



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 25 avril 2018 — Vol. 44 N° 157

Étude des crédits du ministère des Transports, de la Mobilité
durable et de l'Électrification des transports (2)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 25 avril 2018 — Vol. 44 N° 157

Table des matières

Discussion générale (suite)	1
Document déposé	13
Document déposé	22
Document déposé	47
Documents déposés	53
Adoption des crédits	73
Documents déposés	74

Intervenants

M. Alexandre Iracà, président
M. Guy Bourgeois, président suppléant
M. Jean Rousselle, président suppléant

M. André Fortin
M. Benoit Charrette
M. Ghislain Bolduc
M. Martin Ouellet
M. André Drolet
M. Donald Martel
M. François Paradis
Mme Véronique Tremblay
M. Amir Khadir
M. Serge Simard
M. Patrick Huot
M. Gaétan Lelièvre
M. Marc Bourcier
M. Marc Carrière
M. Gabriel Nadeau-Dubois

- * M. François Bertrand, Société des traversiers du Québec
- * M. Stéphane Lafaut, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- * Mme Anne-Marie Leclerc, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 25 avril 2018 — Vol. 44 N° 157

Étude des crédits du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (2)

(Onze heures neuf minutes)

Le Président (M. Iracà) : Alors, ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports, Mobilité durable et Électrification des transports pour l'exercice financier 2018-2019.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Boucher (Ungava) sera remplacé par M. Huot (Vanier-Les Rivières); M. Bourgeois (Abitibi-Est), par M. Rousselle (Vimont); M. Habel (Sainte-Rose), par M. Drolet (Jean-Lesage); M. Plante (Maskinongé), par M. Morin (Côte-du-Sud); M. Gaudreault (Jonquière), par M. Bourcier (Saint-Jérôme); et M. Martel (Nicolet-Bécancour), par M. Charette (Deux-Montagnes).

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la secrétaire. Alors, puisque nous débutons nos travaux à 11 h 8, si j'ai bien compris, nous allons reprendre huit minutes ce soir, en soirée.

Discussion générale (suite)

Alors, lors de la suspension de nos travaux, hier, nous étions à un bloc d'échange du groupe parlementaire formant le gouvernement. Nous allons reprendre avec un bloc d'échange avec la partie gouvernementale, et je vais céder la parole au député de Vimont.

• (11 h 10) •

M. Rousselle : ...mais en tout cas je suis heureux d'être ici. M. le ministre, sous-ministres, gens du cabinet, gens aussi des ministères. Donc, je sais que vous avez beaucoup travaillé dans ces périodes-là, qui ne sont pas toujours faciles, donc beaucoup, beaucoup de préparation. Je voudrais saluer mes collègues du côté gouvernemental, ceux de l'opposition officielle, ceux de la deuxième opposition mais aussi nos équipes de travail, de recherche, qui, eux avec, je peux vous dire qu'ils ont travaillé d'une manière incroyable.

Écoutez, moi, je sais qu'hier... en tout cas, j'ai ouï dire que vous avez parlé hier de la 19, il y a eu des questions. Mais moi, je voudrais juste vous dire, M. le ministre, que moi, je sais bien que, la 19, les gens de Laval mais surtout les gens de Vimont sont bien heureux de cette nouvelle et puis je vous en remercie. Oui, ça fait longtemps qu'on l'attend. Ça, on se l'est tous dit. Mais vous savez que les gens, ils pensent seulement au trafic, à la circulation qui se passe sur le pont comme tel, donc venant du nord, mais les gens ne pensent pas aux gens qui habitent justement aux abords de la 335 actuelle, qui va devenir la 19, parce que des gens se servent de petites routes de contournement, et puis, dans ces routes-là de contournement, il y a des écoles, donc on parle de sécurité pour les enfants. Et, moi, c'est plus ça qui... peut-être mon côté ancien policier qui me revient souvent, mais ce côté-là, le côté sécuritaire, me tenait vraiment à coeur, et je suis content qu'on ait fait cette annonce-là.

Certains vont dire que ça fait longtemps qu'on fait des annonces. Je veux dire, tous les partis en ont fait. Peut-être pas tous les partis, mais il y en a que leurs chefs étaient dans ces gouvernements-là. Mais je pourrais vous dire que, cette fois-ci, on sait que c'est une annonce de non-retour et puis, et c'est ça, que les gens sont contents, là. Donc, juste vous dire que je voulais juste parler de la 19 pour vous remercier, parce que j'ai eu beaucoup de... La population de, comme je vous dirais, Vimont, c'est sûr qu'ils m'ont appelé, qu'ils m'ont écrit, mais tous les gens de Laval et des gens du bloc nord, parce que je connais beaucoup de gens qui proviennent justement de Bois-des-Filion et dans les Laurentides, et ils sont très heureux d'entendre cette très bonne nouvelle.

Je vais poursuivre en parlant du Forum de la mobilité qu'il y a eu à Laval. Justement, le maire de Laval a pris le... est un peu le leader de ce rassemblement des maires, de 19 maires. On sait tous que la population migre vers le nord. Vous savez, on regarde à Laval ou à Montréal, je veux dire, les terrains augmentent. Les jeunes populations veulent avoir des endroits qui coûtent moins cher aussi. Donc, c'est pour ça que la population change de place un peu, là, donc, et c'est pour ça que je ne suis pas surpris de voir que la circulation devient de plus en plus dense sur nos autoroutes. Juste à les prendre le matin, moi, je peux vous dire, je les prends de temps à autre, les autoroutes, que ça soit la 15, la 13 et, bien naturellement la 335, qui est la 19, que je prends le plus souvent, mais, je veux dire, c'est certain, il faut revoir... Puis je sais que vous l'avez vraiment... vous en avez parlé puis ça fait longtemps que vous travaillez sur le projet.

Ça fait que je pense qu'il faut voir ça autrement. Il faut regarder le véhiculage, le transport d'une autre manière. D'ailleurs, vous l'avez fait par la 19, justement, en plaçant justement du transport en commun là-dedans et puis avec des stationnements incitatifs qui vont avoir lieu à Bois-des-Filion. Et ça, c'est vraiment une bonne nouvelle, parce que je pense qu'il faut vraiment aller dans le sens du transport en commun. Oui, le transport en commun, il faut qu'il soit efficace pour que les gens puissent le prendre parce que, s'il n'est pas efficace... Et ça, vous l'avez même mentionné au forum,

quand vous avez parlé, les gens veulent savoir : Combien de temps ça me prend, moi, du point a au point b? Donc, de chez moi à mon travail ou vice et versa, ça me prend combien de temps? Si on ne leur donne pas une possibilité, un transport alternatif, je veux dire, si on ne leur donne pas un transport en commun qui est fonctionnel, vraiment fonctionnel, bien, les gens ne le prendront pas, les gens vont continuer à prendre leur voiture. Moi, je réalise que souvent les gens se véhiculent seuls aussi.

Donc, c'est toutes des habitudes, je pense, qu'il faut changer. Et je pense que vous êtes vraiment parti dans cette lignée-là, puis moi, j'en suis très heureux. Les maires en ont parlé, justement, à ce forum-là. Et je pense que tous et chacun, tous bords tous côtés, je veux dire, on veut tous travailler pour que la population puisse avoir de meilleurs services, et puis c'est juste comment y arriver.

