



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 24 avril 2018 — Vol. 44 N° 156

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 mardi 24 avril 2018 — Vol. 44 N° 156

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. André Fortin	1
M. Martin Ouellet	4
M. Benoit Charette	5
Discussion générale	5

Autres intervenants

M. Alexandre Iracà, président

M. Ghislain Bolduc

M. Marc H. Plante

M. Guy Bourgeois

* Mme Nathalie Tremblay, Société de l'assurance automobile du Québec

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Note de l'éditeur : La commission a aussi siégé en matinée et en après-midi pour l'étude des crédits du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mardi 24 avril 2018 — Vol. 44 N° 156

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

(Dix-neuf heures trente et une 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.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude du volet Transports et électrification des transports des crédits budgétaires du portefeuille Transports, Mobilité durable et Électrification des transports pour l'exercice financier 2018-2019. Une enveloppe de neuf heures, neuf belles heures ensemble que nous allons passer, est allouée à ces études de crédits.

Alors, nous allons débiter par... Effectivement, Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements ce soir?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Boucher (Ungava) sera remplacé par M. Rousselle (Vimont); M. Habel (Sainte-Rose), par Mme Rotiroti (Jeanne-Mance—Viger); et M. Martel (Nicolet-Bécancour), par M. Charette (Deux-Montagnes).

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la secrétaire. Nous allons débiter par les remarques préliminaires, puis nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs de 20 minutes, incluant les questions et les réponses. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée le mercredi 25 avril 2018, en fin de soirée, donc à la fin du temps qui est alloué à l'étude de ces crédits.

Puisque nous avons commencé à 19 h 30, nous allons finir à 21 h 30. Nous sommes directement dans les temps.

Remarques préliminaires

Je souhaite la bienvenue à tout le monde. Nous allons passer une belle soirée. Je salue mes collègues, je salue le ministre. Et donc nous allons débiter sans plus tarder avec les remarques préliminaires. Vous disposez à peu près, M. le ministre, de 17 minutes, je vais vous faire signe vers la fin. M. le ministre, la parole est à vous.

M. André Fortin

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Merci. Merci, M. le Président. Chers collègues. Merci d'être avec nous ce soir, messieurs madame. Je suis évidemment heureux de procéder à l'étude des crédits 2018-2019 du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports ainsi que celle de l'ensemble des organismes sous notre responsabilité.

D'abord, si vous le permettez, M. le Président, je vais présenter les gens qui nous accompagnent pour cette étude de crédits. À ma droite, à votre gauche, donc, M. Marc Lacroix, sous-ministre au ministère des Transports, et Mme Nathalie Tremblay, présidente-directeur générale de la Société de l'assurance automobile du Québec. À ma gauche, à votre droite, Pascal D'Astous, chef de cabinet, ainsi... Nous accompagnent également M. Stéphane Lafaut, sous-ministre associé, Mmes Anne-Marie Leclerc, Julie Blackburn et Chantal Gingras, sous-ministres adjointes, MM. Jean Villeneuve, Jérôme Unterberg et Nikolas Ducharme, sous-ministres adjoints. France Boucher, de la Commission des transports du Québec, et François Bertrand, de la Société des Traversiers du Québec, seront également parmi nous. Au besoin, évidemment, M. le Président, vous le savez, je ferai appel à ces personnes pour m'assurer de vous donner les informations et donner des informations à tous les membres de la commission les plus complètes et afin de bien répondre à vos questions.

Je dois vous le dire, M. le Président, depuis les derniers mois, depuis ma nomination comme ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, plusieurs projets sur lesquels notre gouvernement avait pris des engagements clairs ont pu voir le jour. Par exemple, nous avons dévoilé notre politique de mobilité durable, un projet de société qui offre une vision, des cibles concrètes et des moyens pour repenser le transport au Québec et l'amener vers la modernité. Nous avons également annoncé quatre grands projets de transport en commun, on aura très certainement l'occasion d'en reparler lors de l'étude des crédits. Enfin, nous avons modifié notre Code de sécurité routière afin qu'il représente mieux la réalité, notamment celle imposée par l'évolution de la technologie.

En effet, M. le Président, malgré notre bilan enviable en matière de sécurité routière, trop de jeunes Québécois sont encore impliqués dans des collisions avec décès, trop de piétons sont happés, trop de cyclistes sont blessés. À cela, ajoutons les usagers de la route qui utilisent un téléphone cellulaire, trop souvent, malheureusement, pour texter au volant. Au moment de la dernière mise à jour du Code de sécurité routière, cette réalité n'existait pas. Pour toutes ces raisons et pour bien d'autres, nous avons soutenu l'adoption d'un projet de loi qui présentait 86 mesures, dont certaines modifieront de façon très importante les règles à suivre pour circuler sur les routes du Québec.

Parmi ces mesures, M. le Président, je vous signale le principe de prudence qui a été introduit dans notre code. Il énonce que tous les usagers doivent faire preuve de respect et de prudence lorsqu'ils circulent sur le réseau routier, surtout, en fait, surtout à l'égard des gens plus vulnérables qu'eux. Pour ce qui est des récidivistes, M. le Président, en

matière de conduite avec facultés affaiblies, ceux-ci vont devoir conduire à vie avec un véhicule muni d'un antidémarrageur. Les amendes pour les conducteurs qui utilisent un appareil électronique sont augmentées, M. le Président. Il n'y a pas très longtemps, les amendes variaient entre 80 \$ et 100 \$. Elles passent à 300 \$ et pourront aller, en cas de récidive, jusqu'à 600 \$. En fait, elles seront, en cas de récidive, de 600 \$. Et une récidive entraînera également une suspension du permis de trois, sept ou 30 jours, selon le cas. La date de début de la période d'obligation des pneus d'hiver est devancée au 1er décembre plutôt qu'au 15 décembre afin de s'adapter aux réalités de l'hiver au Québec. Une mesure réglementaire est également prévue afin de simplifier le processus d'exemption temporaire pour ceux qu'on appelle très gentiment et très amicalement les snowbirds.

Le projet de loi... ou la loi, maintenant, contient différentes mesures afin d'améliorer la sécurité de nos jeunes sur les routes. Notamment, nous avons instauré une nouvelle mesure d'accès graduel à la conduite comme sont déjà en places dans certaines autres juridictions, notamment l'Ontario. Concrètement, les apprentis conducteurs du Québec sont soumis à une interdiction de conduire entre minuit et 5 heures du matin. Par ailleurs, un conducteur âgé de 19 ans ou moins et détenteur d'un permis probatoire ne pourra, durant la première année où ce permis a cours, transporter qu'un nombre limité de passagers âgés de 19 ans ou moins entre minuit et 5 heures du matin.

Voilà, M. le Président, quelques changements précis apportés à notre code. Nous avons donc collectivement ici, l'ensemble des députés, pris nos responsabilités pour assurer la sécurité des usagers et les inciter à davantage de prudence. Le Code de la sécurité routière reflète désormais les nouvelles réalités du Québec.

M. le Président, vous me permettez quelques mots sur la politique de mobilité durable que le gouvernement a lancée pas plus tard que la semaine dernière. Il s'agit d'un autre projet qui évidemment me tient à coeur, donc, la politique de mobilité durable 2020-2030. Cette politique-là, elle propose une nouvelle façon de concevoir la mobilité au Québec, principalement fondée sur les grands principes de développement durable. La politique est évidemment assortie de plus de 9,7 milliards de dollars, dont 2,9 milliards de nouveaux investissements. Elle traite de l'ensemble des modes de transport, aussi bien pour les personnes, y compris celles à mobilité réduite, que les marchandises. Elle vise autant la métropole que la capitale nationale et l'ensemble de nos régions.

Nous croyons, M. le Président, que tous les citoyens et toutes les familles, sans exception, doivent pouvoir se déplacer partout sur le territoire rapidement, à coût abordable et en toute sécurité. Cela a une incidence directe sur la qualité de vie des Québécois et des Québécoises. En effet, moins on passe de temps en déplacement ou dans la congestion routière, plus il est possible d'en passer en famille, avec ses proches.

La politique confirme également la volonté du Québec de se positionner comme leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée d'ici 2030.

Essentiellement, notre plan, M. le Président, est au service des citoyens, en lui offrant plus d'options de transport et des temps de déplacement plus courts entre la maison et le travail. Elle est en appui au développement économique, avec davantage d'innovation mais aussi avec une meilleure performance du système de transport pour moins de congestion et moins de dépenses en transport et donc pour une meilleure compétitivité pour nos entreprises. Elle est à faible empreinte carbone. Avec moins de déplacements en auto solo, moins d'énergies fossiles seront consommées, et donc moins d'émissions de gaz à effet de serre seront engendrées.

• (19 h 40) •

La politique compte aussi des cibles concrètes et ambitieuses, soit que 70 % de la population aient accès à au moins quatre services de mobilité durable, une réduction de 20 % du temps de déplacement moyen domicile-travail, une réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport, une diminution de 20 % des déplacements effectués en auto solo, une réduction de 40 % de la consommation de pétrole en transport sous le niveau de 2013, une réduction de 37,5 % des émissions de GES en transport sous le niveau de 1990, une réduction des coûts associés à la congestion pour les entreprises dans les grandes régions métropolitaines de Montréal et de Québec, 15 milliards de dollars de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre, une augmentation de 25 % des marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires.

Pour atteindre nos cibles, M. le Président, nous travaillerons avec le milieu municipal pour favoriser la mise en place de services de transport performants et complémentaires. Nous considérons que la planification des transports et l'aménagement du territoire sont indissociables. L'un ne peut se planifier sans l'autre, et tout cela doit se faire en concertation. Évidemment, nous donnerons les outils nécessaires aux municipalités pour le faire.

La politique va nous permettre d'aller plus loin dans l'électrification et le déploiement des véhicules écoénergétiques au Québec. Nous voulons mettre nos ressources hydroélectriques, notre expertise et nos entreprises au service de l'innovation pour développer des transports mieux pensés, mieux intégrés et moins polluants. Au final, le gouvernement va assurer le leadership pour mobiliser toutes les forces vives du Québec et veiller à la mise en place de grands projets structurants, performants, qui façonnent l'avenir et améliorent la qualité de vie, des grands projets comme ceux dont nous avons eu le plaisir de dévoiler en transport collectif au cours des derniers mois.

Évidemment, M. le Président, je fais référence, entre autres, au Réseau express métropolitain, le REM. Il s'agit du plus grand projet de transport collectif des 50 dernières années au Québec. Avec 67 kilomètres et 26 stations connectées, il deviendra l'un des plus importants réseaux de transport automatisé au monde. Ouvert 20 heures par jour et sept jours sur sept, ce train assurera un service fiable, qui mènera rapidement les usagers au centre-ville de Montréal, sur la Rive-Sud, la Rive-Nord, dans l'Ouest-de-l'Île ou à l'aéroport. Le REM sera intégré au réseau de transport collectif existant avec des connexions aux lignes bleue, verte et orange du métro, aux lignes de train de banlieue Mascouche et Mont-Saint-Hilaire ainsi qu'aux autobus des différentes municipalités. Le REM va simplifier les déplacements en transport en commun dans le Grand Montréal. Ce projet va favoriser une diminution de la congestion routière et du recours à l'auto solo. Il est une autre démonstration de la volonté du gouvernement du Québec de mettre en place des conditions gagnantes pour propulser ses transports par électricité et doter le Québec d'une économie forte et sobre en carbone.

Avec le REM, la région métropolitaine de Montréal entrera dans une nouvelle ère en matière de transport collectif et de mobilité durable. C'est un projet ambitieux, c'est un projet novateur, et il représente un outil de développement majeur, qui renforcera la position de la grande région de Montréal en tant que métropole internationale.

J'ajouterais, M. le Président, qu'en développant un modèle de partenariat unique avec la Caisse de dépôt et de placement le gouvernement permet la réalisation d'un projet d'infrastructure en matière de transport collectif qui n'aurait pas pu se concrétiser autrement. Ce faisant, le gouvernement dégage aussi une marge de manoeuvre pour le développement d'autres projets majeurs en limitant l'impact sur sa dette. Il s'agit donc d'un levier important pour la réalisation de projets de grande envergure partout au Québec.

Notre gouvernement a également su autoriser la réalisation du plan d'affaires et des premières activités qui mèneront au prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Le projet total est estimé à 3,9 milliards de dollars, et des sommes sont déjà réservées au Plan québécois des infrastructures 2017-2027 pour assurer le financement du gouvernement du Québec. Le projet inclut cinq stations de métro, un important stationnement incitatif aux Galeries d'Anjou et des infrastructures qui permettront d'assurer une connexion efficace entre le métro, les réseaux d'autobus, le réseau routier et le transport actif.

Je suis convaincu qu'investir dans le développement du réseau du métro de Montréal, c'est investir dans la croissance économique et le développement de l'emploi. C'est aussi favoriser la compétitivité et l'attractivité de la région métropolitaine et c'est également une excellente façon de participer à la lutte aux changements climatiques. L'est de Montréal est d'ailleurs le troisième pôle économique en importance sur l'île de Montréal et le quatrième en importance dans la région métropolitaine, il ne faut pas le négliger. Le prolongement de la ligne bleue va donc permettre de revitaliser l'axe Jean-Talon et requalifier ce pôle d'activité économique, qui représente déjà 80 000 emplois.

D'ailleurs, de nombreux effets bénéfiques sont attendus. Le potentiel de développement et de densification urbaine, dans un rayon de 500 mètres autour des cinq stations prévues, est considérable. On estime que, d'ici 2031, plus de 11 700 ménages pourraient s'y établir, entraînant la création de 3 700 nouveaux emplois. C'est aussi ça, M. le Président, la planification des transports. Inutile, donc, de vous préciser que ce projet rejoint parfaitement bien les objectifs poursuivis par la politique de mobilité durable du Québec.

Autre projet important pour le Québec : celui du Rapibus, M. le Président, dans votre circonscription, à Gatineau. Dans ce dossier, nous avons accordé à la Société de transport de l'Outaouais une autorisation de principe permettant la réalisation des plans et devis pour l'aménagement d'un corridor de 2,8 kilomètres. Cette phase II du Rapibus complètera le tronçon entre la station Labrosse-Lorrain et celle du Lac-Beauchamp. Il s'agit d'un unique projet au Québec, qui offre un système à haut niveau de fréquence dans un ancien corridor ferroviaire. Ce corridor est réservé exclusivement au Rapibus, permettra de faire des liens rapides et efficaces entre nos pôles commerciaux, culturels, sportifs et économiques en Outaouais. À long terme, il permettra d'éviter l'étalement urbain et d'offrir de meilleurs services en matière de transport collectif.

Enfin, je me dois d'aborder le réseau structurant de transport en commun de Québec. Évidemment, effectivement, nous entendons accompagner la ville de Québec dans la mise en place d'un réseau de transport qui va bien au-delà de la mise en place d'un tramway. Il s'agit véritablement d'un réseau structurant, qui va changer fondamentalement et durablement la donne en matière de transport collectif ici, dans la capitale. Ce projet, comme les trois précédents, va dans le sens de la politique de mobilité durable, qui vise à mettre en place des systèmes performants de transport collectif intégrés aux plans d'aménagement du territoire. De tels projets permettent non seulement d'apporter des réponses aux préoccupations environnementales et aux questions d'aménagement urbain, mais aussi de contribuer au développement économique en facilitant la mobilité des travailleurs et des familles, j'ajouterais ici des touristes, de notre capitale.

