.

M. Bourcier : Oui. Je vous ai entendu tantôt, M. le ministre, parler de renouvellement de contrat pour les transporteurs scolaires, pour leurs lignes. On sait qu'actuellement, là... ils sont actuellement en train de renouveler leurs contrats, et je suis tombé sur une directive, et on voulait peut-être, pour certains transporteurs, renouveler pour un an, mais en attendant de voir qu'est-ce qui était pour se passer. Et plusieurs ont renouvelé actuellement pour cinq ans.

Est-ce qu'on peut être assurés, de la part du gouvernement, des différents ministères en cause, que les renouvellements de contrats scolaires pourraient être renouvelés à huit ans dès cet été, autant engagement formel pour le 3 millions pour Autobus Lion, est-ce qu'on peut s'attendre à un engagement formel de votre part dans ce sens-là?

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

M. Lessard : Bien, comme je vous disais, je ne peux pas parler pour les autres, mais, comme il y a une interface entre les différents ministères, ma discussion ce matin entre le ministre de l'Environnement, le ministre de l'Éducation et moi-même, c'est d'aplanir et de changer les choses pour s'assurer que l'environnement dans lequel ils prennent une décision importante d'investissement pour quelques années permette un amortissement sur une période un peu plus longue. Mais, étant donné, on pourrait dire, que, pour l'instant, le coût de l'autobus est un peu plus élevé, mais, bon, procurera des économies, permettra donc un amortissement sur une plus longue période, le ministre de l'Éducation a offert toute sa collaboration, a appointé une personne responsable dans son ministère, la même chose pour moi, puis on s'est engagés à rencontrer l'entreprise prochainement, pour éviter, là, qu'ils frappent à toutes les portes puis se demandent à quel saint se vouer. Parce que lui est contact directement avec les acheteurs scolaires qui vont obtenir les contrats. Donc, si on change l'environnement... C'est ça, évoluer dans un cadre qui nous permet de prendre d'autres sortes de décisions, donc, pour que l'entreprise puis que le manufacturier puissent progresser rapidement, puis avoir un effet sur ses ventes puis un effet sur la diminution du coût de chaque unité lorsqu'il sera en pleine production.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Saint-Jérôme, il vous reste 1 min 30 s.

M. Bourcier : 1 min 30 s? Ah mon Dieu! O.K., alors, écoutez, en sachant qu'il y a seulement, actuellement, sur les routes du Québec, 64 autobus sur 8 000... et en sachant aussi que le gouvernement, dans son programme, s'attend à renouveler 90 % du parc d'autobus du Québec, si je fais un calcul, là, on va être à 240 sur 8 000, il va nous en manquer 6 960. Alors, écoutez, je suis député de l'opposition, je suis toujours en train de demander des affaires, ou de mettre de la pression sur le gouvernement. Est-ce qu'on peut s'attendre à des engagements un peu plus monnayés de la part du gouvernement au cours des années à venir? Est-ce que la grappe sera plus juteuse? Est-ce qu'il y aura plus de fruits dans la grappe? C'est la question que je vous pose, M. le ministre.

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

M. Lessard : À l'écouter, je vais être obligé de déménager à Saint-Jérôme, moi-même, parce qu'il y a beaucoup d'avenir dans le développement, puis c'est le fruit d'une longue période d'investissements dans ce secteur-là.

Le plan d'action, il est sur cinq ans. Pour l'instant, il n'y a pas de somme de bonification, mais, si on voit qu'il y a des secteurs qui progressent moins rapidement, on pourra toujours demander. Moi, ce que j'aimerais puis ce que je rêverais, c'est de manquer d'argent pour eLion parce que ça va très bien, et, si on est capable de donner l'élan qui les propulsera — puis on le voit, là, la demande est là — on va les accompagner, et puis de développer des véhicules électriques, non seulement pour le Québec, mais, si tout le monde... l'Ontario, hein, parce qu'ils ont un carnet de commandes vers l'Ontario aussi, alors donc ils sont en train d'électrifier leurs transports aussi, donc, un peu moins vite que nous, mais il faut se dire que la moitié des véhicules électriques vendus au Canada se font au Québec. Pourquoi? Parce que le Québec est un leader, possède la ressource, il la possède à faible coût. J'étais quelqu'un qui n'a pas un autobus électrique, mais il a sa voiture électrique puis il voyage de Saint-Ferdinand, qui est à peu près à une vingtaine de kilomètres de Thetford, il dit : Je viens à Thetford trois fois par semaine. Savez-vous quoi, M. Lessard? Ça ne me coûte absolument rien parce que c'est toujours mon moteur électrique de ma voiture. Donc, ça montre qu'il... il me disait ça avec un sourire désarmant, en me disant : Vous savez, je n'arrête plus à la station d'essence. J'utilise le véhicule électrique. Bien, c'est vrai dans le transport collectif, comme on a aussi Mobilité Montréal sur un véhicule interurbain avec Nova Bus, donc, qui va être en exploitation très prochainement sur un circuit interurbain, trois autobus de grande dimension, de grande taille. J'en ai vu un en démonstration ici, à Québec, quand la ministre suédoise est venue nous présenter le projet. Donc, il y a des avantages évidents à diminuer nos coûts de transport.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Cette intervention met fin...

M. Therrien : Il s'est nommé : M. Lessard.

Le Président (M. Iracà) : Pardon? Ah!

M. Lessard : Qu'est-ce qu'il a dit?

Le Président (M. Iracà) : Vous vous êtes autonymé, M. le ministre, par votre nom.

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Alors, écoutez, je sais qu'il est tard, là. Soyez courageux, il reste deux blocs de 20 minutes. Nous allons y arriver. Alors, nous débutons le prochain bloc avec le gouvernement et la députée de Fabre. La parole est à vous.