Donc, les déplacements, bien souvent, vont vers Montréal aussi, mais on l'a réalisé par le forum, que le transport ne se fait pas nécessairement à Montréal. Le transport se fait aussi à Laval, même par la 640 qui est au nord de Laval. On sait que les gens vont d'est en ouest ou ouest en est pour aller travailler, donc, et je connais beaucoup de gens, justement, qui travaillent maintenant dans le bloc nord, qu'on pourrait l'appeler comme ça, de Laval. Donc, tout ça fait que les habitudes changent, les manières de faire changent. Et puis je pense qu'il faut vraiment aller vers le transport collectif, parce qu'en tout cas, à mon avis, c'est bien beau, mettre des routes puis les élargir, quoi que ce soit, mais, si on ne met pas un transport collectif en plus, bien, c'est que, dans 10 ans ou dans 15 ans, on va revivre toujours la même chose, parce que les gens vont continuer à se déplacer seuls dans leurs voitures, et on n'aura pas rien réglé, dans le fond.

Donc, j'aimerais, M. le ministre, vous entendre. Vous avez assisté, justement, et vous avez... Je le sais, je l'ai vu moi-même, il y a beaucoup de maires qui vous ont abordé à ce forum-là, et je sais que vous avez vu vous avez tout lu leurs demandes et leurs études. Je voudrais avoir votre opinion et puis me partager vos commentaires, justement, suite à la participation du forum qui s'est tenu à Laval dernièrement.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Excusez-moi. M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Fortin (Pontiac) : Ça va, M. le Président, il n'y a pas de problème.

Oui, d'ailleurs, je tiens à remercier le député et l'ensemble, si je ne m'abuse, de ses collègues de Laval, qui étaient présents du début à la fin pour cet important forum là pour parler de mobilité à Laval, évidemment, parce que c'était à Laval, mais sur l'ensemble de la couronne nord. Il a raison, j'ai compté environ une vingtaine de maires qui étaient présents au cours de l'ensemble de la journée. Je pense qu'il y a des maires également de Lanaudière, peut-être, qui étaient présents pendant certaines parties de la journée, qui se sont ajoutés, parce qu'à chaque fois qu'on parle du transport vers Laval, à chaque fois qu'on parle du transport vers certaines parties de la couronne nord, ça touche l'ensemble de ces municipalités et de leurs résidents.

Alors, je veux féliciter le député de Laval qui, effectivement, a passé la journée là, mais, de par ses représentations éhontées, disons, depuis un certain temps, au sujet de la 19... a réussi à effectivement travailler de concert avec les acteurs chez nous pour faire avancer le projet. Donc, je le remercie des représentations qu'il a faites au nom de ses citoyens. Je pense que c'est une belle réussite collective, disons.

Pour ce qui est des demandes qui ont été faites au forum, évidemment, il y en avait beaucoup, et avec raison, parce que les citoyens demandent une amélioration du service. C'est un peu un effet du développement des dernières années. On a l'impression, souvent, dans les régions périphériques de grandes villes, comme sur la couronne nord, entre autres, que le développement s'accélère très, très, très rapidement. Comme citoyens, c'est ce qu'on a comme impression, mais que, des fois, les services ne suivent pas à la même rapidité ou ne croissent pas à la même vitesse, disons, que le développement des nouvelles résidences qui nous entourent. Donc, effectivement, les citoyens se retrouvent, entre autres en matière de transport, avec des besoins qui grandissent au quotidien.

Et donc je pense que les maires ont bien représenté leurs citoyens en exigeant ou en demandant des mesures précises que ce soit au niveau, entre autres, de la 19... Peut-être qu'ils n'avaient pas pu adapter leurs demandes à l'annonce du vendredi précédent, entre autres, au niveau de la 19. Mais également les maires ont présenté des mesures qui étaient importantes au niveau d'une amélioration rapide. Donc, les maires ont parlé, un peu comme ça a été fait sur la Rive-Sud au cours des dernières semaines, de l'ajout de voies réservées sur les grands axes routiers, que ce soit la 440, la 640, la 13 et d'autres axes, et effectivement c'est quelque chose qui mérite tout à fait d'être étudié.

• (11 h 20) •

Alors, déjà, nous, on a demandé au ministère de se pencher... en fait, on l'avait fait précédemment, même, au forum, de se pencher sur la possibilité que ces autoroutes-là puissent comporter un lien pour le transport en commun afin de justement désengorger, oui, les autoroutes, mais de donner surtout un choix additionnel au citoyen qui, parfois, serait peut-être prêt à laisser sa voiture à la maison ou à un stationnement incitatif. Mais encore faut-il que l'offre de transport en commun réponde bien à ses besoins.

Donc, ces demandes-là, qui s'ajoutent, disons, aux projets qui sont déjà en cours ou déjà en planification que ce soit au ministère ou par des sociétés de transport local, je pense, par exemple, au projet du SRB Pie-IX qui va... Et on l'oublie. Quand on parle du SRB Pie-IX, on pense au boulevard Pie-IX, mais on oublie que ça va se rendre à Laval et desservir un bon nombre de citoyens jusqu'au boulevard Dagenais, qu'on pense aux voies réservées sur la 15 qui ont été inscrites au PQI, qu'on pense aux travaux du pont Gédéon-Ouimet, qu'on pense à la réfection du pont Vachon, qu'on pense au REM, le REM qui va desservir les gens de l'ouest de Laval, entre autres, mais qui pourra très certainement accueillir des gens de l'ensemble de Laval, de la région de Laval et de la couronne nord également, qui pourront se rendre à la station Deux-Montagnes. Donc, oui, il y a beaucoup de projets.

Mais les maires avaient des demandes supplémentaires, et c'est pour ça que les maires nous ont dit : Bien, nous, on comprend l'autonomie municipale, on comprend le nouveau système en place avec l'ARTM, on comprend qu'il est

important d'avoir une perspective globale pour le Grand Montréal, mais on veut faire notre propre exercice de priorisation pour les projets de la couronne nord et de Laval. Alors, les maires se sont dit : Bien, pourquoi on ne fait pas un forum et pourquoi on ne demande pas au gouvernement un bureau de projet pour nous aider à faire cette priorisation-là, locale, disons, avant d'arriver à la grande table de l'ARTM où l'ensemble des maires siègent, où l'ensemble des représentants de la Rive-Sud de Montréal et de la Rive-Nord siègent?

Donc, ils avaient raison de le faire. Et c'est pour ça qu'on a accepté leurs demandes, parce que c'est certain que, si les maires de la couronne nord parlent d'une seule voix, qu'ils ont une planification efficace de leurs projets, qu'ils ont une priorisation simple de leurs projets, bien, leur voix va porter beaucoup plus lorsqu'ils vont être à la table de la Communauté métropolitaine de Montréal. Et c'est exactement ce qu'on avait en tête quand on a lancé le grand chantier sur l'autonomie municipale. Donc, je tiens à féliciter les maires qui ont pris cette initiative-là et qui, en plus des propositions qu'ils ont faites, sont arrivés avec des avancées concrètes pour aider au niveau de la mobilité durable, aider au niveau de l'électrification des transports.

Entre autres, je pense au conseil de ville de Laval qui a lancé une initiative, ma foi, tout à fait formidable pour ajouter des sommes, ajouter 2 000 \$ d'incitatif pour tous les citoyens de Laval qui vont acheter un véhicule électrique. Ils se sont inspirés un peu des gens de Cascades, une entreprise privée qui, au cours des derniers mois, avait annoncé une mesure similaire. Mais la ville de Laval, réellement, prend les devants au Québec en matière d'électrification des transports en disant à ses citoyens : Oui, la subvention gouvernementale est bonne. Nous, on veut aller plus loin. Nous, on veut que Laval soit le véritable leader en matière d'électrification des transports.