Sous peu, Québec se dotera d'une infrastructure comparable à celles des grandes villes canadiennes comme Ottawa et Toronto et d'autres villes ailleurs dans le monde, où on recense de plus en plus de systèmes de transport urbain sur rail. Ces villes se tournent vers des modes de transport pour améliorer la qualité de vie de leurs citoyens et réduire la congestion routière, car la congestion coûte cher à l'économie du Québec, elle rallonge considérablement le temps de nos parcours. Si l'élargissement de certaines routes peut parfois s'avérer justifié et justifiable, il ne s'agit pas là d'une solution universelle. Je vous dirais que c'est aussi ça, le choix de la mobilité durable, s'assurer que les usagers aient plusieurs choix de mode de transport, que ces modes de transport soient complémentaires et qu'ils soient efficaces. Ils veulent... Les citoyens veulent gagner du temps, et nos entreprises veulent également gagner du temps.

M. le Président, il y a plusieurs autres projets sur lesquels j'aurais pu m'attarder, plusieurs autres projets qu'on aurait pu nommer, il y a plusieurs autres activités du ministère et de son personnel dédié, qui participe à la réalisation de l'ensemble de ces projets. Je tiens à le rappeler, le ministère est au coeur des efforts pour maintenir et améliorer nos infrastructures de transport. Mais, avant de terminer, M. le Président, vous me permettez simplement d'ajouter que la mobilité durable, elle englobe justement toutes les activités du ministère. C'est un puissant levier de développement qui va nous permettre de tenir compte de tous les aspects du transport pour le réinventer au bénéfice de notre société et dans le respect de notre environnement. Alors, même s'il s'agit d'un projet de société ambitieux, c'est un défi à la mesure de nos moyens.

Alors, je m'arrête ici, M. le Président. Je vous remercie de votre attention. Et ça me fera plaisir de répondre aux questions des collègues autour de la table.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Merci beaucoup, M. le ministre, vous êtes directement dans les temps. Alors, je vais demander maintenant au porte-parole de l'opposition officielle, député de René-Lévesque, à faire ses remarques préliminaires, pour un maximum de 10 minutes.

M. Martin Ouellet

M. Ouellet : Parfait. Merci, M. le Président. Donc, en commencement, j'aimerais spécifier à votre présidence, M. le Président, que j'aimerais avoir quand même neuf blocs de discussion, considérant qu'on a la venue de la ministre déléguée demain et j'ai aussi un de mes collègues qui sera à l'électrification des transports en soirée. Donc, j'aimerais que le secrétariat m'indique lorsque j'aurai dépassé le 16 et 17 minutes, pour être certain d'arriver dans mon temps.

Cela étant dit... Oui?

Le Président (M. Iracà) : ...pas certain de ce que vous venez de dire. Là, vous avez un... Pour les remarques préliminaires, vous avez droit à 10 minutes. Par la suite, c'est des blocs de 20 minutes.

M. Ouellet : Oui, c'est ça, j'aimerais avoir neuf blocs, je veux que vous répartissiez mon temps en neuf blocs.

Le Président (M. Iracà) : Bien, qu'est-ce qui est usuel, habituellement, c'est des blocs de 20 minutes. Mais de consentement on peut tout faire. Alors, je ne sais pas combien ça vous donne exactement de blocs...

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Pardon?

M. Ouellet : Je veux des blocs de 17 minutes, c'est ça que je vous dis, M. le Président.

• (19 h 50) •

Le Président (M. Iracà) : Alors, ça me prend le consentement, parce qu'habituellement, lorsque c'est des crédits de plus de deux heures, c'est des blocs de 20 minutes. Et c'est un calcul assez complexe. Oui?

M. Bolduc : On n'a pas entendu ce qu'il a dit. Je n'entends pas, ici, ce qu'il dit.

Le Président (M. Iracà) : Ah! Peut-être juste clarifier, s'il vous plaît.

M. Ouellet : Tout simplement que je voudrais avoir des blocs de 17 minutes au lieu de 20 pour permettre à mon collègue de l'électrification des transports, demain, d'avoir suffisamment de temps, tout simplement.

Le Président (M. Iracà) : O.K. Alors, si on fait des 17 minutes là, il faut faire des 17 minutes du côté gouvernemental, Mme la secrétaire a déjà fait les calculs. Mais, de consentement, on peut faire des 17, des 16, des 15, des 20. Habituellement, de manière usuelle, c'est des 20 minutes lorsqu'il s'agit de crédits de plus de deux heures. Oui.

M. Plante : M. le Président, je veux juste m'assurer... Du côté gouvernemental, avant de donner un consentement, oui ou non, il faut s'assurer, bon, du respect de l'alternance entre nous puis les oppositions. Donc, c'est important. Je pense que Mme la secrétaire est en train de diviser les blocs.

La demande du député donne aussi une incidence sur le deuxième groupe de l'opposition officielle parce que, si on change les temps du gouvernement avec l'opposition, il y aura aussi un changement de rôle chez les députés de l'opposition officielle. Vous rappeler, M. le Président, aussi, dire que, comme il y aura la ministre déléguée qui sera présente aussi demain à l'étude des crédits, ça changera aussi le temps pour M. le ministre des Transports et la ministre déléguée sur les questions qu'il pourra ou qu'elle pourrait avoir lors de l'étude des crédits.

Alors, M. le Président, de notre côté, sans avoir regardé et parlé à mes collègues, présentement on n'est pas très, très ouverts au consentement parce que, comme vous le savez, l'étude des crédits a été déjà négociée entre les leaders, les temps dévoués à chacun des ministères ont été entendus et établis par les différents leaders d'opposition et du gouvernement. Et, moi, je vous dirais, M. le Président, ce qu'il est important de se dire aujourd'hui, c'est qu'on a quatre blocs. Et je pense que c'est des crédits importants pour l'avenir du Québec, alors il serait important, M. le Président, de débiter le plus rapidement possible. Et, si on veut reporter leur temps de... préliminaire, de débats préliminaires, ils peuvent le passer...

Le Président (M. Iracà) : M. le député de René-Lévesque, alors, je présume, là, selon ce que je constate, c'est qu'il n'y a pas de consentement. Alors, on va s'en tenir aux blocs de 20 minutes qui ont été calculés par Mme la secrétaire. M. le député de René-Lévesque.

M. Ouellet : Donc, à mon tour de saluer l'équipe qui vous supporte, M. le ministre, équipe de fonctionnaires. C'est beaucoup de temps qui est consacré à l'étude des crédits. C'est un exercice important, un exercice de reddition de comptes mais un exercice aussi démocratique de contrôle des dépenses publiques. Alors, certains le voient comme étant un exercice partisan; moi, je le vois plus comme étant un exercice de poser des questions par rapport aux enjeux qui sont soulevés, notamment dans la population, mais aussi dans l'espace média.

Donc, je m'arrête ici, M. le Président. Je vais garder mon temps pour la suite des choses.

Le Président (M. Iracà) : ...on va accumuler le temps, là, sur vos blocs.

Alors, nous allons procéder, maintenant, aux remarques préliminaires du député de Deux-Montagnes, du deuxième groupe d'opposition.

M. Benoît Charette

M. Charette : Merci, M. le Président. Je serai aussi très bref à ce moment-ci.

D'abord, mes salutations. Salutations aux collègues, salutations également au ministre, à l'équipe qui l'a accompagné. On reconnaît plusieurs visages, qu'on a souvent côtoyés au cours des dernières semaines, des derniers mois, notamment à travers l'étude du projet de loi n° 165, on pourra y revenir tout à l'heure. Et c'est vrai qu'il y a eu plusieurs occasions de collaborer, votre équipe, qui est drôlement efficace et dont la présence nous sera certainement utile, là, pour les prochaines heures que nous allons passer ensemble.

Donc, j'aurai certaines questions, très certainement. Et je me suis lancé un défi personnel, c'est-à-dire d'essayer de comprendre le refus systématique de l'opposition officielle quant au REM notamment. Donc, je ne sais pas si la période des crédits sera utile à ce niveau-là, mais, oui, nous aurons des questions sur le REM, très, très certainement, mais pas dans la perspective de le remettre en question mais voir comment le bonifier. Mais, si l'opposition officielle peut préciser sa propre position à ce sujet-là, ce sera d'autant plus apprécié.

Donc, je vais me limiter à ces quelques mots pour le moment, M. le Président.

Discussion générale

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Merci beaucoup, M. le député de Deux-Montagnes. Nous allons procéder avec un premier bloc d'échange, ce soir, avec la partie gouvernementale...

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Oui, excusez-moi, excusez-moi, j'ai mal lu mon calendrier. Alors, l'opposition officielle, pour un bloc approximatif de 20 minutes.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, encore bonsoir, M. le ministre. On l'a vu dans l'espace média, effectivement, la caisse a rendu disponible de façon médiatique certaines ententes, notamment qui touchent le financement du REM, et la première qui a soulevé un peu de questionnement et qui nous en soulève encore, c'est cette possibilité, dès 2028, qu'on pourrait effectivement vendre le REM et privatiser. Alors, ce qu'on veut comprendre, c'est la nécessité ou la pertinence, M. le ministre, de mettre ce genre de clause là avec la caisse. Vous nous avez vendu le REM comme étant le projet d'une génération. Vous nous avez dit qu'il fallait le réaliser avec la caisse, puisque c'était un investisseur important et que, de toute évidence, ça dégageait des sommes de 3 milliards du PQI pour investir. On comprend que le gouvernement devra décider, dès 2023, si l'une des lignes du REM, c'est-à-dire l'entente de Deux-Montagnes, Rive-Sud, Sainte-Anne-de-Bellevue ou de l'aéroport de Montréal, ne génère pas suffisamment de profits aux yeux de la caisse... CDPO, pardon... le gouvernement devra décider entre, A, s'il achète l'ensemble du REM à sa juste valeur marchande, si, B, il décide d'indemniser la caisse pour qu'elle poursuive l'exploitation de la ligne jugée trop peu achalandée, ou, trois, si elle accepte que le REM cesse d'exploiter la ligne ne générant des retombées espérées. M. le ministre, ce que je veux savoir, là, est-ce qu'on est en train de budgéter un possible rachat du gouvernement du REM ou, la contrepartie, est-ce qu'on est en train de dire que, d'ici cinq ans, lorsque... après les cinq ans d'exploitation du REM, des Américains, des Chinois, des Européens, bref, pourraient mettre la main... et on aurait privatisé le réseau électrique métropolitain qui est si cher à vos yeux comme étant un projet mobilisateur et phare pour les générations futures?

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, merci... Bien, merci, M. le Président. On s'adresse au président, j'ai l'impression, encore une fois, dans ce format-là.

D'abord, d'entrée de jeu, je veux remercier les deux porte-parole de l'opposition, qui ont salué la qualité du travail des gens qui nous accompagnent aujourd'hui. Je pense, c'est important de le faire et de le rappeler à chaque opportunité possible.

Je vous avoue qu'un peu comme le député de Deux-Montagnes moi aussi, je continue à chercher le raisonnement du Parti québécois dans le projet du REM. D'abord, M. le Président, ils étaient contre le projet, simplement. Ensuite, ils nous ont dit que c'était un partenariat... que c'était une privatisation, disons, d'un service public. Ensuite, et c'était le cas lors de ma nomination comme ministre des Transports, on a eu plusieurs échanges avec le député de René-Lévesque, entre autres, qui nous a dit : Non, non, on n'est pas contre le projet du REM, mais on a des questions. Bien, maintenant, ils sont pas mal contre puis ils sont pas mal clairs qu'ils sont contre le projet du REM, M. le Président. Mais en même temps ils reconnaissent l'importance du partenariat avec la Caisse de dépôt, parce que leur propre projet à eux, celui qu'ils ont mis sur la table au cours des dernières semaines, avec toutes les fautes qu'il a, ce projet-là, lui aussi, fait utilisation de 3 milliards de dollars de la Caisse de dépôt et de placement du Québec.

Maintenant, M. le Président, sur l'entente... ou une partie des ententes qui ont été dévoilées hier, la lecture de l'entente du député n'est pas appropriée, selon moi, M. le Président. Ce qu'il devrait lire à travers cette entente-là, c'est une obligation, c'est une obligation claire de la part de la Caisse de dépôt d'être non seulement le propriétaire, mais également l'opérateur de l'entièreté du projet du Réseau express métropolitain, et ce, pendant la période où le projet comporte davantage de risques, où l'investissement comporte davantage de risques.

Alors, le gouvernement du Québec a demandé, a exigé cette clause-là afin de s'assurer que, pendant l'entièreté de la période où le projet est peut-être plus difficile à porter financièrement pour une entité, c'est la Caisse de dépôt et

placement du Québec qui prend ce risque-là et non, par exemple, le gouvernement du Québec. M. le Président, hier, au forum, à Laval, on a entendu exactement ça de la part des gens de la Société de transport de Laval, qui nous ont dit : Bien, les cinq premières années, oui, il y a eu une augmentation importante de l'achalandage dans le métro, lorsqu'il est arrivé à Laval, mais ensuite c'est là, c'est pendant les années 5 à 10, où on a réellement vu un impact majeur sur l'achalandage et l'utilisation du transport en commun par les résidents de Laval. Alors, évidemment, dans un contexte où l'achalandage prend de l'importance, où de plus en plus de gens de Laval ont choisi, et ce sera la même chose avec le REM, j'en suis convaincu... l'investissement devient beaucoup plus attractif, beaucoup plus important, et le rendement, en fait, devient beaucoup plus important. Et c'est pourquoi la Caisse de dépôt et placement, hier, lors du dévoilement de ces ententes, a réitéré son intention ferme d'être l'opérateur et le propriétaire pas juste pendant les cinq premières années, mais pendant les 99 années d'opération du Réseau express métropolitain.

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

• (20 heures) •

M. Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Je suis content de savoir que le ministre s'intéresse au Grand Déblocage du Parti québécois. Il le cite à plusieurs reprises. Et je suis convaincu que, lorsqu'il aura entendu les élus de la couronne nord, il pourra s'inspirer assurément de plusieurs de nos solutions pour décongestionner la couronne nord et Laval, considérant, effectivement, que le REM, comme les élus nous l'ont dit le lundi matin, lorsque j'étais présent en salle... à savoir que le REM ne répondait pas aux enjeux de mobilité directement pour l'île... pas l'île, pardon, mais pour Laval et la couronne nord.