Mme Sauvé : Merci, M. le Président. Alors, dans ce dernier élan d'énergie pour la fin de la soirée, ma première intervention touchait les résidents de mon comté, ma deuxième intervention touche, je dirais, l'ensemble des Lavallois. Alors, en fait, je veux parler de l'accès, les espaces de stationnement qui sont mis à la disposition des citoyens de Laval, les terrains de stationnement sur les terrains de l'agence métropolitaine. Il y a une sursaturation parce qu'il y a un essor démographique, parce qu'il y a du développement que je nommerai un peu plus tard. Alors, il y a eu des mesures d'atténuation qui ont été mises en place. Et on regarde un peu le portrait, et c'est très préoccupant. Dans un premier temps, si on regarde à la station de métro Montmorency... En passant, vous savez qu'on fête le 10e anniversaire du métro à Laval, alors, déjà. Je me souviens, j'étais là à l'annonce à l'époque. Alors, trois stations de métro avec un achalandage annuel au métro Montmorency de 40 millions de passagers, de passages par année. Donc, on est passé de 2 millions la première année à 40 millions. C'est substantiel. Alors, oui, le métro a 10 ans, et, avec les métros, il y a les aires de stationnement autour, donc un grand développement. Et il faut envisager un peu l'utilisation du métro, la place de stationnement qui est disponible, qui déborde et regarder un peu le portrait d'ensemble dans les espaces disponibles. Oui, il y a près du métro Montmorency, oui, il y a près du métro Cartier, qui, bon an, mal an aussi, permet à 25 millions de passagers de le fréquenter, mais il y a aussi l'espace de stationnement nouvellement en place depuis l'automne 2016, il y en a un autre aussi, Saint-Martin, boulevard Saint-Martin près de Pie IX. Ce n'est pas optimal, M. le Président, vraiment pas optimal. On déborde près des stations de métro. Les autres stationnements incitatifs, il y a des blocs de béton, ce n'est pas utilisé.

Alors, quand on regarde, par exemple, près du métro Montmorency, je regarde, bon, évidemment, l'achalandage qui a augmenté de façon exponentielle en termes de passagers du métro, mais il y a aussi l'agrandissement du collège Montmorency depuis quelques années, donc qui est un facteur évidemment d'achalandage important au niveau étudiant, et bien sûr l'arrivée du campus de l'Université de Montréal juste en face... juste à côté, pardon, du métro, en face du collège Montmorency, qui est arrivé en 2011. Alors, si je regarde juste pour le stationnement près du métro Montmorency, là, on déborde et on déborde, et on déborde. Alors, il y a des solutions qui peuvent être envisagées. Ou bien on réaménage, mais les terrains sont limités, ou bien on y va vers un aménagement incitatif en étages. Bref, les scénarios doivent être regardés afin d'optimiser, je dirais, l'ensemble, pour l'ensemble du territoire, les aires de stationnement qui appartiennent à l'AMT à Laval.

Alors, je voulais entendre le ministre sur un peu la vision à moyen et à long terme, les scénarios et les travaux qui sont envisagés pour aller vers des solutions plus optimales afin de tenir compte de l'augmentation importante de l'achalandage, particulièrement vers les métros de Laval.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la députée de Fabre. M. le ministre.

• (22 heures) •

M. Lessard : Oui. Merci beaucoup. Donc, quand même elle a dressé un tableau assez intéressant. On a vu qu'avec l'arrivée du métro il y a eu une densification importante des immeubles en hauteur. Le carré s'est rempli rapidement avec l'université, le collège, donc, la Place Bell. Quand tu fais le tour, là, tu dis : O.K., on est aux oreilles, là, tu sais, on est remplis, et ça crée donc beaucoup de problématiques de saturation de stationnement connues puis documentées. Il faut le dire, même idéalement, quand on regardait la ligne de Saint-Jérôme jusqu'à Laval, on disait : À un moment donné, ils vont prendre le train ou l'autobus, puis ils vont se rendre, puis là ils prendront le métro, puis ils connecteront. En fait, plusieurs ont adopté un comportement inverse. C'est qu'ils ont pris leurs autos en haut puis ils sont descendus en bas le plus vite possible pour aller... Là, ça loade les stationnements, excusez l'expression, ça remplit les stationnements complètement en bas par du monde qui viennent d'en haut, alors qu'ils devaient utiliser le transport collectif pour s'y rendre pour justement éviter cette saturation beaucoup plus rapide. Sans penser que la population a augmenté de façon significative, les immeubles en hauteur ont monté, donc, sur la stratégie d'aménagement, on a atteint, donc, des niveaux de saturation. Ce qui fait qu'au terminus puis au stationnement incitatif du côté de Montmorency, l'AMT travaille en étroite collaboration avec la ville de Laval, là, afin de trouver des solutions à la saturation aux abords de la Place Bell parce qu'honnêtement en faisant le tour je ne vois plus bien, bien de place, donc, parce qu'on est sur le trottoir puis on peut quasiment cogner après le Centre Bell tellement ils ont pleinement utilisé l'espace. Avec l'enclavement du terminus Montmorency dans le quartier, donc, il n'est pas possible de l'agrandir en utilisant des terrains à proximité, il n'y en a pas.