Et donc ils le font pour les véhicules avec une subvention de 2 000 \$. Ils le font avec les bicyclettes électriques avec une subvention de 400 \$. Et ça, c'est tout à l'honneur du conseil de ville de Laval de réellement s'engager vers la mobilité durable. On savait que Laval avait déjà pris les devants au niveau de la Société de transport de Laval, à ce niveau-là, que la société de transport était la référence en matière d'électrification des transports. Mais maintenant ils vont encore plus loin au niveau d'incitatifs directs aux résidents pour faire l'achat de véhicules et de vélos électriques.

Maintenant, pour ce qui est de la vision, là, le député en a parlé. Il faisait référence, entre autres, à la Politique de mobilité durable qui a été lancée au cours des... la semaine dernière, en fait, par le premier ministre à Montréal. La Politique de mobilité durable, l'idée est toute simple. L'idée, c'est de réduire les déplacements des gens, c'est de transférer les gens vers des modes de transport plus durables et d'améliorer le service. C'est une approche qui est reconnue partout à travers le monde pour avoir un réel impact sur la lutte aux changements climatiques, un réel impact sur les déplacements des citoyens, mais pour faciliter leur vie et pour que leurs déplacements leur coûtent moins cher également. Donc, effectivement, pour nous, c'est important de mettre une politique de l'avant à ce niveau-là, une politique ambitieuse à ce niveau-là. Et donc c'est exactement ce qu'on a fait la semaine dernière.

Maintenant, quand le député fait référence à rendre des gens directement à leur porte, quand on dit de donner plus d'options au citoyen, oui, on veut donner des options au citoyen pour que son auto, utilisée dans un contexte où il est seul, ne soit pas la seule option à sa disposition. Et comment on fait ça? Bien, il faut que l'offre de service soit abordable, l'offre de service soit simple à utiliser, soit confortable et soit rapide parce que, si le trajet prend 20 minutes, 30 minutes de plus, bien, le citoyen risque de continuer à prendre sa voiture. Et, si le citoyen se dit : Bien, je suis obligé d'attendre 20 minutes dehors pour un autobus à moins 30 l'hiver, il va continuer de prendre sa voiture. Donc, comment on fait pour, oui, donner des choix additionnels au citoyen, mais donner des choix qui sont réellement bénéfiques à sa vie de tous les jours, à sa qualité de vie? Donc, il faut donner des choix qui permettent au citoyen réellement de gagner du temps et de gagner de l'argent.

Donc, c'est exactement ce qu'on a fait. Ce qu'on a dit, dans le fond, c'est : Oui, on peut regarder les grands projets de transport en commun, oui, on va regarder les grands projets de transport en commun. C'est pour ça qu'on a lancé déjà les travaux du REM. C'est pour ça que, déjà, on a confirmé la ligne bleue. C'est pour ça qu'ici on a travaillé avec les gens du RTC pour avoir un projet porteur pour la capitale. Mais encore faut-il aller plus loin pour simplifier la vie des gens.

Est-ce qu'on peut travailler avec les grandes industries pour dire : Est-ce que tout le monde a besoin de commencer à 8 heures le matin? Est-ce que, peut-être, un peu comme l'Université Laval l'a fait au cours des dernières semaines, on peut regarder à étaler dans le temps l'horaire auquel les gens commencent? C'est évident que, s'il y a des gens qui commencent à 6 h 30, à 7 heures, à 8 heures, à 9 heures puis à 10 heures, il va y avoir moins de congestion sur les routes. Donc, on va travailler avec les grands industriels, les grands employeurs au Québec pour réellement améliorer la situation par rapport à ce qu'elle est présentement.

En même temps, quand on parle de transport en commun, il faut regarder ce qui se fait de mieux, il faut regarder les nouvelles alternatives. Et je sais que le député de Deux-Montagnes est tout à fait au courant de ça. Lui-même a fait des propositions, entre autres avec des nouvelles plateformes technologiques, pour améliorer la situation, et il avait raison de le faire. Il faut donner des options, des options qui, aujourd'hui, sont à portée de main. La technologie nous permet réellement d'offrir ces options-là aux citoyens, mais qui vont changer, un, la réalité des sociétés de transport, qui dépensent beaucoup trop d'argent à embaucher des chauffeurs, à acheter des autobus pour des autobus qui, souvent, se retrouvent dans les quartiers résidentiels.

Moi, j'ai des jeunes enfants. J'aime mieux ne pas avoir d'autobus de 40 pieds qui se promènent sur ma rue résidentielle, mais en même temps je veux qu'il y ait une offre de transport en commun. Mais est-ce que ça a besoin d'être un autobus qui est à moitié vide tout le temps pour desservir un quartier complet? Non. Est-ce qu'on peut regarder le transport à la demande? Est-ce qu'on peut se pencher, avec les sociétés de transport, avec les villes, sur comment on organise le transport à la demande, par exemple, pour que le citoyen qui débarque à la station, disons, finale du SRB Pie-IX puisse trouver un moyen rapide de se déplacer vers sa résidence?

Aujourd'hui, on a toutes les ressources pour arriver, au Québec, à une solution simple à utiliser pour ce citoyen-là qui ne demande que ça. Le citoyen ne demande qu'à dire son information à la société de transport, c'est-à-dire : Je vais

partir à 4 heures du centre-ville, à 4 h 20 je vais être dans le SRB Pie-IX, à 4 h 35 je vais être rendu à la station Cartier, disons, et à la station Cartier, bien, je m'en vais sur la rue Jean-Lesage, disons. Alors, comment le citoyen peut informer la société de transport de son besoin et comment la société de transport peut y répondre de façon efficace, simple et rapide pour le citoyen? Parce qu'il n'y a aucune raison aujourd'hui qu'on ne soit pas en mesure de, un, donner cette information, mais que les sociétés de transport ne soient pas en mesure de trouver d'autres citoyens qui font exactement le même trajet.

Moi-même, quand je prenais l'autobus il n'y a pas très longtemps, je voyais souvent mes voisins qui étaient autour de moi puis je me disais : Bien, ça serait-il le fun si, justement, il y avait une option pour faire le dernier kilomètre, hein? Pourquoi est-ce qu'on est obligés d'attendre l'autobus local quand on s'en va tous à la même place, on est tous partis de la même place? C'est exactement ce sur quoi les sociétés de transport sont prêtes à se pencher, ce sur quoi ils ont déjà commencé à travailler. Et honnêtement il me semble qu'en 2018 on est rendus là au Québec.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, je sais que le député me regarde du coin de l'oeil, mais malheureusement il ne reste plus de temps pour le bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter un autre bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition et le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : C'est gentil, M. le Président. Vous me connaissez comme une personne sensible. Je dois vous avouer que j'ai très mal dormi, cette nuit, pour une raison fort simple : on s'est laissés hier avec les reproches et de l'opposition officielle et du gouvernement, qui semblaient s'inquiéter de notre absence d'intérêt pour le transport collectif. Donc, je voudrais les rassurer déjà, d'entrée de jeu.

Le Président (M. Iracà) : Rassurez-nous.

• (11 h 30) •

M. Charette : On a, dès le départ, d'ailleurs, supporté le projet de REM, qui est un beau projet structurant pour la région de Montréal. On a donné également notre appui au projet structurant proposé par la ville de Québec. Le ministre vient tout juste de le mentionner, on a aussi lancé quelques idées pour multiplier l'offre de transport innovant à travers des plateformes, donc je voulais rassurer et mon collègue de l'opposition et du gouvernement que nous avons beaucoup d'intérêt pour ces questions.