Mais ma question, elle est bien simple, M. le ministre : Pourquoi avoir introduit une clause qui va permettre à la caisse, après cinq ans, de pouvoir vendre et, dans ce cas-là, de forcer le gouvernement à racheter des lignes qui dans certains cas ne seraient pas rentables? Pourquoi, si c'est si important que la Caisse de dépôt fasse 8 % de rendement sur les cinq prochaines années, lors de son implantation... Si elle veut en faire 8 % pour les 99 autres, pourquoi ne les avoir pas liés sur ces 99 années là et d'avoir permis à la caisse de décider, au moment où est-ce qu'elle juge opportun, que c'est plus rentable, de donner l'opportunité, si je peux appeler ça une opportunité, au gouvernement de racheter les actifs, qu'elle a déjà cédés dans certains cas, lorsqu'on pense au tunnel Mont-Royal, lorsqu'on pense aussi, effectivement, à des lignes de train? Alors, est-ce qu'on ne paiera pas deux fois, à ce moment-là?

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

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président, le député a raison de dire qu'on s'intéresse au Grand Déblocage. Je vais vous dire pourquoi on s'intéresse au projet du Grand Déblocage, parce qu'on l'a regardé, on l'a analysé, et voici certaines des lignes proposées dans le Grand Déblocage qui nous intéressent particulièrement.

La ligne Joliette-L'Assomption, et je vais vous dire pourquoi la ligne entre le centre-ville et Joliette-L'Assomption nous intéresse, c'est parce que l'enquête Origine-Destination qui avait été faite en 2013 estime qu'il y a moins de 700 personnes au total qui transitent entre le centre-ville de Joliette et le centre-ville de Montréal, alors que le Parti québécois estime une extension générerait 4 400 nouveaux trajets en train.

On s'intéresse également à la question du train de banlieue vers Saint-Hyacinthe parce que l'AMT a étudié la question en 2015 puis elle a déterminé que l'extension attirerait moins de 400 nouveaux usagers. Pourtant, le Parti québécois estime 9 500 nouveaux trajets par jour.

Il y a également la ligne Saint-Jean-sur-Richelieu qui nous intéresse, M. le Président. L'AMT a étudié la question du train de banlieue vers Saint-Jean-sur-Richelieu en 1998, en 2010, en 2014, en 2015 et elle estime qu'il y aurait 250 nouveaux usagers... moins de 250 nouveaux usagers, M. le Président. Le Parti québécois estime 3 920 nouveaux trajets sur cette ligne-là.

M. le Président, oui, ça nous intéresse. On est très intéressés de savoir exactement comment le Parti québécois arrive à des chiffres aussi loufoques, M. le Président.

Maintenant, pour la question du Réseau express métropolitain et de l'obligation de la Caisse de dépôt d'être le propriétaire et l'opérateur du REM au cours des prochaines années, M. le Président, d'abord, il est impératif que la Caisse de dépôt soit claire sur cette question-là, et elle l'a été, M. le Président, elle a dit : Nous n'avons aucune intention de nous départir d'aucune antenne du REM. C'est difficile d'être plus clair que ça. Mais, si un jour on faisait... il y avait appel à la clause à laquelle fait référence le député, et que le gouvernement avait le droit de premier refus pour acquiescer à la juste valeur marchande cette ligne-là, ne se retrouverait-on pas, M. le Président, dans la situation où le Parti québécois souhaite que nos investissements de transport en commun soient faits, soit en utilisant uniquement l'argent du public? Si le gouvernement du Québec redevient propriétaire, bien, au lieu d'être un partenariat public-public, ce sera simplement un projet public, M. le Président, et donc l'objectif initial du Parti québécois, quand il nous disait : C'est de la privatisation du transport en commun, bien, il sera atteint. Je ne vois pas pourquoi ils sont opposés à une telle clause.

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

M. Ouellet : Oui, merci, M. le Président. M. le ministre, vous faisiez référence aux chiffres du Parti québécois dans le cadre de son Grand Déblocage. Je vous dirais, M. le ministre, qu'on s'est basés aussi assurément sur des demandes qui avaient été faites, à savoir que plus le transport collectif est disponible, plus les gens ont envie de le prendre. Puis ça, vous l'avez dit à maintes reprises aussi. Et c'est pour ça aussi que vous essayez encore et encore de nous faire accepter le fait que la ligne rouge, qu'on a baptisée, et celle qui est encore à être construite seraient utiles, seraient nécessaires.

Et, je veux juste vous rappeler, là, on est en train d'étudier le REM. On a le BAPE qui nous dit, sur cette ligne-là, l'antenne vers Sainte-Anne-de-Bellevue, c'est 24 % du trajet du REM mais seulement 12 % de l'achalandage projeté.

Lorsqu'on compare les coûts des infrastructures par déplacements quotidiens, le SRB Pie-IX est à 5 400 \$, le métro de la ligne bleue, l'évaluation de budget, on est à 46 000 \$, coût des déplacements quotidiens, et, quand on arrive avec l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, on est à 56 100 \$. Le BAPE en rajoute en disant qu'«actuellement, il n'est pas démontré que l'offre actuelle en services [en] transport en commun, dans l'Ouest-de-l'Île[...], est insuffisante pour répondre à la demande. [...]La commission d'enquête est d'avis que CDPO Infra [...] n'a pas démontré que la demande [de] services [en] transport en commun le long de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue serait suffisante pour justifier la construction d'une antenne du Réseau électrique métropolitain à cet endroit. [...]En considérant un rayon d'un kilomètre autour des stations de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, une carte produite par la CMM fait ressortir que les stations seraient localisées loin des grandes densités de population et d'emplois situées dans l'Ouest-de-l'Île.» Alors, vous faites référence au Grand Déblocage à savoir que malheureusement, à votre avis, on ne répond pas aux bons objectifs, mais il est clairement démontré par un tiers indépendant tel le BAPE que la ligne rouge, celle de Sainte-Anne-de-Bellevue, n'est pas à son endroit, ne répond pas aux besoins et va nous coûter extrêmement cher.

Donc, si tel était le constat du BAPE, et si je reprends la clause possible telle que... qui a été mise dans les médias aujourd'hui par la caisse, est-ce que je crois comprendre que, dès la cinquième année, lorsque la caisse se rendra bien compte que la ligne de Sainte-Anne-de-Bellevue n'est pas rentable, elle voudra s'en départir, assurément, puisque déjà, dès le départ, là, les besoins ne sont pas là, et le nombre de kilomètres, et le nombre de stations, et le nombre de personnes couvertes n'est pas efficient? Alors, est-ce que vous êtes capable de me dire aujourd'hui, là, que, dans cinq ans, là, la ligne rouge, la ligne de Sainte-Anne-de-Bellevue, là, opérée par le REM, ne sera effectivement pas déficitaire et elle fera partie encore pour les prochaines années de la grande infrastructure que la Caisse de dépôt a entre les mains, c'est-à-dire le Réseau électrique métropolitain?

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

M. Fortin (Pontiac) : Là, je reconnais, M. le Président, le Parti québécois que j'ai toujours connu, celui qui est incapable d'accepter qu'à l'ouest de Saint-Laurent il y ait des citoyens à desservir, il y ait des besoins dans la population, et qu'un gouvernement peut pouvoir répondre à ces besoins-là, M. le Président.

Le projet d'une meilleure desserte vers l'ouest de Montréal, c'est un projet qui est voulu et qui est souhaité par la communauté de l'ouest de Montréal depuis très longtemps, M. le Président. Toutes les études, tous les plans de développement, que ce soit de la Communauté métropolitaine de Montréal, que ce soit de l'Agence métropolitaine de transport, que ce soient les revendications des maires de l'Ouest-de-l'Île, qui sont venus ici, à l'Assemblée nationale, souvent pour faire ces revendications-là... Je salue d'ailleurs M. Clifford Lincoln, qui a fait des représentations à plusieurs reprises. Je souhaite qu'il se porte mieux, on m'a rapporté qu'il avait été victime d'un accident récemment, M. le Président. Mais tous ces gens-là ont reconnu l'importance d'un lien rapide vers l'Ouest-de-l'Île de Montréal. M. le Président, le REM fait exactement ça. Et le REM fait ça à bien moindre coût que toutes les autres options qui ont été étudiées. Les options étudiées par le passé, notamment celle qui faisait l'utilisation du corridor de l'autoroute 20, faisaient état de coûts entre 2 et 4 milliards de dollars pour desservir cette même population là, le REM peut faire la même chose à moindre coût.

Et, pendant que le député nous parle des coûts sur le SRB, des coûts sur la ligne de métro, M. le Président, ce qu'il oublie de mentionner, c'est le coût de son Grand Déblocage. Le coût du REM, il est très clair, il était mentionné dans les ententes tout au long de cette semaine, c'est 0,72 \$ du passager-kilomètre. Ça, c'est le coût non seulement pour l'exploitation, mais également pour les immobilisations du REM. Le coût de son Grand Déblocage, le coût des trains de banlieue de façon générale, c'est 0,89 \$ du passager-kilomètre. Alors, M. le Président, si les municipalités du Grand Montréal doivent porter attention à un plan avec appréhension, c'est celui du Parti québécois.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. M. le député de René-Lévesque.

M. Ouellet : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, je pense que je vais arrêter là. Je vais reporter mon temps sur le prochain bloc, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste cinq minutes. C'est à votre convenance.

M. Ouellet : Je reporte au prochain.

Le Président (M. Iracà) : Parfait. Alors, nous allons procéder à un autre bloc avec la partie gouvernementale. Je cède la parole au député de Maskinongé. La parole est à vous.

• (20 h 10) •

M. Plante : Merci beaucoup, M. le Président. Alors, M. le Président, permettez-moi tout d'abord de saluer mes collègues, tout d'abord M. le ministre, son équipe, l'ensemble de mes collègues du gouvernement, le collègue de Deux-Montagnes ainsi que le collègue de René-Lévesque.

Alors, on s'apprête, ce soir et demain, à participer à l'étude des crédits du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Mais, M. le Président, j'aimerais tout d'abord revenir sur le fait que, vous savez, la semaine dernière en Chambre, on s'est tous levés, mes collègues et moi, en faveur d'un État québécois au service du bien commun et nous étions tous favorables, et même, dans mon intervention, j'ai défendu la rigueur et la rigidité des fonctionnaires des sociétés d'État, comme quoi ils étaient au service non seulement de leurs ministères, mais au service des citoyens et citoyennes du Québec, que leur travail était fait de façon assidue, remarquable et fait le plus efficient pour chaque Québécoise et chaque Québécois

dans la société. Vous dire, M. le Président, que j'ai défendu et je défends encore avec conviction l'importance du rôle des ministères, des gens qui travaillent pour les gens, les citoyens et citoyennes du Québec, des gens qui travaillent au sein des ministères et des sociétés d'État comme des personnes non seulement d'importance, mais des personnes... comme gestionnaires et comme personnes qui ont une rigueur et une conviction très, très fortes.

Aujourd'hui, M. le Président, j'ai été... le 9 avril dernier, excusez-moi, j'ai été un petit peu surpris de lire dans *Le Journal de Québec* un article sur le mégaprojet informatique de la Société de l'assurance automobile du Québec. Je vais vous dire, M. le Président, premièrement, moi, la première chose que je veux vous dire, c'est que ça s'appelle le projet CASA. Moi, CASA, je pensais que c'était une station de télévision chez nous. Sérieusement, mon épouse est très attachée à cette station-là, on l'écoute assez couramment, mais j'étais convaincu qu'à part parler de rénovation, puis de maisons, puis de décoration, CASA, ça ne voulait rien dire d'autre dans le journal de tous les jours. Et là j'apprends dans un article du *Journal de Québec* qu'il s'agit d'un grand projet informatique, de réforme informatique de la Société de l'assurance automobile du Québec, M. le Président. A ma surprise, on me dit que ce projet-là crée incertitude parce qu'il y a différents contrats qui sont donnés à l'externe, etc., que de nombreux consultants sont là. Et même ce que je peux lire, c'est qu'il y a quatre employés au coeur du projet qui ont abandonné en plein coeur du projet le navire. Et là ça me surprend, parce que je l'apprends dans le journal et je suis un peu surpris de cette situation-là, M. le Président. M. le Président, vous dire que... Et même, si ma mémoire est bonne, plusieurs personnes ont rapporté ces faits. Et ce qui m'a le plus... un peu plus marqué, c'est une citation d'un employé, qui dit : Je suis un employé de la SAAQ, mais je suis aussi un contribuable et je trouve ça épouvantable que notre argent s'en aille à l'étranger. Et ce qui m'a fait le plus surprendre, dans cette chose, c'est que c'est géré quand même par un organisme d'État. Et, pour moi, bien... Tantôt, M. le ministre a présenté les gens qui l'accompagnaient, et on a le privilège, ce soir, d'avoir la présidente-directrice générale de la Société de l'assurance automobile du Québec. Et, vous savez, M. le Président, j'ai été également directeur général d'une chambre de commerce et d'industrie qui était mandataire de la SAAQ et qui avait un système informatique assez complexe, c'était rigoureux, et je vous dirais que c'est un système qui essentiel, parce que chaque jour il y a au moins une centaine de Québécoises et de Québécois qui ont affaire à ce système-là. Et, quand on change quelque chose au gouvernement ou dans une société d'État, ce qu'on fait aujourd'hui va durer pour de nombreuses années. Et je veux m'assurer — et je veux l'entendre de la bouche de la présidente-directrice générale de la Société de l'assurance automobile du Québec — que le projet est bien géré, bien enligné, mais surtout qu'il est fait au bénéfice de l'ensemble des Québécoises et des Québécois. Et je reviendrai peut-être en seconde question si vous permettez à la présidente de répondre à mes questions.

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Juste un point, un point sur les premiers mots du député de Maskinongé. Il a bien fait de le faire, de parler de l'importance de la fonction publique, des fonctionnaires et du travail qu'ils font, du travail de qualité qu'ils font. Moi-même, je viens d'une circonscription avec un haut taux de fonctionnaires et j'aime beaucoup le terme anglophone, «public servants», je pense que ça représente bien... exactement le travail des fonctionnaires, le dévouement des fonctionnaires de l'État. Et Mme Tremblay, qui pourra répondre aux questions du député, représente très bien tout ce dévouement-là qu'a la fonction publique québécoise.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, est-ce que j'ai consentement? M. le député, ça va? Consentement? Alors, madame, simplement vous nommer ainsi que votre titre avant de répondre à la question, s'il vous plaît.

Mme Tremblay (Nathalie) : Alors, M. le Président, je suis Nathalie Tremblay, présidente et chef de la direction de la Société de l'assurance automobile.

D'abord, je vous dirais d'entrée de jeu que ça me fait grandement plaisir, ce soir, d'apporter différentes réponses à cette publication qui a été publiée dans le *Journal de Québec*. Je comprends très bien les questions, les interrogations et les préoccupations qu'un tel article a pu susciter. Et je conviens que ce projet-là, CASA, que je vous donnerai dans quelques secondes qu'est-ce qu'il veut dire chez nous... que ce projet-là est bien connu à l'intérieur de l'organisation de la SAAQ mais très peu connu à l'extérieur des murs de la société, comme c'est malheureusement souvent le cas pour des projets qui sont réalisés dans la fonction publique.