Deux solutions sont analysées, donc : modifier l'aménagement du terminus afin de faciliter l'accès pour les clientèles qui fréquentent les environs et/ou évaluer à moyen terme et long terme les possibilités d'aménager des sections de stationnement incitatif en étages ou en zones payantes. Bon, si c'est en zones payantes, évidemment, il y en a qui vont choisir de payer, il y en a qui vont choisir de prendre les autres méthodes pour s'y rendre puis éviter de laisser leur voiture à proximité et, nécessairement, de saturer les espaces par les clientèles qui devaient l'utiliser et non pas par les clientèles qui sont venues d'en haut, qui auraient dû utiliser d'autres stationnements incitatifs, prendre les moyens de descendre par transport collectif.

Sur le secteur de Cartier, l'agrandissement du stationnement a été identifié comme une potentielle mesure d'atténuation, mais ça n'a pas été retenu pour le moment, puisqu'après évaluation il appert qu'une augmentation du nombre de clients à ce stationnement incitatif mettrait trop de pression sur le réseau du métro. Donc, la localisation de ce stationnement ne permet pas le rabattement des clientèles vers le réseau des trains de banlieue. Et le stationnement est ciblé pour l'ajout de bornes de recharge, ce que je tiens à mentionner.

En parlant de bornes de recharge, évidemment l'AMT compte présentement 40 bornes de recharge pour les voitures électriques réparties sur 20 sites. Mon collègue de Sainte-Rose trouvait qu'il en manquait deux à la gare de Sainte-Rose. Donc, je signifie les attentes de mon collègue de Sainte-Rose sur son engagement sur Sainte-Rose.

Donc, vous avez parlé des 300 places, là, de stationnement incitatif qui ont été mises en service à l'automne 2016, là, à l'incitatif où le Carrefour. Donc, il a eu son impact, mais, nécessairement, d'autres solutions doivent être trouvées parce qu'on arrive à peine. C'est les choix puis c'est un succès, mais nécessairement, quand on favorise un transport pour être une connexion à un grand réseau, on voit immédiatement que la densification et l'attrait est là. Mais nécessairement ça amène aussi d'autres personnes qui veulent s'y rapprocher le plus vite possible pour rentrer dans le réseau, et ce n'est pas nécessairement des personnes qu'on voulait dans ce réseau-là à ce niveau-là.

Ça fait que je ne sais pas si ça répond en général. Ça dresse un portrait. Mais je tiens à réitérer que mon collègue de Sainte-Rose, tout à l'heure, me disait qu'il manque deux bornes électriques à la gare de Sainte-Rose pour réaliser son ambition. Donc, mes messages sont passés. Merci, M. le Président.

Mme Sauvé : Il m'en a parlé également, M. le ministre.

M. Lessard : Pardon?

Mme Sauvé : Il m'en a parlé également, M. le ministre.

M. Lessard : Oui, d'accord.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre.

M. Lessard : Dans le fond, on peut assister aux crédits d'une autre façon que de se présenter, aussi, physiquement, puisqu'il est retenu dans une autre commission.

Le Président (M. Iracà) : D'accord. Merci beaucoup, M. le ministre. Ça va, Mme la députée de Fabre?

Mme Sauvé : Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Alors, j'ai le député de Dubuc, qui... de loin, j'ai aperçu son doigt dans les airs pour dire qu'il voulait parler. M. le député de Dubuc.

M. Simard : Merci, M. le Président. Je vais parler d'un sujet un petit peu moins stressant, M. le Président, parce que le stationnement, manque de stationnements, c'est stressant. Je vois arriver les gens le matin, partir le soir, se dépêcher pour revenir pour en avoir un le lendemain, c'est stressant.

Mais je vais parler, M. le Président, d'une industrie qui est soutenue par des bénévoles. Comme vous le savez, dans nos régions, M. le Président, l'industrie du VHR est extrêmement importante pour l'industrie touristique de nos régions. On parle ici, bien sûr, de restaurants, d'hôtels, de sites touristiques, etc. Donc, c'est extrêmement important pour nos régions. Les besoins en infrastructures et en personnel de soutien sont grands dans le milieu du VHR. Aussi, des surcharges de l'immatriculation et des paiements de droits d'accès aux sentiers ne sont plus suffisants pour assurer l'avancement des projets de sentiers durables dans sa forme actuelle ni dans l'embauche d'agents de liaison de soutien aux bénévoles des clubs locaux.

Vous savez, avec ces fonds-là, on a voulu justement engager des agents de liaison pour aider les bénévoles parce qu'en réalité ces gens-là étaient à bout de souffle. Et, soit dit en passant, M. le Président, je salue un bénévole, chez nous, qui est là ça fait moult années. Je pense qu'il ne travaillait pas quand il est entré comme bénévole au niveau des motoneiges. Puis il va prendre sa retraite, il va être encore, M. le Président, bénévole au niveau des motoneiges. Donc, je le salue, M. Bernard Audet.

Par ailleurs, je voulais indiquer qu'il est très difficile de quantifier l'apport des projets de sentiers durables dans l'industrie du tourisme VHR. Le projet aurait toutefois l'avantage de stabiliser certaines portions de sentiers et pourrait éventuellement assurer le maintien de liens interrégionaux importants. Nous savons, M. le Président, que depuis quelques années des actions ont été posées. En effet, de 2013 à 2016, le ministère a octroyé une aide totale de 6 millions pour soutenir l'embauche des agents de liaison des fédérations et la constitution d'un réseau de sentiers durables. C'est un projet qu'on travaille depuis 2011, M. le Président, et ça avance, mais ça n'avance pas à la vitesse qu'on voudrait que ça avance. Durant la saison 2016-2017, 200 clubs de motoneige étaient actifs et entretenaient 33 000 kilomètres de sentiers. Encore une fois, je le dis, c'est des bénévoles qui font ça. Bien sûr, ils ont des employés mais beaucoup de bénévoles. Durant la saison 2016-2017, 120 clubs de véhicule tout terrain étaient actifs et entretenaient 25 000 kilomètres de sentiers.