Sinon, revenir sur les éléments qu'on a mentionnés hier. On n'a malheureusement pas eu le temps de compléter les échanges sur la 19, sur la 13, notamment. On s'était laissés en parlant de la 13, voir où on en était, dans quelle mesure c'est un dossier qui semblait pertinent aux yeux du ministère. Donc, comment répondre aux gens de la région? Est-ce que la 13 fait effectivement partie des intentions du ministère? Je regardais, je suis sur le site du ministère des Transports, il n'y a pas d'historique ou il n'y a pas d'avancée notable. Bref, où en sommes-nous à travers ce projet, là, de l'autoroute 13?

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. J'ai manqué le tout début de l'intervention du député, alors je ne sais pas si c'est lui qui a mal dormi ou s'il pense que nous, on a mal dormi, par rapport à sa question. S'il a mal dormi, je m'en excuse, c'était de loin... certainement pas notre intention. Mais je pense qu'il y a des citoyens du Québec qui ont très mal dormi également, M. le Président, parce qu'ils ont entendu notre échange et ils se sont dit : Effectivement, la CAQ veut ajouter un projet au Plan québécois des infrastructures — et je le vois feuilleter le Plan québécois des infrastructures — mais ils ne nous disent pas ce qu'ils veulent enlever du Plan québécois des infrastructures.

M. le Président, le PQI, il est plein. Il est absolument plein, le PQI. Alors, s'il veut ajouter un projet, s'il veut ajouter le projet de l'autoroute 13, il faut qu'il nous dise qu'est-ce qu'il va enlever. Est-ce qu'il va enlever le réaménagement de la 185 dans le Bas-Saint-Laurent? Est-ce qu'il va enlever l'élargissement de l'autoroute Henri-IV? Je doute qu'il en ait parlé à son collègue de La Peltrie. Est-ce qu'il va enlever le prolongement de la 35 jusqu'aux États-Unis à partir de Saint-Jean-sur-Richelieu? Est-ce qu'il va enlever le prolongement de la 19, peut-être? Pourtant, lui qui a milité, même hier, sur le prolongement de la 19...

En fait, M. le Président, la réponse, c'est : Je pense qu'il n'est pas prêt à enlever aucun de ces projets-là. Je pense que ce qu'il aimerait réellement examiner, c'est les projets de transport en commun, parce que, vous le savez, M. le Président, la Coalition avenir Québec, oui, peut-être dit publiquement qu'elle appuie certains projets de transport en commun comme le REM, peut-être qu'elle dit publiquement, après quelques jours de réflexion, bien sûr, qu'elle appuie certains projets de transport en commun comme le réseau structurant à Québec, mais réellement il y a beaucoup de projets inscrits ici, dans le Plan québécois des infrastructures, pour lesquels il faut se poser des réelles questions sur la volonté de la Coalition avenir Québec de les garder inscrits au Plan québécois des infrastructures.

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre, par principe d'équité, là, alors, pour la longueur de la question...

M. Fortin (Pontiac) : Bien sûr. C'est comme ça...

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

M. Charette : Je comprends que le PQI ne peut pas être extensible à l'infini, mais pourquoi, dans ce cas, comme gouvernement, comme formation politique, avoir fait de nouveaux engagements? Je vous le mentionnais, la 13, oui, c'est un enjeu qui est réitéré depuis des décennies, mais, dans le cas de la 19, on l'a mentionné, annonces multiples. Vous avez

vous-même parlé de la 35. Moi, je peux vous rappeler et vous citer votre chef, le premier ministre du Québec, à la dernière élection, donc en 2014, main sur le coeur, pas : On va y réfléchir, main sur le coeur la 35 devait être complétée à l'intérieur d'un mandat. Donc, oui, il y a une petite portion qui a été complétée pour octobre 2014, mais, depuis, rien. Donc, malheureusement pour vous, pas pour nous, ce sera, malheureusement pour vous, une autre promesse rompue. Si vous le souhaitez, je peux reprendre textuellement les mots de votre premier ministre. Donc, encore une fois, vous promettez, mais vous ne livrez pas.

Comment expliquer que, dans le cas de la 35, on n'a pas pu aboutir à un projet pour lequel vous vous étiez engagés? Et on parle de moins de 15 kilomètres de route, donc on ne parle pas d'une étendue qui est très grande. Et autant pour la Rive-Sud de Montréal que pour le nord des États-Unis, c'est un axe qui est attendu avec un potentiel de développement économique formidable, mais c'est votre engagement qui, encore une fois, malheureusement, n'a pas eu de suite. Depuis octobre 2014, on en est au même point pour ce qui est de l'autoroute 35.

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Merci, M. le Président. Je comprends que les citoyens du Québec, dans plusieurs régions, vont continuer de mal dormir encore ce soir, parce que le député n'a donné aucune réponse à savoir quel projet il enlèverait du Plan québécois des infrastructures. Il nous dit, M. le Président, il nous dit, M. le Président...

M. Charette : Question de règlement, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Oui.

M. Charette : Juste pour préciser, vous allez pouvoir m'éclairer, peut-être : Qui est au gouvernement, présentement? Est-ce que c'est la Coalition avenir Québec ou le Parti libéral?

Le Président (M. Iracà) : Alors, je pense que poser la question, c'est y répondre...

M. Charette : Donc, je voudrais bien répondre aux questions de monsieur, mais actuellement nous sommes en crédits du gouvernement, donc j'aimerais bien qu'il se contente de son rôle.

Le Président (M. Iracà) : Alors, on va suivre les règles. Alors, effectivement, l'opposition pose les questions, et le gouvernement donne les réponses. Alors, à la question du député de Deux-Montagnes, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Effectivement, l'opposition, telle que choisie par les citoyens du Québec, pose des questions; le gouvernement, tel que choisi par les citoyens du Québec, répond aux questions. Malheureusement, les citoyens du Québec, effectivement, vont continuer de se poser des questions sur le plan de la Coalition avenir Québec. Il n'a toujours pas de réponse.

Le député me dit dans sa question, dans son préambule à sa question, il me dit : Non, on ne veut pas étirer le Plan québécois des infrastructures à l'infini. Il a raison de dire ça. M. le député, je vous cite dans votre préambule à la question, alors je crois que je suis tout à fait dans mes droits en ce moment. Il nous dit : Non, on ne peut pas étirer le Plan québécois des infrastructures à l'infini. Mais, en même temps, il ne peut pas ajouter un seul projet en ce moment dans le Plan québécois des infrastructures.

Et il y a deux nouveaux projets qui ont été ajoutés pour sa région, pour les Laurentides. Alors, s'il veut en ajouter un troisième, il faut qu'il le dise, lequel des deux autres il veut enlever. Est-ce qu'il s'agit du projet de la 15, des voies réservées? Il me semble que c'est un projet qui est important pour sa région. Est-ce qu'il veut enlever le projet de la 117 qui est attendu depuis des années et des années par les gens des Hautes-Laurentides? Ça ne me semble pas approprié, M. le Président.

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

M. Charette : C'est là où il y a peut-être confusion des rôles. Je vous ramène à vos propres engagements, et vous ramenez ça à l'opposition de la Coalition avenir Québec. C'est le Parti libéral qui, au moment de l'élection de 2014, a pris cet engagement précis pour la 35. Donc, ramenez-nous pas à nos propres positions. C'est votre engagement à vous. Donc, ma question, elle est bien simple : Pourquoi promettre quelque chose lorsque vous n'avez pas ensuite l'intention de livrer?

Et démonstration à l'appui, depuis octobre 2014, il n'y a pas eu d'avancée sur ce tronçon-là que vous avez promis. On parle de 15 kilomètres uniquement qui nous donnent une nouvelle porte d'entrée sur les États-Unis. Donc, pourquoi promettre quelque chose lorsque vous n'avez pas l'intention de le livrer?