Alors, CASA, pour le bénéfice de tout le monde, c'est un petit nom qu'on lui a donné pour Carrefour des services d'affaires et qui signifie quelque part, chez nous, quelque chose de très parlant pour l'ensemble des employés, c'est-à-dire... «Casa» veut dire «maison», en espagnol, et chez nous, dans l'entreprise, pour les 3 400 employés de l'organisation, «la petite maison» est le nom affectueux que les employés donnent au modèle d'affaires de l'entreprise et de l'organisation. Alors, déjà, le premier clin d'oeil que je vous envoie, c'est comment, pour les 4 400 employés de la Société d'assurance automobile, ce projet est significatif et parlant, et ça a d'abord commencé par le nom qu'on en a donné à projet.

Mais, au-delà de ça, autre point, c'est que ce projet-là, même si, de par ce qu'on entend parler depuis quelques semaines... Ce projet-là, oui, ça fait un an qu'il est en réalisation, ça fait un an qu'il est en réalisation. Et je rassure tout le monde en partant, le projet respecte ses temps et respecte l'échéancier prévu. Mais, chez nous, ça fait beaucoup plus qu'un an qu'on travaille à ce projet-là. Moi, j'ai été nommée présidente et chef de la direction, j'ai eu ce privilège-là d'entrer en fonction en 2010, et déjà en 2010 le projet était sur la table à dessin, était dans les cartons de l'entreprise, et on était, à ce moment-là, à la phase du diagnostic. Alors, je ne peux pas me retourner dans mon rétroviseur, moi, et dire : Il y a une partie du projet qui appartient à mon prédécesseur. J'ai été là dès les premiers jours de ce projet-là et dès les premières réflexions du projet.

Et, en 2010, on a franchi, donc, l'étape diagnostique, pour nous amener par la suite à l'étape, en 2012-2013, de l'élaboration des besoins, pour franchir par la suite l'étape de quelle était la meilleure solution d'affaires qu'on devait

sélectionner, choisir pour réaliser le projet, finalement arriver à aller en appel d'offres et aller au marché pour finalement être en mesure de signer un contrat et pouvoir débiter la réalisation du projet, projet, donc, qui a débuté en réalisation en avril 2017. Donc, c'est un projet qui a franchi plusieurs étapes. Et à chacune de ces étapes-là le projet a été rigoureusement regardé et analysé, et toutes les pierres ont été levées.

Et j'aurai, j'espère, le plaisir de rendre le projet jusqu'à terme puisque, selon la planification de réalisation du projet, le projet doit se terminer en 2021, et j'ai eu le privilège, encore là, de voir mon mandat renouvelé jusqu'en 2022. Donc, je l'aurai vu naître jusqu'à la fin de mon mandat et je l'aurai donc vécu et serai en mesure de parler de chacune des étapes. Le problème que j'ai, c'est que j'en suis passionnée, de ce projet-là, comme je suis passionnée de la SAAQ, et je voudrais m'assurer de ne pas trop brûler le temps et de laisser la place aux questions.

Mais, d'entrée de jeu, je pense que ce qu'il est important d'aussi mettre à l'avant-plan, c'est que, ce projet-là, chez nous, pourquoi on a fait CASA, pourquoi on a décidé d'entreprendre un projet en technologies de l'information en 2017 en réalisation? Et, comme plusieurs personnes, nous aussi, on a entendu des histoires moins agréables qu'ont connues certains projets en technologies de l'information. Malheureusement, on entend moins parler des histoires à succès de projets en technologies, mais il y en a, des histoires à succès dans les projets en technologies de l'information. Donc, on a entendu, nous aussi, les projets qui ont moins bien été, mais on est allés voir les projets qui ont bien été et on s'est posé la question, bon, dans quoi nous, on s'embarque et pourquoi on ferait un projet comme ça.

• (20 h 20) •

Donc, je pense que la première chose à dire, c'est que d'abord et avant tout on fait ce projet-là et on réalise ce projet-là pour nos clients. On est allés voir les clients de la SAAQ. Vous savez, ça fait 40 ans qu'on est en affaires, à la Société d'assurance automobile, on souligne d'ailleurs cette année le 40^e anniversaire de la SAAQ, donc 40 ans qu'on est là pour les clients, 40 ans, donc, qu'on travaille avec des vieux systèmes, une vieille technologie. Vous en avez fait référence tout à l'heure, oui, elle était performante au début de la vie de l'entreprise, en 1978, mais, 40 ans plus tard, cette vieille... Non, moi non plus, je n'étais pas là. Et donc on travaille avec de vieilles technologies. Et la question qu'on se devait se poser, c'est : Est-ce que la technologie actuelle nous permet de répondre aux attentes de nos clients d'aujourd'hui? Et, lorsqu'on est allés frapper à la porte de nos clients, ce que les clients nous ont dit, c'est qu'ils accordaient une grande importance... Et je vous les nomme, là, les trois plus importants pourcentages aux yeux de nos clients. Nos clients nous disent : On veut des services efficaces et rapides et on accorde une importance de neuf sur 10 à ce critère-là, on veut des services qui sont faciles d'accès, neuf sur 10 là aussi, et on veut des services en ligne, on en veut plus que ce que vous nous offrez actuellement. Et, les services que vous allez nous offrir, arrangez-vous pour que ce soit simple d'utilisation pour nous, et 8,5 sur 10 d'importance aux yeux de nos clients. Alors, les clients nous disent : On en veut plus, on veut que ce soit plus simple. On est satisfaits des services de la SAAQ, mais il y a moyen de faire mieux, on a des attentes plus élevées envers vous, et donc développez plus de services en ligne. Et là je me suis retournée, et on a regardé nos technologies et nos systèmes informatiques qui datent de 35 ans, et j'ai demandé aux équipes : Est-ce qu'on est capables de répondre aux attentes des clients? Est-ce qu'on est capables, avec les technologies qu'on a, de développer des services additionnels pour nos clients, principalement, bien sûr, des services en ligne? Et là ce que les équipes m'ont dit, elles ont dit : Vous savez, Mme Tremblay, ça fait 35, 40 ans qu'on entretient la vieille voiture, elle commence à être aux limites de sa durée de vie utile. Peut-être qu'au lieu de continuer de l'entretenir on se devrait d'investir dans une nouvelle technologie pour être en mesure de prendre le virage numérique, d'être capables d'offrir les services à nos clients sur la tablette, les services aux clients sur le téléphone intelligent. Alors, malheureusement, notre technologie, notre vieille technologie ne nous permettait pas de faire ça. C'est une technologie qui était désuète, elle était limitée dans les services... du potentiel des technologies dans la réalité numérique et faisait donc en sorte que continuer de l'entretenir, ça aurait été de dépenser un peu d'argent pour rien.

Et là j'ai dit aux équipes : Bon, c'est beau, je vous fais bien gros confiance, mais j'aimerais ça me faire confirmer ça par les fournisseurs. Donc, on est allés voir notre fournisseur de nos vieilles technologies, et je leur ai dit : Bien, voici ce que les équipes me disent. Qu'est-ce que vous, vous me dites? Est-ce que vous êtes encore capables de supporter cette technologie-là encore longtemps? Et le fournisseur nous a confirmé que bientôt, pour ne pas dire... Il l'a extensionné jusqu'en 2020, mais il dit : Ne dépassez pas cette limite-là, madame, parce que, il dit, je ne peux pas me rendre au-delà de ça, c'est vraiment des technologies qu'on ne supportera plus.

Donc, la question que je me suis posée, c'est de se dire : Est-ce que je pouvais prendre le risque de ne pas prendre le virage numérique, de ne pas répondre aux attentes de mes clients, de continuer d'investir dans des vieilles technologies, de faire en sorte que le fournisseur ne le supportera plus et donc, en même temps, d'augmenter mon risque de panne, parce que, si elle est trop vieille, la technologie, puis si le fournisseur ne la supporte plus, bien là j'ai un risque de performance au niveau de mon service à la clientèle, et mon risque de panne vient de s'accroître? Donc, pour nous, la question était claire, nos clients nous le demandaient, nos technologies étaient désuètes, on devait faire le pas et de franchir le cap, de décider d'arrêter d'entretenir les vieux systèmes, et donc d'investir dans les nouvelles technologies.

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

M. Plante : Combien de temps il reste, monsieur...

Le Président (M. Iracà) : Alors, il vous reste 6 min 20 s.

M. Plante : Bien, merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, merci, Mme Tremblay. Non, mais vous avez bien fait ça, vous n'avez pas trop pris de temps. Vous avez bien expliqué que CASA était autre chose qu'une chaîne de télévision

à l'ensemble des gens qui nous écoutent ce soir. Je trouve ça intéressant. Et je suis convaincu, comme on l'a fait la semaine dernière et comme on continuera à le faire et à le défendre, qu'on a une fonction publique compétente, qu'on a des gens qui sont à leur place, qui sont à leur affaire et qui veillent à gérer le bien des Québécois et des Québécoises avec rigueur et engagement. Et ça, M. le Président, je tiens à le répéter et à passer le message à l'ensemble des gens qui accompagnent M. le ministre ce soir.

M. le Président, vous me permettez d'avoir une autre question, mais qui ne sera pas sur le même sujet, mais je vais poursuivre en vous parlant de mobilité des gens — j'ai entendu mon collègue, tantôt, de René-Lévesque vous parler de mobilité — vous parler aussi d'enjeux, d'enjeux du XXI^e siècle, d'enjeux des gens, parce qu'à chaque jour, au quotidien, il y a des gens qui doivent se rendre travailler, qui doivent quitter un point a pour se rendre au point b pour gagner leur vie. Et ça, M. le Président, comme vous le savez, on veut et on est tous pour... Je crois qu'il n'y a pas une formation politique au Québec qui n'est pas pour la vitalité des régions et qui ne préconise pas qu'il y ait des gens qui s'établissent un peu partout durable. Même autour des grands centres, que ce soit Montréal, Trois-Rivières, Québec, Sherbrooke, ça prend des gens autour pour faire... Gatineau, pour faire plaisir à M. le ministre et à vous-même, M. le Président, n'est-ce pas, mais ça prend des gens qui s'établissent dans les périphéries, qui travaillent, qui bâtissent leur vie, qui établissent leurs familles. Et vous dire, M. le Président, que, d'un point très ambitieux, le ministre a présenté, il y a quelques jours, la politique de mobilité durable. Il l'a fait... bien, je crois qu'il l'a fait pour améliorer, tout d'abord, la qualité de vie de citoyens, il l'a fait pour réduire aussi, et quelque chose qui me tient très, très à coeur... vous savez, j'ai eu le privilège d'être l'ancien adjoint parlementaire du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, donc réduire les gaz à effet de serre et, bien sûr, réduire notre dépendance au pétrole afin de limiter les impacts sur les différents changements climatiques.

M. le Président, je vous dirai... Et ça a été apporté par mes collègues de l'opposition, mais moi, je vois ça un peu différemment parce que je crois que, dans la politique de mobilité durable qui a été présentée par mon collègue, il y en a un peu pour tout le monde. Il y en a pour les gens du Nord, du Sud, du centre, il y en a pour les gens de l'Ouest-de-l'Île, de l'est de l'île. Il y en a aussi pour les gens de Laval et pour les gens de la couronne nord. En tout cas, d'ailleurs, j'ai pu entendre et voir quelques articles cette semaine où le ministre a pris position publiquement en faveur, justement, de la mobilité de ces gens-là, et en faveur de dire que, bien, chez nous, en tout cas, de la part du gouvernement... qu'il n'y a pas de sous-citoyen, qu'un citoyen de la Rive-Nord, ou de la Rive-Sud, ou du centre, de l'Est ou de l'Ouest est un citoyen à part entière et a droit, lui aussi, à avoir un transport en commun du XXI^e siècle, à l'image des gens, et surtout permettre à ces gens-là de se rendre d'un point a à un point b de façon plus rapide et surtout beaucoup plus courtoise.

Dans les enjeux qu'on parle aujourd'hui, que ce soit pénurie de main-d'œuvre ou que ce soit changements climatiques, le nerf de la guerre, c'est toujours comment s'y rendre, comment travailler et comment réduire notre temps. Et, M. le Président, vous me permettez, à ce moment-ci, de demander au ministre qu'il nous parle et qu'il nous explique un peu plus sa vision qui a été présentée lors de son annonce sur la mobilisation durable des derniers jours.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Maskinongé. Il reste trois minutes.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Très bien, M. le Président. Je remercie le député de sa question. Effectivement, il a très bien suivi l'actualité au cours des derniers jours, de la dernière semaine. Il aura compris que la politique de mobilité durable, c'est une des politiques les plus ambitieuses que le gouvernement du Québec aura mises de l'avant au cours des dernières années. Et c'est de loin la politique la plus ambitieuse en matière de mobilité que le gouvernement a mise de l'avant au cours des dernières décennies.

M. le Président, effectivement, et là le député a raison, il y en a un peu pour tout le monde dans cette politique-là, mais en deux minutes je vais essayer de vous donner des exemples très précis qui pourraient, je vous regarde, vous, M. le Président, mais qui pourraient vous intéresser.

Il y a quelques semaines, j'étais moi-même avec le député de Chapleau au Rapibus, aux limites de votre circonscription, M. le Président. Le député de Chapleau et moi, on a pris quelques instants pour rencontrer les citoyens qui prenaient l'autobus le matin pour se rendre au centre-ville de Gatineau, au centre-ville d'Ottawa, peut-être même pour leur travail. Et là on ne parle pas de la plus grande ville de Québec, on ne parle pas de la deuxième plus grande ville du Québec; on parle de la quatrième plus grande ville de Québec. Alors, quand on dit que la politique, ce n'est pas juste pour Montréal, ce n'est pas juste pour Québec, il y en a effectivement pour tout le monde. Mais ces citoyens-là nous disaient : Vous savez, nous, on peut prendre le Rapibus, en ce moment, et, du quai, se rendre au centre-ville très facilement, et ça se rend à notre destination finale, par exemple, à la Place du Portage, on se rend très facilement à notre destination, mais le soir, quand on revient à la maison, par exemple, on embarque dans l'autobus, ça va très bien, on arrive à la gare Labrosse, qui est le point de destination final pour plusieurs personnes, on débarque, et là, l'autobus local, il faut l'attendre. Souvent, en hiver, il fait froid, ça ne nous tente pas d'être dehors, on attend 10, 15, 20 minutes pour l'autobus local. On va le prendre, il va y avoir cinq personnes dans cet autobus-là, mais l'autobus va quand même suivre le trajet habituel d'une vingtaine de rues avant de nous déposer à deux, trois coins de rue de chez nous. Après ça, il va falloir marcher pour se rendre à la maison.

M. le Président, le trajet, comme tel, le trajet pour se rendre du centre-ville à la gare finale a été très rapide, ça a pris une vingtaine de minutes, mais on a attendu sur le quai 20 minutes, on a pris 20 minutes dans l'autobus, donc le dernier mille, le dernier kilomètre, comme on l'appelle, aura pris 40 minutes à cet usager-là. C'est pour eux qu'il faut trouver des meilleures solutions. Si on veut que le citoyen fasse le choix du transport en commun, il faut lui donner une meilleure desserte pour le rendre à sa porte plus rapidement. Alors, il faut s'attaquer au dernier mille. Il faut travailler avec les sociétés de transport pour voir c'est quoi, les meilleures options pour rendre le citoyen à sa porte, plus facilement, et qui va coûter moins cher aux sociétés de transport.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons procéder au bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition et le député de Deux-Montagnes, s'il vous plaît. La parole est à vous.