Lors d'une rencontre entre le ministre et les fédérations de VHR en décembre 2016, ce dernier s'est engagé à débloquer une somme de 5 millions de dollars par année pendant trois ans pour soutenir l'activité des VHR et relancer le projet de sentiers durables. Les sources de ce financement sont toujours en cours d'identification, M. le Président.

La question au ministre, M. le Président : M. le ministre, pouvez-vous nous entretenir, bien, en tout cas, de ce dossier, car on dirait qu'à chaque année, M. le Président, M. le ministre, c'est le jour de la marmotte. Au printemps, là, on commence à en parler. Aussitôt qu'on a terminé la saison de motoneige, on commence à parler du financement de l'entretien de l'année prochaine pour les sentiers, M. le Président, et je vais vous dire que c'est d'année en année. Bon, je pense, moi, je travaillais dans ça en 2004 ou 2003, on était là-dedans, et j'imagine que le ministre, dans sa région, il connaît le même problème. Mais là comme ministre, j'imagine qu'il le connaît encore plus parce qu'il faut nécessairement qu'il soit impliqué dans ce dossier-là. Et j'aimerais l'entendre à ce sujet-là, comment le ministère a l'intention de travailler avec ce dossier-là.

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

• (22 h 10) •

M. Lessard : Oui, merci beaucoup. Donc, j'apprécie la question de mon collègue de Dubuc. On parle souvent des routes, des autoroutes, on parle du transport collectif. Aujourd'hui, on a parlé... On ne parle peut-être pas assez, même, du maritime. On m'a taxé de dire : Mettez plus d'argent dans le maritime sur les abords parce que la croissance des volumes... puis nous autres, on n'use rien, pas de routes, pas de ci, pas de ça. Ça nous permettrait, donc, d'augmenter le bilan économique du Québec puis de faire des retombées.

Mais il y a un aspect qu'on oublie, c'est les sentiers hors route pour lesquels il y a une industrie aussi, au Québec, qui s'est développée, ne pensons qu'à Bombardier sur les VTT, la motoneige, et les autres fabricants aussi qui sont arrivés. Donc, plus de 55 000... Je vous dirais, il y a à peu près, on va dire, 33 000 kilomètres de sentiers pour les clubs de motoneige puis 25 000 pour les sentiers pour les VTT. Parfois, ça se chevauche mais pas longtemps, puisque c'est deux types de véhicules, c'est deux modalités. Mais on parle certainement de 50 000 kilomètres. C'est plus de kilomètres en VTT puis en motoneige qu'il y en a à faire sur le réseau routier du Québec, qui est à peu près à 33 000 kilomètres de routes. Alors donc, tout ça, évidemment, présenté à travers 200 organisations de motoneige, 120 pour les véhicules de VTT, donc, basées principalement sur des bénévoles. Ils avaient des grands projets d'infrastructures cette année. On en a débloqué plusieurs pour une trentaine pour permettre de faire de l'interconnexion.

Je me souviens, j'étais avec notre collègue de Portneuf et d'Abitibi, qui étaient venus faire un tour sur la reconstruction ou la construction de passerelles entre Portneuf et la Mauricie qui donnent accès à un immense terrain, un parc de jeux, je veux dire, à tout le moins pour faire en sorte qu'on puisse aller à des destinations touristiques qu'on n'a pas accès en tout autre matière, donc camps, relais, auberges de villégiature, et qui, donc, vont solliciter aussi des services, donc, et tout ça basé sur des bénévoles. Ça, c'est la force et la fragilité, c'est qu'on bâtit nécessairement des sections de routes... bien, de routes ou de sentiers pour les deux, mais basées principalement, en tout cas, pour la plupart, sur des propriétés privées. Puis on a été encore dans la tourmente, pour une troisième fois en moins de huit ans, avec les agriculteurs qui menaçaient de fermer les sentiers. Donc, une économie de plusieurs milliards de dollars pour l'industrie touristique du Québec, hivernale principalement. Oui, ça se continue sur quatre saisons parce que les véhicules ont été adaptés en conséquence.

Évidemment, la particularité de ce financement-là vient des utilisateurs, là, qui acceptent de prélever un montant sur leurs immatriculations pour le redistribuer. C'est 15 millions annuellement, dont 6 millions sont utilisés pour l'entretien des sentiers des véhicules tout-terrain, 6 millions pour l'entretien des sentiers de motoneige puis 3 millions pour renforcer la sécurité de la pratique, la pérennité des sentiers et de la protection de la faune. Lorsque je les ai rencontrés... Parce qu'il faut se souvenir, on est encore dans une année charnière. C'est le renouvellement ou la fin de l'immunité sur l'ensemble du réseau qui... à cause du bruit, etc., donc, au fil des années, on les a éloignés des maisons. Rappelez-vous le P'tit-Train-du-Nord, on ne peut pas procéder à un renouvellement de cette immunité-là sans assurer la pérennité ou, en tout cas, l'interconnexion dans un plus grand réseau qui méritera d'être entretenu.

Donc, même les organisations nous le disaient, parce que c'est des travailleurs bénévoles, ils ont engagé des ressources, dans le temps, qui ont été soutenues par le ministère des Transports. Quand mon collègue Norm MacMillan était ministre délégué aux Transports, puis donc il s'est engagé à les soutenir puis à développer un réseau plus permanent, malgré qu'annuellement il peut y avoir des changements, donc, des structures. Donc, on est toujours à trouver, identifier, donc, oui, l'ambition de trouver 5 millions par année pour les aider à soutenir les deux missions et parce qu'on ne fera pas seulement passer en disant : Je renouvelle encore pour une période déterminée sur l'immunité sans s'assurer qu'on a aussi fait les efforts, là, pour sécuriser les investissements.