Là, en fait, on inverse les rôles. Vous me dites : Qu'est-ce que nous, on retirerait du PQI? Mais c'est vous qui l'avez mis au PQI, c'est vous qui l'avez promis en campagne électorale et c'est vous qui ne le livrez pas actuellement.

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Le député dit qu'on inverse les rôles, mais, M. le Président, tout parti, ici, se doit d'avoir des programmes qui sont cohérents et qui se respectent. On ne peut pas mettre plus de projets à

l'intérieur du Plan québécois des infrastructures qu'il ne peut en accueillir. Vous savez ce qui arrive quand on fait ça, M. le Président, quand on met trop de projets à l'intérieur du PQI, quand on n'est pas prêts à prendre des choix, qu'on n'est pas prêts à retirer certains projets pour en ajouter d'autres? Bien, la Vérificatrice générale nous dit : Un instant, ça ne marche pas, votre affaire. Et les agences de crédit vont nous dire : Ah! je ne pense pas que vous allez pouvoir conserver votre cote AAA. C'est ça qui va arriver au Québec si on ne prend pas des décisions comme celle que le député de Deux-Montagnes semble incapable de prendre en ce moment.

Mais, M. le Président, pour le dossier de la 35, j'arrive à la fin de sa question, je réponds au préambule, mais je vais répondre à la fin également, pour le dossier de la 35, il y a un engagement clair de la part du gouvernement de compléter la 35, cet engagement-là a toujours été clair. Maintenant, le projet, comme tous les autres grands projets, doit passer par certaines étapes. D'ailleurs, j'ai eu l'occasion de discuter moi-même, pas plus tard que la semaine dernière, avec le secrétaire aux Transports du Vermont, qui attend ce projet-là avec grand intérêt. Et avec raison. C'est un lien important, un lien routier important entre notre province et leur État, et nous sommes leur plus grand partenaire économique, donc il a tout intérêt à voir ce projet-là complété, et on le comprend. Et on a réitéré avec lui, comme on le fait aujourd'hui, toute l'importance de ce projet-là et notre volonté de procéder rapidement.

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

• (11 h 40) •

M. Charette : Je comprends un petit peu plus la logique du gouvernement. Le ministre nous dit : Pour ajouter un élément au PQI, il faut en enlever un. Essentiellement, c'est ce qu'il nous a mentionné. Donc, je comprends que la décision du gouvernement, qu'il aurait à justifier, c'est est que, pour le mandat 2014-2018, il a décidé de retirer la 35 de son plan de match parce qu'il n'y a eu aucune, aucune avancée.

Et on a une bonne collaboration généralement, et je vais poursuivre dans cette voie-là. Pour cette raison, je ne citerai pas l'engagement du premier ministre mot pour mot, mais je vous dis, c'est un engagement qui était ferme : en 2014, réalisation complétée pour le présent mandat. Le ministre nous parle de grands projets; moi, je lui parle de 15 kilomètres. Donc, ce qui est dommage, c'est qu'on a beaucoup d'engagements qui sont pris, de la part du gouvernement, du Parti libéral, et, en bout de ligne, la réalisation, elle est quasi nulle.

Je vais vous ramener un petit peu sur la 19. On est tous contents de cette annonce-là. On l'a réitéré par contre, on ne les compte plus, les annonces. Et, quand je regarde sur le site du ministère des Transports, au niveau des projets routiers, lorsqu'on regarde au niveau de l'historique du projet, on remonte dans les années 70, les années 90, 2000, entre les années 2013-2014, effectivement, il y a eu des études d'impact sur l'environnement, il y a eu le BAPE. Soit votre site n'est pas à jour ou soit l'information que vous transmettez n'est pas exacte, mais depuis 2014, selon votre site Internet, il n'y a rien eu sur le tronçon proposé, la 19. Et, encore une fois, la dernière campagne électorale, ça devait être complété à travers le présent mandat. Donc, si votre site est à jour, depuis 2014, malheureusement, il n'y a eu aucune avancée.

Donc, 35, 19, 13, malheureusement, ce sont des engagements qui se sont multipliés, parfois répétés sur des décennies, mais qui n'ont aucune valeur parce qu'une fois un mandat terminé, c'est des projets qui sont au même point, pour tout dire.

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Bon, il y a plusieurs projets qui ont été mentionnés par le député. Je vais tenter de les prendre un à la fois pour répondre à sa question le plus directement possible, même si je ne crois pas qu'il y avait de question au bout de son préambule.

D'abord, M. le Président, pour le dossier de la 35, le député le sait très bien, déjà 200 millions ont été investis dans ce projet-là, au cours des dernières années, pour réaliser les premières phases du projet. Pour les phases III et IV, parce que le projet doit être fait en deux phases pour compléter le projet et le compléter le plus rapidement possible, la planification du projet, comme ça doit se faire dans le cadre des grands projets gouvernementaux, se poursuit. Ce n'est pas quelque chose qui se fait en criant ciseaux, M. le Président. C'est un processus rigoureux qui est mis en place pour s'assurer qu'on dépense le mieux possible l'argent qui nous est confié par les payeurs de taxes, par les contribuables.

Et on parle ici, M. le Président, d'un grand projet. On ne parle pas de dépenser 100 \$, là, on parle de dépenser des centaines de millions de dollars. Je crois et je suis certain que tout le monde ici, autour de la table, est d'accord qu'il faut dépenser cet argent-là avec la plus grande rigidité... avec la plus grande rigueur, c'est-à-dire, pour s'assurer que le contribuable, au bout du compte, en a pour son argent, M. le Président. On doit s'assurer que chacune des étapes sont respectées. Je comprends le député qui dit : Bien, j'aurais aimé ça que ça aille plus vite. Bien oui, tous les citoyens aimeraient que les projets, dans leur bout de pays, aillent plus vite. Mais, M. le Président, il faut faire les choses avec rigueur, il faut faire les choses en leur donnant toute l'importance qu'ils ont. On parle ici de centaines de millions. Et le gouvernement s'est donné un processus clair pour ces projets-là.

Maintenant, pour ce qui est, parce que le député y fait référence, du projet de la 19, le député de Vimont a très éloquentement fait l'illustration de l'importance de ce projet-là pour les citoyens de sa circonscription. Et je l'ai dit hier, je le redis, je peux comprendre certains citoyens qui se disent peut-être un peu sceptiques par rapport à une annonce comme ça. Le citoyen qui s'est montré le plus sceptique, au fil des ans, c'est M. Larocque, qui était maire de Bois-des-Filion. M. Larocque lui-même a pris sur lui-même l'initiative d'aller faire de la radio, la semaine dernière, pour dire : Oui, on croit au projet. Oui, cette fois-ci, c'est la bonne. M. Larocque, qui était le plus grand des sceptiques, qui a fait toutes sortes d'interventions pour que ce projet-là avance, s'est réjoui de l'annonce de la semaine dernière, et il a dit qu'il croyait que cette fois, c'était la bonne. M. le Président, je pense qu'on est sur la bonne voie pour la réalisation de ces deux projets-là.

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

M. Charette : Je tenais à rassurer le ministre et lui indiquer à quel point je suis en mesure d'être à l'écoute. Il a mentionné tout à l'heure qu'on ne peut pas enlever ou ajouter quelque chose au PQI sans en enlever un nouvel élément...

Une voix : Ou en réaliser.