• (20 h 30) •

M. Charette : Merci, M. le Président. C'est apprécié de vous retrouver ce soir.

On a, il y a quelques instants, fait référence à l'étude du projet de loi n° 165, qui nous a occupés pendant un certain nombre de semaines depuis le début de l'année. Juste faire un petit suivi, dans un premier temps, avant de passer à d'autres questions.

On a, au moment des consultations, entendu les écoles de conduite qui, en plus de se préoccuper, naturellement, des notions de sécurité, exprimaient leurs réalités comme entreprises de formation au niveau d'indexation des tarifs. Ces entreprises, qui sont tout de même nombreuses et qui fournissent des emplois à plusieurs gens d'un peu partout au Québec, se plaignaient de ne pas pouvoir indexer leurs tarifs depuis un certain nombre d'années. On avait eu l'occasion, au moment de l'étude article par article, d'en discuter ensemble et d'un consentement, ma foi, partagé on avait convenu qu'il était temps de permettre cette indexation. On avait évoqué différents scénarios au niveau du calendrier, le plus probable était une entrée en vigueur pour le 1er avril. On se rapproche maintenant de la fin avril, et ces mêmes interlocuteurs nous disent qu'il n'y a pas eu de développement ou à tout le moins il n'y a pas eu de suite ou de contact avec le ministère. Peut-être juste nous expliquer où nous en sommes à ce niveau-là, dans le dossier.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, très bien. Très bien, M. le Président. Je remercie le député de sa question. C'est en effet un échange qu'on avait eu la chance d'avoir au cours des travaux de la commission parlementaire sur le projet de loi n° 165, suite aux représentations qui avaient été faites par, justement, les écoles de conduite et d'ailleurs un sous-groupe également, là, qui avait été formé par certaines écoles de conduite pour parler de sécurité routière. Le député et moi, on s'était... on avait eu des échanges un peu bon enfant, disons, sur nos positions respectives sur ce dossier-là et on était arrivés à... je ne veux pas dire un consensus, mais chacun de notre côté on est arrivés un peu à la même position par rapport à ce dossier-là, c'est-à-dire qu'effectivement il y avait lieu d'augmenter les frais que les écoles de conduite reçoivent puisque, justement, depuis bon nombre d'années ces frais-là n'ont pas pu être augmentés, effectivement. Et je pense que je lui avais dit à l'époque, évidemment, qu'il y avait un processus à suivre à l'intérieur du gouvernement pour s'assurer qu'on pouvait en arriver à faire cette réalisation-là.

Donc, on a toujours l'intention, effectivement, de suivre la même démarche qu'on avait... sur laquelle on s'était entendus, disons, lors de l'étude de la commission sur le projet de loi n° 165. Donc, le dossier chemine bien. Mais j'ai toujours bonne intention de pouvoir en arriver à une réalisation concrète pour les écoles de conduite très bientôt.

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

M. Charette : Merci, M. le Président. Presque deux mois se sont écoulés depuis la consultation et notre échange. Donc, la date du 1er avril, on s'entend, elle est maintenant derrière nous. Heureux de comprendre que ça chemine, mais nous en sommes où, actuellement? Est-ce qu'il y a eu rencontre avec les écoles de conduite? Est-ce que le regroupement est partie prenante de ces échanges-ci à ce moment? Et est-ce qu'on peut raisonnablement penser que... Est-ce que ce serait pour le 1er avril? C'est peut-être serré. 1er juin? Quel est l'ordre ou l'échéancier, là, avec lequel on travaille présentement?

M. Fortin (Pontiac) : Effectivement, M. le Président, je pense que le député a raison de dire qu'il y a peut-être deux mois depuis les échanges en commission parlementaire ou la consultation, disons, en commission parlementaire où les représentants de l'industrie nous avaient fait part de leurs préoccupations par rapport à cet enjeu-là. Cependant, depuis la date où on a échangé la dernière fois, M. le Président, je pense qu'on était déjà passé le 1er avril ou on était aux alentours du 1er avril, lorsqu'on a eu notre dernier échange sur la question. Alors, je ne suis pas certain que la date du 1er avril, pour l'entrée en vigueur, était nécessairement envisagée.

Mais peu importe, M. le Président. Oui, il y a toujours des échanges avec des représentants de l'industrie. D'ailleurs, pas plus tard qu'hier, mon chef de cabinet m'indique, il y a eu des discussions à savoir comment le gouvernement pourra précéder suite à l'intention évoquée d'aller de l'avant. Donc, M. le Président, on continue à faire les travaux à l'intérieur de la machine gouvernementale, si je peux appeler ça ainsi. Mais, M. le Président, notre intention est toujours effectivement d'aller de l'avant, et d'aller de l'avant rapidement, et d'avoir une conclusion à ce dossier-là très rapidement pour les gens de l'industrie. Je m'avancerais si je lui donnais une date précise. Bien honnêtement, je ne suis pas en mesure de lui donner une date précise pour l'entrée en vigueur tout de suite. Mais on a l'intention de bouger très rapidement dans ce dossier-là.

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

M. Charette : Sans parler de date précise, est-ce qu'on peut parler d'un échéancier maximal? Est-ce qu'on peut prendre pour acquis qu'au 1er septembre, par exemple, cette modification-là serait appliquée et applicable? Est-ce que c'est un délai qui semble raisonnable au ministre?

M. Fortin (Pontiac) : Pardon, excusez-moi, là, mais... J'ai cru comprendre une question par rapport au délai, mais, je m'excuse, je n'ai pas suivi tous vos mots, M. le député.

Le Président (M. Iracà) : Si vous pouvez répéter, M. le député.

M. Fortin (Pontiac) : C'est de ma faute. Je vais tenter de faire mieux la prochaine fois.

M. Charette : Là, je comprends qu'il y a un crédit d'une minute qui me sera alloué...

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Charette : Sérieusement, est-ce que, quoi, le 1er septembre... Sans dire qu'on est en mesure de garantir une date, le plus tôt possible, est-ce qu'on peut à tout le moins convenir que ça n'ira pas au-delà de, par exemple, une date qui pourrait être le 1er septembre?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, l'intention serait effectivement d'adopter la mesure avant le 1er septembre pour potentiellement une entrée en vigueur le 1er janvier 2019, disons.

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

M. Charette : Merci. Donc, c'était la question de précision, là, que je souhaitais aborder dans un premier temps. Peut-être revenir, maintenant, aux questions de mobilité. C'est vrai qu'il en a été largement question ces dernières semaines. Autant vous comme ministre que moi comme député des couronnes, très heureux de voir que le sujet de la mobilité prend autant de place non seulement dans les médias, mais dans la population en général. Et on peut très certainement imaginer, à ce moment-ci, que ce sera un enjeu important en prévision des prochaines élections. Et ce n'est pas un caprice, effectivement, il y a des problématiques qui sont bien réelles.

Oui, il y a des initiatives qui ont été proposées, vous en avez d'ailleurs nommé plusieurs dans votre mot d'introduction. Cependant, ce qui me dérange ou ce qui me chicote un peu, oui, ce sont de belles initiatives qui ont été évoquées, mais à la fin d'un mandat aucune d'entre elles n'a été réalisée à ce moment-ci. Et celle qui est la plus avancée est celle qui a été développée par la Caisse de dépôt. Donc, c'est tout de même dommage qu'à la fin d'un mandat on n'ait pas un bilan plus intéressant à défendre en termes de mesures concrètes au niveau des infrastructures autant de transport collectif que le réseau routier.

Je suis des Laurentides, je ne m'en cache pas. On a annoncé la 19 il y a quelques jours. Les médias, de façon non pas ironique mais bien réelle, ont rappelé que c'était la huitième annonce de cette infrastructure, qui devait être complétée pour l'Expo 67 au départ. Et, dans les travaux qui devront être faits, on doit notamment démolir des infrastructures qui ont été mises en place, là, dans les dernières décennies, échangeurs, et tout ça, qui constituent littéralement de gros champignons dans les champs, à la hauteur de Bois-des-Filons, parce qu'on avait commencé les travaux il y a plusieurs années de ça, mais ce sont des infrastructures qui ne sont plus aux normes aujourd'hui, qui ne font plus partie du projet de la 19.

Comment expliquer qu'un projet de cette importance pour la couronne nord ait subi autant de retards? Puis, je veux dire, on parle de... franchement, cette annonce s'est faite dans la foulée du dernier budget. Oui, heureux de voir que c'était dans le PQI, mais à l'élection de 2012 on a vécu exactement le même scénario, c'est-à-dire c'était dans le budget, quelques jours après le premier ministre Jean Charest s'est aussi présenté sur la couronne nord en disant essentiellement ce que vous avez eu à dire il y a quelques jours, c'est-à-dire : Cette fois-ci, c'est la bonne. Donc, pourquoi en arriver avec autant de reports et devoir réannoncer essentiellement la même chose sur non pas quelques années mais sur quelques décennies?

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

M. Fortin (Pontiac) : Très bien, M. le Président. Effectivement, on pourrait parler de l'ensemble des enjeux de la couronne nord, et il y en a plusieurs, le député a raison de les mentionner. Les maires qui étaient présents au forum hier avaient raison de le mentionner, les sociétés de transport avaient raison de le mentionner, et, M. le Président, les citoyens ont raison d'en parler. C'est un enjeu qui affecte leur quotidien et qui affecte la qualité de vie qu'ils ont. Quand, M. le Président, on doit partir à six heures, le matin, pour aller au travail, on ne peut pas aller porter sa petite à l'école le matin. Quand on est pressé pour arriver à la garderie, le soir, pour ramasser la petite à l'heure, on ne peut peut-être pas faire la qualité de travail qu'on aurait espéré faire cet après-midi-là, étant donné qu'on a dû partir plus tôt pour se rendre dans notre ville de résidence.

M. le Président, cependant, le député a mentionné le projet de la 19. Il a raison, c'en est un. Il y en a beaucoup, de projets pour la couronne nord qui sont dans les cartons. Je me permets de lui dire, parce que je sais qu'il en a déjà parlé, que les voies réservées sur l'autoroute 15 ont été ajoutées au Plan québécois des infrastructures cette année, et qui sont évidemment un complément aux travaux qui doivent être faits sur le pont Gédéon-Ouimet. L'ajout de voies réservées, sans travaux sur le pont Gédéon-Ouimet, elles ne seront pas aussi utiles qu'elles pourraient l'être. Le SRB Pie-IX est un projet très concret, qui va se concrétiser au cours des prochains mois.

Le REM, il a raison de le mentionner, le Réseau express métropolitain, quand il parle de réalisations, quand il dit qu'il y a des projets qui sont déjà en cours, M. le Président, le REM, c'est le plus grand projet de développement du réseau de transport en commun dans le Grand Montréal. Et c'est un projet qui n'était même pas dans les cartons en 2014, M. le Président, qui a été pensé, qui a été dessiné et dont les travaux ont été lancés pas plus tard qu'au cours des dernières années.

M. le Président, je sais qu'il a déjà fait référence à la gare de Mirabel également, et il sait que la gare de Mirabel est un des projets qui... pour lesquels les plans et devis sont en train d'être dessinés en ce moment.

• (20 h 40) •

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

M. Charette : En fait, il y a plein de beaux projets, effectivement, mais ma question portait sur la 19. J'essaie juste de comprendre pourquoi...

M. Fortin (Pontiac) : Je me suis égaré un peu.

M. Charette : Quelque peu, M. le Président, effectivement. Mais ce n'est pas moi qui... Ce n'est pas une intention que je lui prête, effectivement.

Le Président (M. Iracà) : ...8 min 30 s.

M. Charette : Mais je veux juste comprendre le processus décisionnel. Oui, il y a une élection qui s'en vient. Je ne dis pas que tout est motivé par la venue de l'élection, mais n'empêche que, pour notre région, la 19 avait subi le même type d'annonce en 2012, avec une présence dans le budget, dans le PQI, une présence du premier ministre Charest, qui disait : Cette fois-ci, c'est la bonne, après 30 quelque années, à ce moment-là. Et c'était, ma foi, presque jour pour jour il y a, quoi... en 2012, il y a six ans passé. Pourquoi doit-on revivre cette annonce-là? Et pourquoi, à l'intérieur de votre mandat, vous n'avez pas pu concrétiser une bonne partie des travaux, en fait, ne serait-ce que les débiter, ces travaux-là?

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Je vais tenter de m'adresser directement à la question de la 19 pour bien répondre au député.

D'abord, parce qu'il en a fait mention, les structures qui sont déjà en place, il a fait référence aux échangeurs qui sont installés à Bois-des-Filion, depuis belle lurette, j'en conviens. M. le Président, ces structures-là vont être utilisées, donc, simplement pour corriger le fait que... Le député a mentionné qu'ils pourraient être démolis ou qu'ils ne seraient plus utilisables; les structures actuelles qui sont à Bois-des-Filion vont être utilisées dans le projet de la 19. Donc, dans un souci de bonne utilisation des fonds publics et d'une infrastructure qui est somme toute en bon état, elles seront effectivement utilisées.

Maintenant, pour ce qui est du projet de la 19, le projet, effectivement, a peut-être quelque peu changé au cours des années, mais c'est le premier projet, au gouvernement du Québec, qui a été pensé de A à Z avec le transport en commun en tête. Et il me semble que le projet de la 19, c'est le type de projet routier qui devra être développé, au cours des prochaines années, toujours avec tant le transport en commun que le transport actif en tête. Elle est finie, M. le Président, l'époque où on ne pensait qu'à ajouter des routes et... qu'à uniquement ajouter des routes, au Québec, M. le Président.

Maintenant, pour le projet... Et peut-être le député a raison de penser comme certains citoyens et peut-être d'afficher un peu de scepticisme, disons, à l'égard du... Non, non, je peux comprendre les citoyens. Particulièrement, j'ai parlé moi-même à M. Larocque père, qui est le père de l'ancien maire de Bois-des-Filion, qui, lui, avait été exproprié, il y a 40 ans ou 45 ans, je crois, pour le projet de la 19, alors je peux comprendre un certain scepticisme de la part de la population. Mais M. Larocque fils lui-même est allé sur les ondes de Radio-Canada, et il était probablement le plus grand des sceptiques au fil des ans, pour dire qu'on est plus avancé qu'on ne l'a jamais été, qu'il y a effectivement des travaux qui n'ont jamais été faits, que le projet est plus avancé qu'il ne l'était en termes des grands projets. Donc, quand même des gens comme M. Larocque croient réellement que cette fois, c'est la bonne, je pense que la population peut y croire aussi.

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

M. Charette : En fait, la population ne demande qu'à le croire, et je ne demande qu'à le croire. Et je serai le premier heureux si effectivement on pouvait respecter l'échéancier qui a été engagé.