Donc, on est restés sur les objectifs. On va développer à l'intérieur du ministère, donc, les moyens. Et donc on va les rencontrer dans les prochaines semaines pour bâtir l'échéancier et s'assurer qu'on a réalisé les infrastructures nécessaires. C'est parce que c'est un réseau dont on ne parle pas assez. On en parle dans les stratégies touristiques, etc., ça va : Venez nous visiter, allez voir l'auberge de Cap-Chat en haut, etc., allez rencontrer tel territoire dans le domaine des Hautes-Laurentides. Et ça, c'est vraiment l'accès à l'arrière-territoire, que je pourrais dire, qui, pour la plupart du temps, il n'y a même pas une route en hiver, mais combien intéressante pour lui qui a un VTT ou une motoneige. Mon collègue de Maskinongé en sait quelque chose, il a un immense territoire d'accueil. La route de tout ce qui se fabrique en alimentation à quelque part, des auberges, massages, etc., relaxation, donc, le mode de vie qu'ils adoptent, donc l'offre de services est très généreuse, mais nécessairement ça prend ce réseau-là d'interconnexion. Alors, on va travailler à identifier ces sommes-là puis les mettre au service de ceux qui, à tous les jours, bénévolement... Je regarde mon Aurèle Rodrigue, j'ai mes collègues du bureau de comté... qui est ici. Alors, mon Aurèle est à la retraite depuis je ne sais pas comment d'années, puis le matin, plus de bonne heure que tout le monde, qui se lève, puis le soir, plus tard que n'importe qui, entretient le réseau, parce qu'il aime ça, avec sa conjointe. Puis il vient me voir puis il essaie de nous demander qu'on continue d'investir dans ce réseau-là qui est quand même fragile. Mais il a tellement de fierté puis il a tellement l'amour pour son sport ou son loisir, c'est plus fort que la police, je pense. Alors donc, ils l'ont prouvé parce qu'ils sont encore là, eux autres, et puis ils s'intéressent à ce que la prochaine génération puisse donner le même bénévolat de loisir.

Et puis, quand on entend ça, nécessairement, puis je vois le sous-ministre, on va faire tous les efforts pour identifier les sommes. Comme, si cette année, on est en contraction budgétaire nous-mêmes, même si le Trésor ne nous le demande pas, pour identifier les petits dollars à gauche puis à droite pour le donner à un réseau de bénévoles.

Le Président (M. Bolduc) : Donc, merci, M. le ministre. M. le député de Dubuc, vous avez trois secondes.

M. Simard : Trois secondes? Merci, M. le ministre, merci beaucoup.

Le Président (M. Bolduc) : Merci, M. le député. Nous allons maintenant passer à la première opposition. Donc, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Oui. L'opposition officielle, M. le Président.

Le Président (M. Bolduc) : L'opposition officielle. Excusez, monsieur.

M. Therrien : Sans rancune. Oui, écoutez, je vais vous parler d'un sujet qui touche beaucoup les villes dévitalisées dans les régions du Québec. C'est problématique. Je ne sais pas, juste à vous dire ça, peut-être que vous savez déjà, là, où est-ce que je veux en venir. En tant que porte-parole, c'est sûr que j'ai des gens qui viennent me voir pour m'expliquer cette problématique-là, ça fait que j'en profite pour vous questionner là-dessus puis essayer de voir ce qu'on pourrait faire pour ces villes-là.

Vous savez, en 1993, on avait cédé pour 33 000 kilomètres de routes aux villes... bien, aux municipalités parce qu'on disait que c'était plus efficace, et en échange le ministère avait donné un soutien technique et financier. Alors, ça, ça allait bien à ce niveau-là. Sauf qu'en 2015, alors que les municipalités qui étaient touchées par le vieillissement de la population et des facteurs socioéconomiques qui les mettaient en péril, bien, ces municipalités-là prenaient cet argent-là pour faire l'entretien hivernal des routes. Et là je veux vous entendre là-dessus, là. J'imagine que je ne vous apprends rien, là, mais ces municipalités-là se sont vu refuser, d'une certaine façon, de subventionner à partir de cet argent-là l'entretien hivernal. Mais ce n'est pas encore effectif. Semble-t-il, là, qu'il y a comme un deux ans de latence, là. Ça fait deux ans qu'ils s'attendent peut-être à se faire couper. Alors, il faudrait, je pense, M. le ministre, là, profiter de la situation pour les rassurer parce qu'ils sont inquiets... elles sont inquiètes, plutôt. Pour ces villes-là, vous savez, le moindre montant d'argent qui manque, que ce soit un 60 000 \$, 70 000 \$, ça vient avoir une répercussion importante dans le compte de taxes. Et j'imagine que vous êtes très sensible à ça parce que je pense que votre comté, c'est une région du Québec, là. Je pense que vous êtes sensible à ça, puis peut-être même que des municipalités de chez vous ont cogné à votre porte pour vous discuter de ça. Donc, j'attends vos commentaires là-dessus, puis peut-être que j'aurai des questions, là, à poser par la suite.

M. Lessard : Oui, donc, effectivement, donc, il y a eu une modification apportée lorsque le FORT, le fonds qui est destiné au transport terrestre, donc, ne permet pas l'éligibilité des remboursements des travaux d'hiver. Donc, on a eu une entente avec les unions municipales, et là on garantissait les mêmes montants mais pas le remboursement des travaux d'hiver. Donc, on disait : Mets ta programmation en été, puis on va te la payer. Si c'est 40 000 \$ que tu allais chercher, va le mettre là-dedans, et on va...