M. Charette : ...ou en réaliser, mais là j'ai une inquiétude par rapport aux propos du ministre. Si on regarde les derniers crédits, si on regarde le PQI actuel au niveau des rames de métro de Montréal — on change de sujet — actuellement, dans le PQI, ce que l'on voit de provisionné, c'est le prolongement de la vie utile des voitures de métro MR-73. Or, là, il y a un nouveau projet qui est sur la table, qu'on pourra discuter parce qu'il a ses mérites, effectivement, mais ce n'est plus uniquement de prolonger la durée de vie, mais c'est bien d'acheter de nouvelles rames, donc de moderniser la flotte.

Donc, par rapport à ce qu'il me disait, il y a une inquiétude ou sinon une incohérence, là : On va enlever quelque chose du PQI pour en ajouter de nouveaux... c'est-à-dire, de nouvelles rames. Cependant, ce n'est pas budgété. Peut-être nous parler de vos intentions à ce niveau-là, suite à l'annonce, là, qui a été faite il y a quelques jours à La Pocatière? On est prêts, du côté de la deuxième opposition, à regarder très sérieusement ce projet. On y voit du mérite. Mais comment, comment le réaliser, comment le financer, et où en sommes-nous? Est-ce qu'il y aura un projet de loi, par exemple, dans les prochaines semaines? Est-ce que c'est quelque chose, comme Assemblée, sur quoi on peut s'entendre, là, dans les prochains jours, sinon les prochaines semaines?

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Merci, M. le Président. En fait, j'apprécie, disons, le changement de cap, là, du député parce qu'il me permet, effectivement, de parler des raisons derrière cette initiative gouvernementale, disons. Et la raison pour laquelle on veut aller de l'avant avec ce projet-là, elle est toute simple, et c'est la même depuis le début, c'est les travailleurs de Bombardier, les travailleurs de La Pocatière.

M. le Président, je vois certains députés des régions, ici, le député de Mégantic, le député de Dubuc, le député de René-Lévesque, ici autour de la table, ils comprennent toute l'importance que peuvent avoir des emplois de qualité en région, à quel point il y a des gens qui travaillent au développement économique dans chacune des leurs régions et pour qui c'est difficile. C'est un travail de plusieurs années, souvent, de trouver des emplois de bonne qualité comme ça dans leurs régions.

Alors, l'objectif derrière les nouvelles rames de métro, il est très clair : il faut donner un «bridge», comme on dit, à Bombardier, jusqu'à ce qu'il trouve de nouveaux contrats. Mais en même temps on veut améliorer la qualité des infrastructures à Montréal, pour la ville de Montréal, pour la STM, évidemment, mais surtout pour ses usagers.

On faisait la démonstration tantôt de toute l'importance de donner des bons services de transport en commun au citoyen si on veut qu'il fasse le choix du transport en commun. C'est exactement ce qu'on veut faire avec le projet Azur. Oui, on a lancé des discussions générales pour trouver la meilleure solution pour La Pocatière. Les discussions se sont précisées, disons, avec la ville de Montréal à ce niveau-là. C'est le partenaire qui a été retenu, et on a été très clairs. D'ailleurs, j'ai eu la chance de discuter tant avec le député de René-Lévesque qu'avec le député de Deux-Montagnes sur nos intentions, qu'ils nous demandent de dire publiquement aujourd'hui. Ça va me faire plaisir. Oui, on a l'intention de procéder de façon législative afin de bien avancer dans ce dossier-là pour que les travailleurs de La Pocatière y trouvent tout leur compte. On aura la chance de préciser exactement ce que ça voudra dire plus tard, lors du dépôt d'une telle pièce législative, mais c'est la solution qu'il faut pour Bombardier, c'est la solution qu'il faut pour améliorer le transport en commun, la qualité, le confort du transport en commun et la fiabilité du transport en commun à Montréal.

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

M. Charette : La question, elle est importante, donc j'aurai assurément l'occasion d'y revenir au prochain bloc parce que, oui, il y a de l'intérêt. Mais vous n'avez pas répondu à une question ou à un volet de la question en particulier : Qu'est-ce que vous allez retirer du PQI ou qu'est-ce que vous allez renoncer à réaliser, je reprends votre logique, pour pouvoir réaliser ce projet-là?

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, très bien. Très bien, je vais tenter de l'adresser le plus directement possible, la question... d'adresser le plus directement possible la question du député. De toute évidence, M. le Président, et il y a fait référence lui-même lors de sa question, déjà dans le Plan québécois des infrastructures et déjà dans la planification de la ville de Montréal, il y a des sommes qui sont réservées pour l'entretien, au cours des prochaines années, de ces rames de métro là, M. le Président, qui se font vieilles. On parle de remplacer des MR-73. Et pour le nombre de rames de métro, pour le coût total du projet, on pourra très certainement y revenir, et d'ailleurs on est en discussion avec la ville de Montréal à ce niveau-là, mais il est certain que d'entretenir des rames de métro qui sont plus âgées que moi et probablement que le député de Deux-Montagnes également, ça comprend un coût important, ça engendre des coûts importants, tant pour nous que pour la Société de transport de Montréal. Alors, oui, M. le Président, il y aura une dépense additionnelle mais, oui, il y aura également des coûts qui seront épargnés.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Je vous souhaite le bonjour.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

• (11 h 50) •

M. Bolduc : C'est la première fois que j'interviens dans cette commission pour les crédits. Donc, bonjour M. le ministre, bonjour à toute l'équipe du gouvernement, bonjour à mes collègues, ceux de l'opposition, première, deuxième opposition. Donc, M. le Président, je vais juste avoir une mise à jour ce matin. J'aurais une question pour le ministre sur la voie de contournement de la voie ferrée de Lac-Mégantic.

Je pense que l'ensemble des gens, principalement ceux qui nous écoutent, surtout à Mégantic, comprennent très bien l'état de la situation, mais je pense que, pour l'ensemble des gens ici, il faudrait faire un retour puis expliquer un peu où on en est puis comment ça va.

Je pense que tout le monde comprend bien que, depuis l'incident de... la tragédie du 6 juillet 2013, ce qui va faire très bientôt cinq ans depuis cette tragédie-là, qu'il y a eu, très tôt après les accidents, l'accident, la situation totale, des demandes de la part des citoyens sur l'exécution d'une voie de contournement pour sortir la voie ferrée du centre-ville de Lac-Mégantic. Donc, ils demandent que la voie soit démantelée et qu'une voie de contournement soit construite afin de prévenir une autre tragédie. Cette prise de position ferme est appuyée par la majorité des citoyens, inquiets qu'un nouvel accident ferroviaire ne se reproduise pas.

Il faut bien comprendre que, depuis ces cinq années, il s'est passé énormément de débats, énormément de discussions. Et, avant d'expliquer un peu les étapes, il faut bien comprendre que l'ensemble du gouvernement, et que moi comme député, et que les discussions avec la ville et les municipalités qui entourent la ville de Mégantic, soit les municipalités, dans ce cas-ci, de Nantes et de Frontenac, qui, elles, vont être les réceptrices de la voie de contournement, ne voient pas ça tout à fait du même oeil que la position de Lac-Mégantic, et je suis très sensible à ce débat-là, parce que le bonheur des uns fait le malheur des autres — sans être très mauvais, là — mais les gens qui reçoivent cette voie ferrée là aussi doivent être considérés dans l'ensemble du débat, parce qu'eux, ils se sont installés là où il n'y avait pas de voie ferrée, et soudainement il leur apparaît une voie ferrée, et ça ne fait pas le bonheur de tous. Donc, il y a quand même une sensibilité très, très grande.