Donc, oui, il y a eu une coalition de formée, ces dernières années, autour du projet de la 19, il y a un regroupement semblable qui s'est formé autour de l'autoroute 13. Et, lorsqu'on regarde un petit peu les échéanciers ou le fil historique, la 13 devait aussi être complétée... non pas pour l'Expo 67, parce que c'est la portion nord qui doit être développée, mais bien pour l'ouverture de l'aéroport, dans les années 70, et on vit aujourd'hui essentiellement la même problématique, c'est-à-dire des terrains qui ont été expropriés il y a plusieurs, plusieurs années de ça. Et, dans les faits, lorsqu'il y a un projet de cette nature, qui est de cette ampleur-là, ce qui est compliqué, bien souvent, ou ce qui peut être onéreux, c'est l'appropriation des terrains où l'infrastructure va passer. Dans le cas présent, l'expropriation a été complétée il y a plusieurs... en fait, quelques décennies de ça. Le milieu le demande. Et ce serait peut-être une autre belle façon de prévoir le transport, oui, avec du transport collectif, très certainement, mais en même temps ça nous permettrait de développer un principe qui est sous-utilisé, au Québec, c'est-à-dire de voir le transport dans un autre axe que celui qui se dirige uniquement vers Montréal, c'est-à-dire favoriser du déplacement qui peut être du sud vers le nord et non pas du nord uniquement vers le centre-ville. Les villes du secteur, Mirabel notamment, à travers les terrains qui ont été récupérés suite à la fermeture de l'aéroport, le volet commercial, à tout le moins, de l'aéroport de Mirabel, il y a dans les cartons de ces municipalités un parc industriel qui pourrait être certainement l'un des plus importants au Québec, et on est retardés parce que le projet ne voit pas le jour. Oui, on se réjouissait de la présence dans le PQI de la 19, dans le dernier budget, mais, encore une fois, la 13 a été complètement, complètement évacuée, malgré des années et des années de représentations.

Où en est l'évaluation du ministère, à ce moment-ci, de ce projet-là de compléter la 13 de la 640 essentiellement jusqu'à la 50?

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

M. Fortin (Pontiac) : Quelques réflexions, là, par rapport à la question du député. Il fait mention de certains éléments qui sont effectivement très importants, entre autres l'importance de ne pas planifier que pour les gens qui se rendent au centre-ville de Montréal. Il a raison de le mentionner. D'ailleurs, dans le projet de la 19, ce que le ministère ou ce que les gens qui ont évalué le projet nous disaient, c'est qu'effectivement il n'y avait que 35 % des gens qui partaient de Bois-des-Filion qui se rendaient à Montréal, la plupart des gens qui emprunteront la 19 vont se rendre à Laval. Alors, l'infrastructure ne peut pas être uniquement en place pour les gens qui se dirigent que ce soit de Mirabel, ou de Bois-des-Filion, ou d'ailleurs dans le Grand Montréal vers le centre-ville, elle doit mener à d'autres axes également.

Maintenant, quand il fait référence à l'expropriation passée, disons, de certains projets, ce qu'il mentionne est loin d'être unique à Mirabel, c'est quelque chose qui a été fait il y a plusieurs années dans plusieurs régions du Québec. Je pense à ma propre circonscription, où effectivement il y a eu expropriation pour un futur pont interprovincial. Je pense à Trois-Rivières, où on a exproprié, il y a 40 ans, pour le prolongement de la 40. M. le Président, dans plusieurs régions au Québec, on a procédé de cette façon-là. Et, même si les projets n'ont pas tous vu le jour jusqu'à maintenant, quand on regarde le coût des expropriations aujourd'hui, on n'a qu'à regarder le coût des expropriations pour la ligne bleue, qui est au-delà de 330 millions de dollars, versus le coût des expropriations pour la ligne orange, qui était de 14 millions de dollars, on peut voir que ces coûts-là augmentent rapidement et donc qu'il faut faire bonne utilisation, disons, de certaines expropriations qui ont été faites par le passé.

Le député dit : Effectivement, on aurait peut-être aimé... ou peut-être que sa formation politique ou certains citoyens de la région, effectivement, auraient aimé voir la 13 ajoutée dans le Plan québécois des infrastructures. La 15, les voies réservées sur la 15 ont été ajoutées dans le Plan québécois des infrastructures, qui effectivement peut desservir une bonne partie de cette population-là. Mais ce que je n'entends pas du député, M. le Président, c'est quel projet il aurait enlevé du Plan québécois des infrastructures. C'est beau, vouloir ajouter des projets au Plan québécois des infrastructures, c'est beau, dire : Nous, on aurait aimé voir le projet de la 13, mais jamais, M. le Président, jamais, que ce soit le Parti québécois, qui, eux, demandent l'ajout de la 20, par exemple, au Plan québécois des infrastructures, ou que ce soit la Coalition avenir Québec, qui demande l'ajout de la 13 au Plan québécois des infrastructures, jamais l'un ou l'autre de ces partis ne nous dit ce qu'ils aimeraient enlever. Alors, j'aimerais que le député nous dise à quels citoyens, dans quelle région, à quels déplacements... quels déplacements il aimerait rendre plus difficiles, quel projet précis il aimerait enlever du Plan québécois des infrastructures?

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci. Merci, M. le ministre. Je vais laisser la chance au député de vous répondre. En 20 secondes.

M. Charette : C'est à ce moment-ci que je vais demander le crédit d'une minute que me doit le ministre pour m'avoir contraint à répéter ma question. En fait, la 13, on comprend que ce n'est pas du tout, du tout dans les cartons du ministère, il n'y a aucune intention de développer cet axe-là dans un avenir prévisible.

Le Président (M. Iracà) : Alors, écoutez, malheureusement, vous allez reprendre la conversation dans un autre bloc. Merci beaucoup. Mais la question est posée, et je suis certain que le ministre va y réfléchir. Merci.

Alors, nous allons débiter un autre bloc avec la partie gouvernementale pour un temps approximatif toujours de 20 minutes, et je cède la parole au député d'Abitibi-Est.

• (20 h 50) •

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Moi, en étant de l'Abitibi-Témiscamingue, évidemment, les enjeux du REM et de toute la circulation dans la périphérie à la fois de la métropole mais la Rive-Sud et la Rive-Nord, j'aime en entendre parler, mais j'aime aussi qu'on puisse parler des réalités de nos régions. Et je vais me permettre... D'ailleurs, M. le ministre, je vous remercie de votre présence en début d'année. C'est une de vos premières sorties officielles sur le terrain, vous avez eu la gentillesse de venir en Abitibi-Témiscamingue. Et on a eu, donc, au début janvier, la chance de pouvoir faire une annonce fort importante, qui était espérée depuis longtemps, pour les gens de Val-d'Or, avec le carrefour giratoire à la sortie nord-ouest, qui d'ailleurs est dans les balbutiements de réalisation puisque les travaux ont déjà été faits pour déplacer des lignes à la fois hydroélectriques et des réseaux de téléphonie pour permettre de pouvoir réaliser les travaux importants dès cet été, ce qui va améliorer substantiellement la sécurité de ce secteur-là, puisqu'il y aura possibilité de faire le branchement de la route de déviation pour le secteur ouest, qui va donc permettre de dévier du trafic lourd de la zone urbaine. Ça, c'était quelque chose qui était attendu. D'ailleurs, la ville de Val-d'Or avait réalisé beaucoup de travaux au préalable, et on souhaitait que le ministère puisse, dans le fond, avec une entente... parce que la ville de Val-d'Or a elle-même dit O.K. pour faciliter la réalisation du projet, et, pour éviter d'avoir des lumières de circulation, on va... au lieu d'avoir des feux de circulation, on va être prêts à investir, nous aussi, pour avoir un équipement qui est beaucoup plus sécuritaire, qui est beaucoup plus efficace au niveau de la lutte contre les changements climatiques, donc, en allant avec l'installation d'un carrefour giratoire.

Mais évidemment, quand on a la chance d'avoir la visite d'un ministre, on veut en profiter pour discuter d'autres sujets. Et je pense que je vous ai permis de faire une immersion dans le monde du camionnage en vrac de façon assez... assez détaillée. Encore là, on a rencontré des acteurs qui ont grandement apprécié votre disponibilité, mais qui vous ont aussi adressé des problématiques, des enjeux qui sont très clairement adressés en lien avec l'opération... Et là, M. le Président, vous comprendrez, là, j'ai des gens que je veux saluer, entre autres Annie Dénommé, qui est la directrice générale du sous-poste de La Vallée-de-l'Or, et également Gilles Légaré, qui est le directeur général de l'ANCAI au niveau

provincial, on les a rencontrés parce qu'ils voulaient nous faire part d'une problématique, mais également il y a d'autres acteurs qui se sont joints à nous, je pense, entre autres, à Martin Allaire, de Transport Allaire, qui nous ont donc illustré très clairement les enjeux qui s'adressaient dans leur domaine au niveau de leurs membres.

Ces gens-là, pour ceux qui ne connaissent pas ce que c'est, cette réalité-là du camionnage en vrac, ce sont des propriétaires indépendants qui opèrent, dans le fond, des camions qu'on voit, là, dans le quotidien, de ce qu'on appelle des 10 roues, des 12 roues, qui transportent du matériel en vrac, principalement du gravier, de la pierre, de la terre noire, de l'asphalte, du bitume pour faire des travaux routiers, entre autres, mais également il y a d'autres joueurs qui sont dans le domaine du transport de... tout le secteur forestier, pour le transport du bois en longueur, du bois aussi qui est sectionné, qui oblige, à ce moment-là, un conducteur de ces équipements-là non seulement d'être habilité à conduire un camion, mais également opérer une chargeuse qui est installée sur la remorque. Donc, ça demande des habiletés, je dirais, à la fois mécaniques, parce que... Ces équipements-là, souvent, quand ils ont ce type d'équipement là, ils vont aller faire leur chargement directement en forêt, ils sont seuls, il n'y a pas d'autres travailleurs qui sont avec eux, et, s'il y a des bris, bien, c'est eux qui doivent réparer. La même chose avec les gens qui opèrent, là, des camions 10 roues, 12 roues qui sont amenés en renfort auprès des grandes compagnies qui réalisent les contrats auprès de joueurs comme à la fois le ministère des Transports mais également les villes, les grandes compagnies qui font des travaux chez nous, dans la région, tout ce qui touche le secteur minier. Il y a des besoins importants aussi pour la réalisation, de faciliter le transport en périphérie des sites miniers, et également, dans le secteur forestier, la construction des routes d'accès en forêt, ou même avec d'autres acteurs, pour l'accès pour les chemins multiresources, pour en faire à la fois la construction et l'entretien, la réparation, subséquemment.

Face à ça, M. le ministre, au niveau du système du courtage, qui est là depuis longtemps, vous avez pris la décision, face à une démarche qui est enclenchée depuis longtemps en ce qui concerne l'encadrement de l'industrie des services de camionnage en vrac pour le courtage. Ce projet de règlement là visait à pérenniser, dans le fond, à la fois pour l'ensemble des acteurs de l'industrie et pour les propriétaires opérateurs plus particulièrement. C'est un enjeu majeur parce qu'il y avait des craintes énormes sur la suite des choses que prendrait le ministère.

Dans des grands travaux, actuellement, il y a des clauses, à l'intérieur de la réalisation de ces grands travaux là, qui garantit au camionnage en vrac 50 % des voyages qui doivent être effectués par l'entreprise qui réalise les grands contrats. Ce que ça crée comme situation, c'est que ça permet de maintenir une force d'action pour réaliser des travaux partout à travers le territoire québécois.

Évidemment, dans certains secteurs, à certains moments, ça peut causer des enjeux. On se rappellera, donc, l'époque, par exemple, des grands travaux à la Baie James, où, à ce moment-là, on a eu... Normalement, le sous-poste est capable d'alimenter les besoins des entrepreneurs en lien avec les travaux qui se déroulent sur son territoire, mais évidemment, quand la demande est très forte puisque l'ampleur des travaux est énorme, on fait appel à d'autres acteurs du même domaine, donc on demande aux autres sous-postes de fournir des camions pour répondre à la demande. Mais, vous savez, tout ça, ça se fait sur appel, et ça crée donc une certaine convoitise par rapport à d'autres acteurs dans le domaine, et de légiférer pour faire en sorte de s'assurer qu'on réglemente d'une façon équitable ce domaine-là, c'était fort important, important aussi pour les entrepreneurs, qui, eux, lorsqu'ils font leurs soumissions, ils vont mettre un prix en fonction du coût qu'ils doivent engendrer pour avoir ces camions-là aussi.

Donc, évidemment, de part et d'autre il y a un besoin, de part et d'autre il y a un enjeu, parce qu'il y a un enjeu de coût, il y a un enjeu de capacité de réalisation, et il y a une répartition de la richesse, je dirais. Et vous le savez, c'est connu, je ne me suis jamais caché pour le dire, puis là-dessus mon collègue du comté de René-Lévesque doit vivre la même situation chez lui, hein? Les camionneurs, il y a des épisodes, là, de temps où il n'y en a pas, d'ouvrage, tout le monde attend que le ministère des Transports lance ses contrats parce qu'on attend de voir est-ce qu'on va avoir une bonne saison ou pas, et c'est vraiment un enjeu majeur. Pour certains, ça peut représenter la perte de leurs camions. Pour d'autres, ça va être la différence à savoir si j'investis, parce que, mon équipement, sa durée de vie utile serait passée, mais je n'ose pas investir parce que je ne le sais pas, qu'est-ce qu'il va se passer. Et ça, c'est ainsi dans toutes les régions du Québec.

• (21 heures) •

C'est sûr, comme je vous dis, quand on arrive dans des situations où il y a d'énormes contrats dans un territoire donné, là il y a une problématique, parce que, là, les grands entrepreneurs disent : Bien là, comment tu veux je réponde? Dans mon contrat, tu m'exiges d'avoir 50 % des camionneurs qui sont des camionneurs indépendants, artisans, comme on appelle, mais en même temps il n'y en a pas. Ça, c'est l'enjeu de l'équilibre. C'est pour ça que vous avez créé une table, vous avez dit à tout ce monde-là : Vous allez vous asseoir ensemble, vous allez vous parler, et on va déterminer des règles. Comment vous voulez orchestrer ces enjeux-là en tenant compte de l'évolution du marché, en tenant compte également des enjeux que ça représente? Et là ça concerne d'autres acteurs. Par exemple, les municipalités, combien de municipalités au Québec utilisent les services de camionneurs en vrac pour faire le transport de la neige l'hiver? Une municipalité ne veut pas acheter quatre, cinq, huit, 12 camions pour faire le transport de la neige l'hiver et ne veut pas, je dirais, amputer son budget d'opération municipal sur une dépense d'actif quand il y a des gens qui lui paient des taxes, qui vivent chez elle et qui font rouler des commerces en approvisionnement et services pour les besoins de ces camions-là, en disant : Bien, nous, là, l'hiver, s'il y a 32 jours où on a à ramasser de la neige, bien, ces 32 jours là, on appellera cinq, huit, 12, 14 camions, en fonction des besoins.