M. Therrien : ...

M. Lessard : Pardon?

M. Therrien : Pouvez-vous spécifier davantage, là? Je m'excuse, là je n'ai pas...

M. Lessard : Oui, donc, on disait : Les mêmes montants sont préservés, sauf qu'ils seront affectés à d'autres travaux que les remboursements d'hiver. Donc, présentez votre programmation, puis on va vous... L'été, là, ce qui n'est pas... une telle rue, telle rue, etc., donc on va les financer au même montant qu'ils avaient auparavant. Donc, il y a eu une entente avec les unions municipales.

L'an passé, j'ai eu l'occasion de participer, donc, à ce que j'appelle des «speed meetings» municipaux. C'est-à-dire, lors du congrès de la Fédération québécoise des municipalités, plusieurs m'ont parlé qu'ils n'avaient pas été remboursés pour les travaux d'hiver, puis là on a eu une discussion. En fait, c'était connu. Il y a des municipalités dont ils ont moins de personnel, parfois, pour appliquer toutes les mesures. Ils se sont retrouvés que l'été était passé, puis ils n'avaient pas demandé assez de remboursements pour les travaux d'été, puis là ils ont dit : Bien là, tu me le dois pour l'hiver, parce que c'était l'hiver, puis là je ne le sais pas que c'était l'hiver. Donc, sur la communication améliorée avec les municipalités, donc, on a eu des discussions avec les unions municipales. D'ailleurs, je vais participer à l'Union des municipalités du Québec, à leur prochain congrès, puis ça risque de revenir prochainement.

Mais nécessairement les municipalités n'ont pas été coupées, ce n'est rien que ça a été changé à cause de l'administration, puis principalement la loi sur le FORT, qui ne permettait plus de les financer en travaux d'hiver. Pour quelques municipalités — pas nombreuses, mais il y en a — ça a créé une difficulté, ça fait qu'on essaie de les accompagner dans la compréhension pour qu'on ne se retrouve pas dans ce genre de problème là.

• (22 h 20) •

M. Therrien : O.K. Donc, ce que vous me dites, M. le ministre — je veux bien comprendre, là — c'est que c'est, dans le fond, une technicalité, c'est un changement dans le processus qui finance ces activités-là et, s'il y a des villes,

s'il y a des municipalités qui n'ont pas été payées, c'est parce qu'ils ont juste peut-être mal compris, mal saisi le nouveau fonctionnement, que vous alliez les rencontrer quand vous allez rencontrer l'Union des municipalités pour vous assurer que les gens qui ont eu ces problèmes-là n'aient plus de problèmes et assurent le financement de l'entretien d'hiver. Est-ce que je résume bien votre propos?

M. Lessard : En fait, ce n'est pas qu'ils assurent l'entretien d'hiver, c'est qu'on dit : Arrêtez de le demander l'hiver. Comme ton budget est déjà déposé en janvier, qu'il prévoit toute la programmation de travaux que tu vas faire, prévois-les dans tes travaux d'été, on va te les rembourser à la hauteur de ce qu'on te remboursait avant. Puis j'ai eu la chance d'aller à la rencontre de tous les préfets du Québec tenue, je pense, sous l'égide de la FQM, et on a dû réitérer... Même la Fédération québécoise des municipalités a dû refaire de la publicité auprès de ses propres membres pour dire : Écoutez, là, on va vous réexpliquer la directive. Le montant que vous aviez avant le changement sur le régime du FORT, là, le fonds qui finance ces activités-là, il y a eu un changement, on vous l'a déjà communiqué, on vous l'avait envoyé, sauf que vous avez fait vos réclamations comme à l'habitude, l'hiver plutôt que l'été. Donc, faites vos réclamations l'été pour les travaux d'été, vous en avez assez, en général, pour couvrir vos montants, parce qu'on ne couvre plus les travaux d'hiver.

M. Therrien : O.K. Donc, à ce moment-là, c'est juste un problème... Bien, en tout cas, si je résume très simplement... O.K. Puis vous allez vous assurer que les... Parce qu'ils s'inquiètent beaucoup pour vrai, là, puis, tu sais, j'imaginais, là, que vous ne les laissiez pas tomber, là, mais il fallait juste qu'ils soient informés correctement. Alors, voilà. Je vais faire mon bout de chemin. Si jamais il y a des gens qui viennent me voir, j'aurai aussi, là, le loisir de leur expliquer cet état de fait là. Alors, je participerai à ma façon à l'amélioration de l'efficacité du MTQ. Vous n'êtes pas obligé de me donner un bout de votre salaire, là, mais un merci va être apprécié.

M. Lessard : Je le remercie.

M. Therrien : C'est bien.

Une voix : C'est inscrit.

M. Therrien : O.K., donc, sujet clos. Je vous remercie. Je pense que c'est assez clair.

Un autre sujet — je suis dans un genre de pot-pourri, là, je fais différents sujets parce qu'il ne me reste pas énormément de plages, là — transport adapté au Québec. Transport adapté, vous savez, avec le vieillissement de la population, entre autres, fait en sorte que la demande a fortement augmenté depuis au moins une dizaine d'années, là. Je n'ai pas les chiffres, par contre, mais je pense que, si je vous dis que la demande a augmenté — je n'ai pas les chiffres devant moi, là — je pense qu'on est d'accord avec ça. De par les variables sociodémographiques, là, je pense que je n'ai pas besoin vraiment, là, de vous expliquer ça de long en large et en détail, là.