Et il y a aussi des plans de développement puis, je dois le dire ainsi, il y a des plans de développement pour les deux municipalités, soit celles de Nantes et de Frontenac, qui interfèrent avec ce tracé, et nous devons, pour assurer le meilleur compromis possible, ajuster les différentes opportunités. Donc, il y a eu plusieurs étapes qui sont complétées, et je vais passer à travers une partie de ces étapes-là pour expliquer un peu où on en est, comment ça fonctionne, pour après essayer de voir comment on va procéder dans le futur.

Donc, il y a eu des étapes relatives à l'étude de faisabilité, donc la réalisation d'une voie qui contourne le centre-ville de Lac-Mégantic, et il y a eu une étude d'opportunité, de juin 2015 à avril 2016, qui est complétée. Et, dans le cadre de cette étape-là, il y avait quatre différents scénarios qui ont été analysés, soit un statu quo amélioré ainsi que trois tracés ferroviaires qui contourneraient la ville... le centre-ville de Lac-Mégantic.

Je dois dire que le statu quo amélioré, pour les gens qui ne sont pas familiers, incluait deux éléments, un qui était la voie exactement comme elle et une voie qu'on appelle un statu quo amélioré, qui comportait des murs de béton puis certains éléments de renforcement pour éviter des éléments d'accident dans le futur. Malheureusement, ce n'est pas tout le monde qui est très intéressé à avoir des grands murs de béton très épais, très forts pour protéger la population, et ça dénature passablement un environnement de centre-ville. Donc, celui-là a été rejeté très rapidement parce qu'il était définitivement le moins coûteux, mais il était difficilement acceptable socialement. Donc, au final, cette étape nous a permis de retenir le corridor ferroviaire qui était externe à celui du centre-ville de Mégantic.

À l'étape 2, nous avons passé à un avant-projet préliminaire, de mai 2016 à juillet 2017, et ce projet nous a permis de concevoir, comparer quantitativement et qualitativement trois variantes à l'intérieur du corridor ferroviaire, dans le cadre d'une étude de phase 1, puis une variante de phase 2 estimée à 133 millions qui s'est démarquée dans le contexte de l'analyse comparative. Cette analyse... Celle-ci a été recommandée et acceptée par la ville de Lac-Mégantic pour l'étude de faisabilité et pour la réalisation de la voie de contournement.

Naturellement, à cette étape ici... Puis je dois dire que la dynamique, là, dans le milieu, M. le Président, c'est très important de le réaliser, parce qu'on a eu un petit peu de problèmes de communication. Et je m'explique. C'est que la municipalité, la ville de Lac-Mégantic, dont le conseil était, finalement, le maître d'oeuvre, dans cette étude de l'étape 2, via un consultant, avait un peu de situation de communication avec les deux autres municipalités, et ça créait des confusions à travers la discussion entre les gens des différentes municipalités, etc. Et nous avons eu des discussions ici, à Québec, pour essayer de voir comment on ajusterait ça, et on a décidé qu'à l'intérieur des prochaines étapes il y aurait finalement une espèce de comité directeur qui impliquerait les trois maires concernés pour justement éliminer cette espèce de confusion de dialogue là et s'assurer que l'ensemble des intervenants concernés par le sujet seraient impliqués dans la discussion. Je pense que ça, c'est un fait important, parce que souvent on se ramassait entre expliquer à un et expliquer à l'autre pourquoi la décision qui était en train de se prendre à un autre endroit, pourquoi eux, ils ne pouvaient pas suivre de près ou de loin, même, la situation. Donc, on s'est rajustés là-dessus.

Il y a eu une troisième étape qui était l'élaboration du modèle d'affaires, donc, c'était de... qui s'est produite de septembre 2017 à mars 2018, qui est, elle aussi, réalisée, et c'était en vue d'identifier et d'analyser les options du modèle

d'affaires pour la réalisation de la voie de contournement. Il ne faut pas sous-estimer la complexité de ces éléments-là, puis je vais vous en donner quelques-uns.

L'étude expose les avantages et les inconvénients des différentes options du modèle d'affaires, donc, entre autres, les rôles et les responsabilités du chemin de fer, du Central Maine du Québec, la CMQ, et les différents paliers du gouvernement dans le cadre de réalisation d'une voie contournant le centre-ville, afin de soutenir la prise de décisions. Il faut bien comprendre qu'on a un opérateur ferroviaire qui actuellement est propriétaire d'une voie ferrée et que, de l'autre côté... Si les paliers de gouvernement construisent une voie de contournement, à qui elle appartient, cette voie de contournement là? On se ramasse avec une situation qui est un peu compliquée. Et puis je vous donne un élément. On dit : Bien oui, bien, on la donne à la voie ferrée. Mais on met 133 millions puis on la donne à quelqu'un qui avait déjà une voie ferrée qui opérait, là? Il y a une espèce d'enjeu de compréhension et d'analyse. Comment, dans le gouvernement, on prend des 133 millions et on le met à un endroit où il s'évapore, finalement, pour arriver à un résultat nul?

Donc, cette partie du plan d'affaires là, qui va être propriétaire, comment ça va fonctionner? Comment ça va être analysé? Qui va faire l'entretien, etc.? Il y a quand même plusieurs niveaux de complexité où il faut bien comprendre comment ça fonctionne, et comment le plan va se dessiner, et quels sont les rôles des municipalités intervenantes, etc. Donc, ça, c'est une attention.

• (12 heures) •

À l'étape 4, on fait une note technique, une variante des deux projets qu'il nous restait à choisir. En fait, on avait retenu un parcours, mais une des municipalités a demandé de regarder une variante. La variante, elle disait qu'au lieu de couper à travers les terres ou les propriétés qui étaient, elles, au point le plus bas de pente, d'utiliser, si on veut, le trait-carré des terres, ou la séparation des propriétés, pour au moins minimiser l'impact des deux côtés latéraux et de voir si cette possibilité-là est existante. Naturellement, ça nous a démontré avec une très grande évidence que celle-là était peut-être beaucoup moins intéressante. Et je m'explique.

Donc, la note technique qui a eu lieu entre février 2018 et avril 2018, dans le cadre de cette étude d'avant-projet préliminaire, une seule option de tracé ferroviaire avait été retenue, comme j'ai dit, et les municipalités l'ont demandée. Donc, on avait regardé une construction d'un tunnel ferroviaire d'une longueur de 3,4 kilomètres sur le territoire de la municipalité de Frontenac, qui est la partie est de la voie de contournement, et que ça réalisait une estimation de coûts entre... qui passait de 133 millions à 370 millions. Donc, on ne parlait pas d'une petite affaire, on parlait d'un changement considérable. Donc, la prise en compte de la variante 2C, qui supposait la libération des lots sur le territoire de la municipalité de Nantes en vue d'un ensemble résidentiel, aussi portait l'estimé du coût de 133 à 171 millions. Donc, à chaque fois qu'on prend la voie ferrée et qu'on déplace la voie ferrée, naturellement, on fait face à des pentes qui sont significativement différentes, et ce qui comporte des changements de coûts assez significatifs.

Pour donner un exemple, parce que souvent c'est difficile pour la population de prendre ça, c'est que, quand les pentes sont suffisamment grandes, au lieu d'avoir une emprise de 30 mètres, il faut avoir une emprise de 60 ou plus mètres de large pour assurer que les pentes en descente ou en montée soient acceptables pour la voie ferrée, mais que les pentes latérales de terre ne soient pas sujettes à une érosion très significative. Donc, il faut faire des compromis d'étalement et de déplacement. Et, comme les gens l'ont sûrement compris, dans la région, la pente, qui passe d'un point haut, qui est le secteur de Nantes, où l'entreposage des wagons se fait, aller à la sortie du lac Mégantic, où la rivière Chaudière naît, il y a une décroissance de pente très, très élevée, on passe de, typiquement, 522 mètres à à peu près 380 mètres, et ce qui avait permis, naturellement, aux wagons de partir et de descendre dans le centre-ville de Lac-Mégantic. Donc, cette situation-là, on voudrait éviter de la reproduire, et, pour ce faire, il faut trouver le meilleur parcours possible.