Vous comprendrez donc qu'il faut voir de façon plus globale cet enjeu-là du camionnage en vrac et non pas seulement sur l'enjeu de la réalisation d'un contrat donné. Et, pour ce faire, évidemment, on les oblige à se parler. Vous avez eu cette sagesse de créer la table sur le camionnage en vrac. Et je vais nommer ceux qui y participent parce que ce sont des joueurs fort importants : l'ACRGTQ, l'association du camionnage... l'association des constructeurs et des grands travaux du Québec, l'association des camionneurs artisans, plus connue sous le nom de L'ANCAI, l'Association des

propriétaires de machinerie lourde du Québec, l'AMPLQ, l'Association québécoise des entrepreneurs en infrastructure, l'AQEI — je mentionne les acronymes parce que la plupart du temps on les connaît seulement par leurs acronymes — et finalement le Regroupement des entrepreneurs et des camionneurs indépendants du Québec, le RÉCIQ. Tous ces acteurs-là n'ont pas tous les mêmes objectifs. C'est pour ça que c'est important, M. le ministre, d'avoir posé un geste comme celui-là pour dire à ce monde-là : Vous devez vous parler, vous devez trouver une façon de légiférer entre vous, donc, dans une règle de conduite qui va nous permettre de garantir aux Québécois et aux Québécoises que, dans ce secteur d'activité là, on a un équilibre, un équilibre qui permet d'avoir à la fois une capacité de réalisation sur l'ensemble du territoire québécois, on a aussi une capacité de soutenir cette industrie-là, peu importe où elle se trouve.

On va tenir compte également des paramètres qui sont différenciés en fonction des régions. Évidemment, du transport de bois en longueur, dans la région de ma collègue, il y en a moins un peu, même presque pas, même probablement qu'il y aurait une grande surprise pour ses concitoyens de voir passer un camion de bois en longueur. Pire encore si on va du côté de chez mon collègue d'Ungava, où on a des planétaires. Un planétaire, c'est un camion qui est encore... qui est plus surdimensionné, qui, dans un voyage de bois en longueur... Et là je vois mon collègue de René-Lévesque. Lui, il sait ce que c'est aussi. C'est comme un monstre qui s'en vient sur la route, des camions hors norme et...

Une voix : ...

M. Bourgeois : Ah oui! Bien oui, le collègue de Dubuc aussi. Des camions gigantesques de bois en longueur. Non, bien, je vous vois, M. le ministre, dire : Et moi. Non, malheureusement, je ne crois pas que vous ayez des routes pour pouvoir accepter ce type de transport là, parce qu'effectivement ce sont des routes qui ne font pas partie du réseau provincial parce que c'est vraiment dédié pour l'exploitation des ressources naturelles, parce que, dans un voyage, ils ont l'équivalent de trois camions, en général, comme...

Et donc, pour ça, ça prend des gens qui sont habilités à opérer ce type d'équipement là. Et, quand on compare avec... Parfois, les entrepreneurs nous disent : Oui, oui, nous, on a des camions, on va prendre tous nos camions, puis ça va être correct. Vous savez, un propriétaire opérateur, là, lui, là, quand il a une crevaillon, là, contrairement à l'entrepreneur qui, lui, a un conducteur qui est régi par la CCQ, donc qui a ses cartes de construction, et, lui, tout ce qu'il fait, c'est... il conduit le camion... Lui, il ne peut pas changer le flat, comme on dit, mais l'opérateur, lui, là, il rentre en dessous du camion puis il fait le changement de son pneu. Il travaille très dur. Le soir, souvent, là, eux, là, la période après le souper, là, ce n'est pas pour écouter la game de hockey, c'est pour aller travailler sur leurs camions pour être capables d'être prêts pour le lendemain matin, parce qu'à 6 heures il faut qu'ils soient sur la job. Et c'est ce monde-là qu'on doit aussi considérer dans l'enjeu. On doit les considérer parce qu'ils font... ils créent un impact économique partout sur le territoire et ils sont essentiels dans nos régions pour être capable de maintenir une capacité de réalisation dans toutes les facettes des besoins que peut représenter le transport du camionnage en vrac.

Donc, M. le ministre, cette table-là, elle est très importante. J'aimerais savoir, dans la suite des choses, où vous en êtes pour pouvoir nous permettre de rassurer les gens de l'industrie, tant les entrepreneurs que les camionneurs.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député d'Abitibi-Est. M. le ministre, la parole est à vous. Il reste environ quatre minutes.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, très bien. Très bien, M. le Président. Effectivement, merci beaucoup au député d'Abitibi-Est, qui a mentionné plusieurs aspects différents, dans sa question, mais a mentionné la visite que j'ai pu avoir en Abitibi avec lui au cours des derniers mois. J'ai fait la même chose avec son collègue du comté voisin, de Rouyn-Noranda—Témiscamingue, quelques semaines par après.

Pour la question du camionnage en vrac, je dois vous dire que d'être voisin de banquette du député d'Abitibi-Est, c'est presque un «crash course» sur le camionnage en vrac, et je l'ai été pendant trois ans, alors j'ai appris beaucoup sur la question, ne serait-ce que par ses interventions régulières sur la question.

Il fait mention de la table du ministre. Et le député a dit à quelques reprises que c'était une bonne idée de mettre en place la table du ministre. Je dois humblement lui dire que ce n'était pas mon idée, c'est le ministre de l'Agriculture qui avait mis en place cette table-là lorsqu'il était ministre des Transports, mais l'idée était effectivement très bonne parce qu'il y a tout un équilibre à faire dans cette industrie-là pour s'assurer qu'effectivement les camionneurs artisanaux, ceux qu'on connaît tous dans les régions du Québec, dans ma région, dans votre région, M. le Président, dans celle du député de René-Lévesque ou ailleurs, ils sont au coeur du développement économique de nos régions rurales du Québec. Ils sont ce qu'on appelle des très petites entreprises, mais ils sont, dans leur coeur, des entrepreneurs, des gens qui veulent réussir, qui veulent rester dans leurs villages, qui veulent fonder une entreprise qui peut devenir une entreprise familiale. Et effectivement ces gens-là n'ont pas beaucoup de temps, le soir, pour aller écouter un match de hockey, c'est des gens qui souvent vont travailler de nombreuses et longues heures pour faire réussir leur entreprise.

Et donc, effectivement, le renouvellement des... ou la permanence de l'encadrement, ça a été un des premiers dossiers sur lesquels je me suis penché, à mon arrivée au ministère, et suite peut-être au dossier du taxi, là, qui était peut-être pressant dans les premiers jours, mais effectivement c'est un des premiers dossiers sur lesquels j'ai pu travailler. Et le ministre qui m'a précédé avait eu la sagesse de mettre en place, justement, cette table-là pour qu'on puisse discuter non seulement de la permanence de l'encadrement, mais de tout ce qui pourra suivre également, parce que, comme le mentionne le député, et il a raison de le faire, il y en a, des enjeux, qui sont très réels pour les entrepreneurs, également pour les grands chantiers, que ce soit à Montréal, à Québec ou à d'autres endroits au Québec, qui ont des revendications tout à fait légitimes par rapport à la difficulté d'avoir accès à certains matériaux, disons, en période de construction ou... en

période estivale de construction. Alors, c'est des enjeux qu'il faut régler, c'est des enjeux sur lesquels la table doit se pencher. Et la table du ministre s'est donné un encadrement, disons, des prochaines mesures à prendre.

Donc, oui, suite à la permanence de l'encadrement, il y avait la question, entre autres, des registres du camionnage en vrac. Je pense que tous les propriétaires d'entreprise, tous ceux qui travaillent dans ce domaine-là comprennent toute l'importance que ce registre-là peut avoir pour s'assurer qu'on a les bons camions au bon moment, aux bons endroits, qu'on donne assez de temps aux entrepreneurs pour dire, disons, ou formuler les demandes qu'ils ont pour le jour suivant, qu'on donne également assez de temps aux camionneurs pour livrer ce produit-là, remplir leurs carnets de commandes, comme on dit.

Également, il y a toute la question des tarifs du camionnage en vrac qui va être abordée par la table, inévitablement, au cours des prochains mois, au cours de ses prochaines rencontres. Il y aura également la question de la supervision de l'ACTQ et bien particulièrement, et il connaît l'enjeu, la question du Nord du Québec, qui est un milieu complètement différent de partout ailleurs au Québec, complètement différent de la région du Grand Montréal, évidemment, mais même des autres régions, la mienne, la sienne ou les autres. La question du Nord du Québec doit être abordée de façon différente, la table doit se pencher sur cet enjeu précis là.

Et donc il y aura plusieurs autres chantiers sur lesquels cette table-là devra se pencher, mais, en ayant la permanence de l'encadrement, on peut maintenant se pencher sur tous ces enjeux-là.

• (21 h 10) •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale, malheureusement. Alors, nous allons procéder à un autre bloc d'échange avec l'opposition officielle, heureusement. M. le député de René-Lévesque, la parole est à vous.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. M. le ministre, là, le député de Deux-Montagnes se posait la question d'entrée de jeu à savoir pourquoi le Parti québécois avait voté contre le REM et pourquoi on avait mis dans l'espace public Le Grand Déblocage. La raison est fort simple, M. le ministre. Puis je pense que vous n'allez pas trahir les chiffres qui ont été présentés. 1 700 voitures de moins avec l'arrivée du REM, ça, pour nous, déjà là, en partant, là, le projet d'une génération, qui doit donner de la mobilité, enlève simplement 1 700 voitures, pour nous, ce n'est pas suffisant. Ce n'est pas suffisant non plus lorsqu'on voit que les problèmes de congestion, comme on en parlait tout à l'heure, dans la couronne nord, à Laval, ne sont pas adressés concrètement avec l'apparition du REM du côté de Montréal.

L'autre chose aussi qui nous est apparue aberrante, et je demeure un peu sceptique sur la position du député de Deux-Montagnes, c'est toute la perturbation qu'il y aura sur le train de Deux-Montagnes, à savoir la perturbation que les gens vivent déjà avec une rupture de service les fins de semaine, mais aussi perturbation qui va durer au-delà des prochains mois et des prochaines années. Dans certains cas, on va arrêter le train au complet et on fera du rabattement sur la station Montmorency... sur la ligne orange, pardon, qui est déjà directement immensément saturée.

Donc, à notre avis, le projet du REM n'est pas le bon projet. Et c'est pour ça qu'on a mis dans l'espace média une contrepartie, qui a effectivement reçu beaucoup d'échos dans les médias.

Cela étant dit, M. le Président, on est toujours en attente de la proposition de la Coalition avenir Québec pour parler de mobilité, parler de transport. On a compris que ce sera pendant l'été, alors ce sera assurément un engagement électoral, alors que nous, honnêtement, en pleine session, en pleins crédits, en plein travail parlementaire, nos équipes ont travaillé d'arrache-pied pour proposer une solution, une contrepartie qui permet d'alimenter le débat.

Cela étant dit, M. le ministre, pour revenir sur le REM, parce que je ne veux pas passer tout mon temps sur le REM, mais j'ai une dernière chose que j'aimerais valider avec vous, et ça a été encore souligné dans l'espace média, M. le ministre, on ne sait toujours pas si l'injection du gouvernement fédéral sera faite sous forme de capital-actions ou de subvention.

En gros, il s'agit de déterminer si la part du fédéral dans la construction du REM, qui se chiffre à 1,3 milliard, se fera via la BDC ou sera faite via une subvention. Or, depuis le 15 juin 2017 que le gouvernement fédéral a annoncé sa participation. Dans le fond, pour que la BDC accepte d'y mettre son argent, notre prétention, c'est qu'il doit y avoir effectivement les attentes de rendement, tout comme la caisse qui a son rendement prioritaire de 8 %. Donc, si c'est clair, la BDC aurait déjà annoncé sa participation.

La question renvoie aussi, M. le ministre, à une motion qui a été adoptée ici par les parlementaires pour demander à la VG si le 1,3 milliard mis par le gouvernement est une subvention ou un investissement.

Bref, M. le ministre, est-ce que le ministre... est-ce que vous pouvez, pardon, nous dire quand on va savoir la forme finale de l'investissement du fédéral? Est-ce que l'hésitation de la BDC ne démontre pas que le 1,3 milliard que le Québec met est également une subvention et non un investissement? Est-ce que vous convenez avec nous que, si le 1,3 milliard est une subvention, donc une dépense, ça fait un trou instantané de 1,3 milliard dans les finances du Québec? Qu'est-ce qui arrive donc avec le montage financier dans ce cas-là?

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, merci. Merci, M. le Président. Je vais arriver à la toute fin de l'intervention du député de René-Lévesque, je vais commencer par le début de son intervention. Il a raison de parler de l'absence de plan de la part de la Coalition avenir Québec, M. le Président, parce que je vais lui donner ça, à son parti : aussi incomplet soit-il, aussi peu d'impact aurait-il sur la vie des citoyens et des citoyennes du Grand Montréal, autant réduirait-il l'utilisation d'alternatives qui sont déjà en place, autant son projet arrêterait la construction d'un projet qui est déjà bien en marche, au moins, M. le Président, aussi mauvais son plan soit-il, au moins le Parti québécois a pris le temps d'élaborer un plan, a montré un certain intérêt envers le transport en commun, ce que la Coalition avenir Québec n'a jamais fait, M. le Président.

En fait, le seul leadership qui a été exercé par la Coalition avenir Québec dans le dossier du transport en commun, c'est le député de La Peltrie qui l'a exercé quand il scandait haut et fort : «No way», tramway, M. le Président. C'est la seule contribution au débat public en matière de transport en commun de la Coalition avenir Québec à ce jour.

M. le Président, pour la question du financement du Réseau express métropolitain, depuis le début, la question a été très claire, le gouvernement du Québec mettait de l'avant 1,3 milliard de dollars, le gouvernement du Canada mettait de l'avant 1,3 milliard de dollars. Oui, il a raison de dire que le gouvernement fédéral doit encore déboursé ces sommes-là, mais, M. le Président, la Banque d'infrastructure du Canada qui est mise en place par le gouvernement du Canada, vous savez ce que ça fait, M. le Président? Ça fait en sorte que le 1,3 milliard de dollars que le gouvernement fédéral va mettre dans ce projet-là, M. le Président, ne passe pas par le fonds d'infrastructures de transport en commun.

Donc, non seulement il y a le 3 milliards de la Caisse de dépôt, mais il y a également 1,3 milliard de dollars que le gouvernement fédéral, à travers la Banque d'infrastructure du Canada, peut mettre dans le projet, mettra dans le projet de la Caisse de dépôt. C'est 4,3 milliards de dollars qui, si on avait suivi les indications, si on avait suivi le plan du Parti québécois, qui s'opposait, pendant très longtemps, à toute participation de la Caisse de dépôt dans ce projet-là, ni le 1,3 milliard n'aurait été disponible ni le 3 milliards n'aurait été disponible, c'est 4,3 milliards de dollars qu'il aurait fallu trouver pour d'autres projets de transport en commun partout au Québec, dans les projets chez vous, M. le Président. La ville de Gatineau a des projets très importants. Il y a des projets dans le Grand Montréal, M. le Président. Il y a des projets ici, à Québec, des projets très importants pour le développement; non seulement pour le déplacement des citoyens, mais pour le développement de la ville de Québec. Toutes des sommes de ce 4,3 milliards là qui n'auraient pas été disponibles pour financer des projets comme ceux-là.