Il y a un problème — vous avez sûrement deviné, vous savez où est-ce que je veux en venir, là : le montant qui est attribué à travers le Programme d'aide au transport adapté, le montant, c'est 90 millions depuis le début des années 2010, et il n'y a pas eu d'augmentation pour tenir compte de l'inflation et de la croissance d'achalandage. Ça fait que c'est sûr que ça s'émiette, là, je pense que vous avez deviné, là, alors on considérerait que c'était... Au début, là, avant 2002, là, je remonte à 2002, bien, c'était 75 % des coûts admissibles qui étaient payés par l'État et ça baisse de plus en plus, à un point tel que c'est surtout les municipalités et les usagers qui ont maintenant à payer un fardeau pour remplacer la diminution de la présence de l'État dans ces paiements-là.

Alors, évidemment, moi, je veux vous entendre là-dessus parce que je trouve ça inquiétant pour vrai parce que c'est une situation qui touche des gens qui, souvent, sont dans une situation de limitation de déplacement, ce n'est pas nécessairement des gens avec des revenus très élevés, c'est des gens, souvent, qui ont besoin d'aide, qui ne veulent pas vivre d'isolement, puis là, bon, je sors toutes les implications humaines que ça peut avoir. À ça, je rajoute le fait que 70 % des déplacements de ces gens-là, c'est les taxis qui les assurent, et les taxis qui avaient 20 000 \$ par voiture pour, justement, adapter leurs voitures pour accueillir ces gens-là, bien, maintenant c'est baissé à 15 000 \$. Donc, ça fait qu'il y a moins de taxis qui offrent cette possibilité-là, par conséquent. En tout cas, là, vous semblez peut-être douter de ça. Peut-être vous avez des chiffres pour me rassurer, là, mais techniquement, si on passe de 20 000 \$ à 15 000 \$, pas sûr que ça ne va pas avoir un impact négatif sur l'offre de service.

Alors donc, vous avez augmenté, cette année, de 90 à 93 millions. Bon, ce n'est pas beaucoup. Les gens dans le milieu trouvent que c'est insuffisant, vous le devinez, là, puis on veut savoir est-ce que c'est une aide... Bon, là, ils parlent... Une aide ponctuelle a été ajoutée, c'est ça, 15 millions sur cinq ans. Est-ce que c'est une aide temporaire? Est-ce que c'est un début d'une bonification qui sera plus élevée par la suite? C'est quoi, votre plan, là, pour corriger cette situation-là? Parce que, là, vous savez que vous avez fait un effort pour l'élimination du déficit, là. Là, c'est terminé, là. Moi, je pense que peut-être qu'on pourrait imaginer que ces gens-là qui ont besoin d'aide pourraient obtenir satisfaction. Je veux vous entendre là-dessus, M. le ministre.

M. Lessard : Bien, on a le même intérêt, là. Donc, comme on a développé ce réseau-là ça fait une vingtaine d'années, hein, forts de ce succès, peut-être parce qu'aussi une population qui est vieillie aussi qui continue de vouloir vivre chez elle, le budget est revenu à 90 millions, comme vous l'avez noté, puis, bon, la contribution d'usagers ou des contributions des villes qui soutiennent... Donc, la proportion a changé, je pense qu'on a eu l'occasion de voir des chiffres antérieurs. Nos représentations, suite aux présentations du budget, étaient dans le sens de bonifier, donc, cette enveloppe-là, comme vous l'avez mentionné, 3 millions par année, c'est donc 15 millions, là, sur cinq ans.

Donc, ça, ça a été annoncé. Bonne nouvelle parce que 3 millions de plus, c'est 3 millions de plus puis ça aidera. Toutefois, j'annonce aussi qu'avec les crédits qu'on avait, donc, avec une façon de revoir l'affectation des crédits, c'est plutôt 95 780 000 \$ qui vont être affectés cette année pour le transport adapté et, sujet à approbation des crédits annuellement, cette somme-là sera répétée pendant cinq ans. Donc, j'annonce donc une amélioration de l'enveloppe dédiée au transport adapté qui va atteindre plutôt 95 780 000 \$ cette année au lieu des 93 millions, donc presque le double de l'augmentation escomptée. Et, à l'adoption des crédits annuellement, ça va me permettre toujours d'affecter une certaine somme qui était dédiée au ministère pour le réinvestir dans le transport adapté. Ce montant-là sera répété pour les cinq prochaines années.

M. Therrien : Donc, ça veut dire que ce n'est pas 15 millions, ça serait quelque chose comme 27, 28 millions.

M. Lessard : Tout près, oui, tout près.

M. Therrien : O.K. Est-ce que cette augmentation-là va toucher les taxis?

M. Lessard : Les?

M. Therrien : Les taxis. Le 20 000 \$ à 15 000 \$, ça, ça change-tu?

M. Lessard : Ça, ça ne change pas, non. Ça, c'est le même montant. Je pense qu'on paie annuellement un montant maximum. C'est un projet, ça, c'est 1,5 million. Il me semble qu'on finance à peu près 100 taxis par année à un montant maximum de 15 000 \$ pour la conversion de leur taxi. Donc, à peu près tout ce que je signe, c'est le maximum, 15 000 \$, puis on a 1,5 million, il me semble, pour le faire.

M. Therrien : Pour le?

M. Lessard : Annuellement, à 15 000 \$, c'est 100 taxis.

M. Therrien : O.K., c'est 100 taxis. Puis ça, vous ne touchez pas à... même si... Parce que ça représente...

Une voix : ...

M. Lessard : C'est 2 millions? O.K., il y a un petit...

M. Therrien : Oui, vas-y, vas-y.

M. Lessard : Excusez, on me dit que j'ai une petite bonification, là, je ne l'avais pas notée, 500 000 \$ de plus. Donc, c'est 2 millions au lieu de 1,5 million.