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

M. Ouellet : Est-ce que j'ai bien compris, M. le ministre, que vous venez de nous garantir que le 1,3 milliard va venir de la Banque d'infrastructure du Canada? Est-ce que vous le garantissez?

M. Fortin (Pontiac) : En fait, tous les pourparlers qu'on a avec le gouvernement fédéral mènent à ce résultat-là.

M. Ouellet : O.K. Mais on n'a aucune certitude aujourd'hui?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, tant que l'argent n'est pas déboursé, vous n'en avez pas la certitude.

M. Ouellet : Donc, ça peut être une subvention, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président, pour l'instant, toute indication, c'est que ça passera par la Banque d'infrastructure du Canada. C'est l'intention du gouvernement fédéral.

M. Ouellet : Oui, mais on n'a pas de certitude.

J'aimerais revenir sur un autre sujet qu'on a discuté, M. le ministre, la 19. Mon collègue député de Jonquière l'avait annoncé lorsque nous étions au gouvernement, il y avait effectivement des voies réservées. Et, si ma mémoire est bonne, il a disparu du PQI, et là il réapparaît cette année. Quelle est la justification que vous en faites, M. le ministre?

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, merci, M. le Président. Je vous avoue que je suis un peu perplexe par rapport à la question du député, et je vais tenter d'y répondre assez rapidement, mais le projet de la 19 a toujours été dans le Plan québécois des infrastructures. Il passe maintenant à la prochaine étape dans le Plan québécois des infrastructures, mais le projet de la 19 est depuis longtemps dans les plans gouvernementaux.

M. Ouellet : Dans ce cas-là, pourquoi ne pas l'avoir réalisé en 2014, en 2015, en 2016, en 2017, en 2018? On arrive en 2018, là. Qu'est-ce qui justifie ces quatre années-là d'attente?

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, M. le Président, le projet de la 19, M. le Président, comme tous les grands projets, tous les projets qui sont inscrits au Plan québécois des infrastructures, font l'objet... tombent sous la gouverne, disons, des grands projets et donc doivent suivre un certain nombre d'étapes, M. le Président, le Bureau des audiences publiques en environnement en fait partie. Mais le député, j'en suis certain, et, j'en suis certain, tous les députés autour de la table connaissent très bien le processus par lequel un projet comme celui de l'autoroute 19 doit procéder, c'est-à-dire l'inscription au Plan québécois des infrastructures, l'élaboration d'un dossier d'opportunité, l'élaboration d'un dossier d'affaires et la construction du projet, M. le Président. Le projet de la 19 entre Bois-des-Filion et Laval a suivi exactement ce processus-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de René-Lévesque.

M. Ouellet : On était prêts en 2014.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, M. le Président, la tenue du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, c'était en 2014.

M. Ouellet : Alors, après? 2018. Qu'est-ce qui explique cet écart si long? Parce que c'était ça, la question, M. le ministre, qu'on s'est fait poser. Pourquoi voir apparaître la 19 là dans l'espace média?
• (21 h 20) •

M. Fortin (Pontiac) : Alors, bien, commençons en 2014, suivons les étapes du projet, si c'est ce que... si c'est là où le député veut en venir. Très bien.

Donc, dès 2014, effectivement, le mandat d'enquête et audiences publiques du bureau du BAPE, 15 septembre 2014 au 14 janvier 2015. Le rapport public du BAPE a été déposé le 12 mars 2015. En 2016, le dépôt du document d'analyse, des avis de la commission du BAPE au ministère de l'Environnement. Et, M. le Président, on est aujourd'hui en début 2018.

Alors, évidemment, le BAPE a déposé son rapport en 2016, le ministère l'a étudié. Et, M. le Président, le scénario final, tenant compte de l'ensemble des recommandations du BAPE, a été élaboré en 2017 pour l'approbation en 2018.

Alors, M. le Président, je comprends que le député veut que les choses procèdent rapidement, tout le monde veut que les choses procèdent rapidement, quand il en vient aux grands projets, que ce soit le projet de la 19, que ce soit le projet de la ligne bleue, je sais que la députée de Jeanne-Mance—Viger aurait aimé que ça procède plus rapidement, mais il y a des étapes à suivre, dans ces projets-là, on se doit de faire du travail respectueux de ces étapes-là pour respecter les dollars qui nous sont confiés par les citoyens. Oui, on veut donner des services, mais on doit bien dépenser les dollars qui nous sont confiés et suivre les étapes pour les grands projets qui dépensent plusieurs... qui engendrent des dépenses de plusieurs millions de dollars.

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

M. Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Vous avez fait mention, M. le ministre, lors votre introduction, de votre politique en mobilité durable. Alors, le plan et la politique de mobilité durable sont un exemple parfait de ce qu'il ne faut pas faire, puis je vais vous dire pourquoi. Malgré tout... Elle a été encensée dans les médias, mais j'avoue que ça me surprend énormément.

Une voix : ...

M. Ouellet : Oui, la politique de mobilité durable, oui, votre politique.

M. Fortin (Pontiac) : Vous êtes en train de dire que... Je veux juste bien comprendre votre point avant que vous lanciez dans votre explication, là. La politique de mobilité durable lancée par le gouvernement du Québec, c'est un exemple de ce qu'il ne faut pas faire?

M. Ouellet : Oui, effectivement.

M. Fortin (Pontiac) : O.K., vous allez nous expliquer ça, parce qu'il y a plusieurs groupes qui ont travaillé à ça, il y a énormément de groupes qui sont derrière ça. Ce n'est pas une politique qui vient du gouvernement du Québec, c'est un groupe qui...

M. Ouellet : Mais je peux-tu y aller?

Le Président (M. Iracà) : Je vais laisser le député...

M. Fortin (Pontiac) : ...c'est une politique qui a été lancée par plusieurs groupes, alors...

M. Ouellet : Non, non. Je peux-tu y aller? Je peux-tu...

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre, je vais laisser le député poser sa question, vous aurez amplement le temps d'y répondre. M. le député de René-Lévesque, posez votre question.

M. Ouellet : Ce n'est pas tout, d'avoir des objectifs ambitieux et la stratégie en débat, il faut aussi que les actions et les orientations que vous avez proposées permettent de les atteindre. Lorsqu'on regarde le plan 2018-2023, on s'aperçoit que presque aucune des mesures annoncées ne présente d'objectif chiffré ou même structurant en lien avec des cibles énoncées au début du document. Cette incohérence est particulièrement frappante au tableau synoptique qu'on peut voir présenté à la page 14 et suivantes. Presque aucun indicateur ni aucune cible n'est lié directement aux objectifs de la politique.

Donc, je vais vous en donner un exemple, M. le ministre. Prenons la cible 6, réduction de 37,5 % des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports sous le niveau de 1990. Sur les dizaines de mesures que compte le plan d'action 2018-2023, seulement quatre ont inscrit un objectif chiffré de réduction des émissions de gaz à effet de serre, les autres n'en ont tout simplement pas, donc on n'a aucune idée si elles contribuent un peu, beaucoup ou pas du tout. Ceci fait qu'à la fin du plan 2018-2023 il n'y a aucune prévision sur les progrès accomplis. C'est quand même assez farfelu, là. On va dépenser 9,7 milliards de dollars sans avoir aucune idée de comment cet argent nous fera progresser

sur des objectifs que vous vous êtes vous-mêmes donnés, en particulier l'objectif de réduction des gaz à effet de serre. Donc, voilà pour nous un exemple parfait de ce qu'il ne faut pas faire : un manque de rigueur dans le développement des cibles et le suivi des actions pour les atteindre.

Alors, je résume. Au-delà des belles cibles, il n'y a aucun moyen de savoir comment le gouvernement les atteindra. Et plus souvent qu'autrement le Québec n'est pas sur une trajectoire qui lui permettra de rencontrer ses objectifs en matière environnementale et climatique. Alors, comment le ministre peut-il être confiant de l'atteinte des cibles de la politique de mobilité durable 2030 si presque aucune de ces mesures annoncées ne présente d'objectif chiffré arrimé au chiffre global? Et est-ce que le ministre pense que c'est crédible de fixer les cibles mais de n'avoir aucun moyen de mesurer la progression et l'atteinte des résultats?

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

M. Fortin (Pontiac) : Bon, M. le Président, le député pourra demander si c'est crédible... Il pourra demander à des groupes comme Équiterre, qui ont cocréé cette politique de mobilité durable là. Il pourra demander à des gens comme la Fondation David-Suzuki si c'est crédible, qui étaient autour de la table pour la création de cette politique de mobilité durable là. Il pourra demander aux gens de l'Association des transports urbains du Québec si c'est crédible, il pourra demander à l'Union des municipalités du Québec. Il pourra demander à la Fédération québécoise des municipalités. Il pourra demander à l'industrie du camionnage, il pourra demander aux représentants de l'industrie ferroviaire, il pourra demander aux gens de la grappe en technologies, en technologies innovantes, M. le Président, si c'est crédible.

En fait, il n'a pas besoin de la demander à ces groupes-là, je vais lui dire exactement ce qu'ils en pensent. Équiterre, M. le Président, dit, la nouvelle politique de mobilité durable : «Le Québec se dote enfin d'une vraie feuille de route vers la mobilité durable.» Je ne pense pas que j'ai besoin de lui répéter ce qu'on a dit il y a quelques semaines. Qu'est-ce qu'Équiterre avait dit de la politique nationale en mobilité durable du Parti québécois? Elle avait dit, M. le Président : Cette stratégie-là ne fait pas grand-chose non plus pour appuyer le développement des services, en se contentant de reconduire les budgets alloués sous le gouvernement précédent. M. le Président, elle dit : La stratégie qui en découle, de cette politique du Parti québécois, ne fait rien pour répondre aux défis et aux enjeux des transports collectifs et elle ne règle à toutes fins pratiques aucun des problèmes structurels qui affligent les services de transport collectif. M. le Président, ça, c'était l'analyse d'Équiterre par rapport à la proposition du Parti québécois.

Alors, M. le Président, le député doit comprendre que la politique de mobilité durable qui a été lancée par le gouvernement du Québec, mais qui a été créée par l'ensemble de ces groupes-là, M. le Président, elle est en appui au plan de changements climatiques du gouvernement du Québec, elle est en appui à la politique énergétique du gouvernement du Québec et, M. le Président, elle répondra aux attentes des Québécois et des Québécoises tant en matière de développement du transport en commun, tant en matière de mobilité, au Québec, qu'en matière de lutte aux changements climatiques.

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

M. Ouellet : M. le ministre, trouvez-moi, dans votre politique, plus de quatre objectifs clairs avec des cibles fixes qui vont nous permettre de baisser les gaz à effet de serre de 37,5 %. Moi, là, j'en ai quatre. Puis je vais même vous les nommer, là : Programmes visant la réduction ou l'évitement d'émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal, 350 kilotonnes d'équivalent de CO₂ pour 2020. J'en ai un deuxième : programme de soutien aux investissements dans les transports maritimes, pourcentage de réduction de CO₂, 250 kilotonnes d'équivalent de CO₂ en 2020. Je continue : programme Écocamionnage, 325 kilotonnes d'équivalent de CO₂ en 2020. Et le dernier : Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction et d'évitement des émissions de GES, pourcentage de réduction de CO₂, l'indicateur et la cible, 135 kilotonnes équivalent en CO₂ pour 2020. Il n'y en a pas d'autre.

Alors, pour atteindre, 2030, moins 37,5 %, dans toute cette politique j'en ai quatre qui sont chiffrés. Alors, tout le monde peut bien faire des balounes en disant : C'est super parce qu'on se donne des objectifs, mais la véritable question : Quels sont les moyens qui vont nous dire qu'en 2030 on a réussi?

Même à ça, en 2025, on est rendus où? Sur quels enjeux il faut qu'on travaille? Je ne les ai pas.

Alors, on peut bien faire des balounes sur les objectifs qui sont ciblés, qu'on n'en a jamais eu autant, que c'est ambitieux... Et c'est ce que les groupes ont dit. On a des cibles, maintenant. Super! On vient de découvrir les cibles, au gouvernement libéral, c'est génial.

M. Fortin (Pontiac) : ...pas dans la politique que vous avez déposée il y a quelques années.

M. Ouellet : Je vous demande la question. Les moyens? C'est votre bilan, c'est votre politique, c'est votre plateforme pour la prochaine campagne électorale. Alors, dites-moi et dites aux citoyens, les moyens, à l'intérieur, pour atteindre la baisse des gaz à effet de serre, ils sont où, chiffrés à combien.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre, il vous reste deux minutes.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, très bien. D'abord, M. le Président, suite au lancement de la politique de mobilité durable du gouvernement du Québec, de toute évidence le député n'a pas lu l'analyse que Brian Myles en a faite dans *Le Devoir*. Son titre : *Politique de mobilité durable : la barre est haute*. Et il commençait son texte en disant : «On peut bien s'arrêter

aux détails de cette politique de mobilité durable, mais ce serait pour produire une fausse note inaudible dans un concert d'éloges.» De toute évidence, le député n'aura pas suivi les conseils de Brian Myles.

Mais, M. le Président, l'ensemble des mesures qui sont présentées dans la politique de mobilité durable vont avoir un impact réel sur l'atteinte de ces cibles-là. M. le Président, quand je regarde l'aménagement du territoire, si vous voulez avoir un impact non seulement sur les temps de déplacement des gens, mais sur la lutte aux changements climatiques, l'aménagement du territoire doit être en lien direct avec les transports. Les projets structurants, chacun des projets structurants de transport en commun vont avoir un impact important. Si vous pensez que l'ensemble des citoyens ici qui vont troquer leurs voitures, à Québec, pour le transport en commun n'auront aucun impact sur la lutte aux changements climatiques, M. le Président, bien honnêtement, je le dis à vous, mais ça s'adresse au député, vous êtes dans les patates, M. le Président. L'augmentation de l'offre de services en transport en commun de 5 % par année, l'augmentation des options de déplacement, notamment par des nouvelles mobilités, le transport actif et le développement de son offre, M. le Président, toutes ces mesures vont avoir un impact direct envers l'atteinte de nos objectifs en matière de lutte aux changements climatiques.

Et voilà comment on peut s'assurer d'atteindre nos objectifs sur une période de 12 ans : à chaque année, M. le Président, le ministère des Transports va avoir une table avec l'ensemble des partenaires, c'est-à-dire Équiterre, la Fondation David-Suzuki et tous les autres groupes que j'ai nommés plus tôt, M. le Président, qui ont pris part à l'élaboration de cette politique de mobilité durable pour s'assurer que les actions qui ont été prises mènent directement à l'atteinte de nos objectifs.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle.

La commission ajourne ses travaux au mercredi 25 avril 2018, après les affaires courantes, où elle poursuivra l'étude des crédits. Merci. Bonne soirée.

(Fin de la séance à 21 h 30)