M. Therrien : Et donc ça, c'est pour les taxis?

M. Lessard : Pour les taxis.

M. Therrien : Puis ça reste à 15 millions, mais il y a plus de...

M. Lessard : C'était 1,5 million, ça va monter à 2 millions. C'est 15 000 \$ par taxi, divisé par le nombre de 2 millions, ça va donner le nombre d'autos.

M. Therrien : O.K., ça veut dire qu'il y a plus de taxis qui vont avoir accès aux 15 000 \$.

M. Lessard : Oui. Bien, un peu plus, oui.

M. Therrien : O.K., je comprends. C'est ça, là. Donc, au lieu d'augmenter, pour chaque taxi, mettons, de 15 000 \$ à 20 000 \$ comme c'était, vous dites : Je veux augmenter l'offre à tout simplement...

M. Lessard : 2 millions.

M. Therrien : O.K. Est-ce que vous pensez que les taxis vont répondre à ça? Vous comprenez ce que je veux dire?
• (22 h 30) •

M. Lessard : Oui, oui, oui. J'ai toujours plus de demandes que de sous qu'on est capables de donner parce qu'on donne toujours le maximum, à 15 000 \$, qui permet d'adapter leur taxi. Donc, cette année, 1,5 million. Si j'avais 15 000 \$ maximum, donc c'est 100 taxis. Là, il va y en avoir un peu plus pour se rendre à 2 millions.

M. Therrien : Si j'ai bien compris, ça veut dire que si vous passez de 20 000 \$ à 15 000 \$, il n'y a pas une diminution de l'offre de service.

M. Lessard : Bien, on donnait 15 000 \$. On va encore donner 15 000 \$, mais on va le donner à 133 taxis au lieu de 100 taxis, ce qui va nous permettre, selon un savant calcul de mon collègue de Mégantic, une bonification de 33 de plus.

M. Therrien : Ah oui, c'est le spécialiste. Il pourrait quasiment répondre à mes questions, le spécialiste de Mégantic.

M. Lessard : Ah! il peut répondre à beaucoup de questions.

M. Therrien : Je le sais, je le sais.

M. Lessard : Il peut donner beaucoup, beaucoup de réponses, aussi.

M. Therrien : Non, mais je veux juste savoir. Là, regarde, je ne comprends pas, là.

M. Lessard : 133, c'est toujours le même 15 000 \$. Au lieu d'en donner à 100, on va en donner à 133.

M. Therrien : Oui, je comprends. Ce que je veux dire, là, quand vous avez passé de 20 000 \$ à 15 000 \$...

M. Lessard : Je ne vois pas c'est en quelle année, là.

M. Therrien : Bien, je ne sais pas trop, là. C'est les questions que je vous pose. C'est important, là. Si tu passes de 20 000 \$ à 15 000 \$ puis vous dites qu'on n'a jamais trop d'argent sur la table parce que les gens sont satisfaits du 15 000 \$ dans le cas échéant, ça veut dire que... Vous êtes passé de 20 000 \$ à 15 000 \$, il n'y a pas eu moins de taxis. C'est ça que je veux savoir parce que, selon ce que vous me dites... Puis là ce n'est pas une question piège, là, je ne veux rien que savoir. Parce que, si vous dites qu'à 15 000 \$, si tu augmentes le nombre de subventions, il y a plus de taxis, c'est-à-dire que si je passe de 20 000 \$ à 15 000 \$, ça ne devrait pas avoir d'influence sur le nombre de taxis qui ont décidé d'utiliser cette subvention-là.

M. Lessard : Bien, en fait, annuellement, le 1,5 million, donc les 100 taxis qui le demandaient l'avaient. Mais j'en avais plus que 100 qui en demandaient, donc, on ne pouvait pas répondre à toutes les demandes. On a donc maintenu le même montant de remboursement, soit 15 000 \$ maximum par taxi, puis cette année on va être capables, avec la bonification à 2 millions, d'en couvrir 133. Mais je ne me souviens pas en quelle année ils ont réduit de 20 000 \$ à 15 000 \$.

M. Therrien : O.K., c'est ça. Mais vous voyez où est-ce que je veux en venir, là.

M. Lessard : Bien, je ne le vois pas, mais je vois comment en aider 33 de plus.

M. Therrien : Bien, regarde, c'est parce que... Non, regardez, je recommence.

Le Président (M. Iracà) : Non, bien, écoutez, il reste 20 secondes.

M. Therrien : Non, mais c'est parce que, si tu avais 20 000 \$, puis vous dites que vous avez trop de monde pour l'argent que vous mettez sur la table, si tu passes de 20 000 \$ à 15 000 \$, ça ne changera pas parce qu'il y a trop de monde qui sont sur la table autour à vouloir prendre cet argent-là. Moi, je voulais savoir est-ce que de passer de 15 000 \$ à 20 000 \$, tu aurais augmenté l'offre. C'est ça, la question que je vous pose. Puis, si vous me dites : De 20 000 \$ à 15 000 \$, ça n'a rien changé parce qu'il y a plein de monde autour de la table pareil que tu mets le 15 000 \$ puis que les gens ramassent le 15 000 \$... C'était ça, ma question.

M. Lessard : Non, mais on comprend qu'avant s'il y avait 1,5 million puis que tu donnais 20 000 \$ par...

Une voix : ...

M. Lessard : O.K. Vous avez tout compris? Parfait.

Le Président (M. Iracà) : Compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux au jeudi 27 avril 2017, après les affaires courantes, où elle poursuivra l'étude des crédits pour le dernier sprint. Merci beaucoup. Bonne nuit.

(Fin de la séance à 22 h 33)