Donc, actuellement, en janvier 2018, le cabinet du ministre du Transport, M. Garneau, a publié un communiqué qui annonçait finalement que le gouvernement fédéral contribuera pour un montant substantiel à la construction d'une voie ferrée contournant le centre-ville de Mégantic. Pour ceux qui se souviennent, en printemps 2017, nous avions eu une rencontre avec le premier ministre et le maire de Lac-Mégantic au sujet de cette voie, et le premier ministre avait clairement évoqué le fait que la juridiction des voies ferrées au Canada, c'est une responsabilité fédérale, et, pour ce faire, le gouvernement canadien devrait être le principal payeur dans l'élaboration de ce projet-là. Et, entre le printemps 2017 et le printemps 2018, eh bien, finalement, on entend que le ministre des Transports fédéral acquiesce à, finalement, la demande du premier ministre, qui est que le gouvernement fédéral paie la majeure partie de la contribution pour la voie de contournement. Donc, le 23 mars 2018, le premier ministre du Canada, M. Justin Trudeau, a annoncé que le gouvernement fédéral s'engageait à ce que la voie de contournement de Lac-Mégantic soit aménagée.

Donc, c'est un peu le tableau large. On pourrait faire une grande thèse d'élaboration sur l'ensemble des internes de tout ça, là, mais je pense que ça, c'est un peu plus de la politique locale et des facteurs qui ne sont pas aussi captivants, je dirais, dans le cadre d'un crédit budget. Mais moi, je pourrai vous en conter, des histoires fascinantes et intéressantes, et avec une population qui est dans un état pas toujours, comment je dirais, pas toujours facile parce qu'émotionnellement ces gens-là ont été brisés. Ils ont été vraiment frappés, il y a eu plusieurs décès. L'ensemble de la communauté a été frappée par ces gens qui ont été, finalement, tués dans l'accident.

Donc, cette fragilité-là... M. le Président, à chaque fois qu'on s'embarque dans cette discussion-là, ça devient une situation psychologiquement difficile pour l'ensemble de mes citoyens. Et j'ai appris très rapidement que l'empathie et l'attention à présenter ces sujets-là... Et d'ailleurs, à quelques reprises, j'ai eu des débats sur est-ce qu'on devrait parler encore de ça, est-ce qu'on devrait remettre ça encore sur la table, dans le sens qu'à chaque fois qu'on brasse le jeu de cartes, bien, il y a une espèce de partie émotionnelle qui éclate à chaque fois.

Donc, les faits saillants, c'est qu'on a un maintien de la prise de position de la ville de Mégantic pour avoir une voie de contournement. Il y a l'inquiétude des citoyens face à l'état actuel de CMQ, qui est la compagnie ferroviaire, et un chemin de fer de compétence fédérale. Il y a un mécontentement, si... le fait que ça fait maintenant cinq ans, et on n'a

pas encore de chantier puis de pelles qui ont commencé à creuser, et on se demande quand ça va arriver. Je pense qu'une fois qu'on va avoir commencé à exécuter des tâches physiquement dans le champ, ça va rassurer, encore là, les gens, parce que les engagements précis ne sont pas encore déclarés, O.K.? Donc, tant et aussi longtemps qu'on ne sera pas engagés là-dedans et que... Finalement, la difficulté d'obtenir un consensus entre les municipalités inquiète aussi la population.

Donc, pour moi, la prise de position du gouvernement du Québec est de retenir la variante 2, estimée à 133 millions. Et, à la suite de consultations publiques sur l'acceptabilité sociale, M. le Président, par le Bureau d'audiences publiques, le constat avait été que le milieu devait autant que possible faire consensus quant au tracé final.

Donc, maintenant, il reste plusieurs actions à venir. Et, pour moi, M. le ministre, est-ce qu'il serait possible que vous nous expliquiez quelles sont les prochaines étapes dans ce dossier?

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député. M. le ministre, il vous reste 1 min 40 s.

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Très rapidement, M. le Président, je veux juste remercier le député de Mégantic, non pas pour l'intervention, nécessairement, qu'il vient de faire, mais pour l'ensemble des interventions qu'il a faites au cours des dernières années depuis la terrible tragédie de Lac-Mégantic. Je pense que c'est un événement marquant pour la Québec. On va tous se souvenir d'où on était quand on a entendu la nouvelle de Lac-Mégantic. Et on ne peut pas s'imaginer, M. le Président, tout le drame que ça peut causer pour une communauté, pour des gens qui sont tissés serrés dans des petits milieux comme ça. Tout le monde connaît très certainement une victime, deux victimes, plusieurs victimes de la tragédie. Et ça, je me souviens, pour avoir vu le député de Mégantic en parler lors de l'accident, je pense qu'on s'est rendu compte à quel point c'était difficile pour tous les gens de Mégantic.

Maintenant, pour ce qui est des prochaines étapes, très rapidement, bien sûr, M. le Président, on réitère notre volonté, et le ministre Garneau l'a très bien exprimé également, qu'avant la date de cinq ans suite à la tragédie, avant le cinquième anniversaire, si je peux appeler ça ainsi, un triste anniversaire, disons, de cette tragédie, que tout le monde sache exactement ce qui va se passer, c'est-à-dire qu'on se soit entendu sur le tracé, sur le financement. Et on maintient, de notre côté, que le financement doit être majoritairement du gouvernement fédéral. C'est une condition essentielle de notre côté. Et je pense que le gouvernement fédéral comprend bien la position du gouvernement du Québec à ce niveau-là. On l'a dite à maintes reprises.

Mais, d'abord et avant tout, M. le Président, il faut trouver une solution pour les gens de Mégantic. Il faut la mettre sur la table, il faut que les gens sachent... Le député a raison de le dire. Une fois que les travaux vont être lancés, ça va être plus concret et ça va pouvoir réellement permettre aux gens de Mégantic de passer à la suite des choses. Mais, d'ici là, il faut leur dire exactement ce qui va se passer, et c'est un engagement, tant de notre côté que du côté du gouvernement fédéral, d'expliquer à la population exactement quelles sont les prochaines étapes, à quelle date les travaux vont pouvoir commencer également.

Bien évidemment, vous savez que le maître d'oeuvre du projet, ça va demeurer le gouvernement fédéral parce qu'on parle d'un projet ferroviaire. Donc, le maître d'oeuvre derrière tout ça sera le gouvernement fédéral et non le gouvernement du Québec. Mais il y aura évidemment plusieurs choses qui devront être prises en considération pour lancer les travaux, entre autres le processus d'expropriation, qui sera certainement nécessaire à la construction de la prochaine voie ferrée, M. le Président.

• (12 h 10) •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons procéder à un autre bloc d'échange avec l'opposition officielle et le député de René-Lévesque. La parole est à vous.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. M. le ministre, à la sortie de la commission Charbonneau, la recommandation 23 nous demandait tous de tenir attention et d'accroître l'expertise à l'intérieur du ministère des Transports. Et puis on a mis la main sur une demande d'accès à l'information, et j'aimerais avoir des informations sur ce que je vais vous dire. Dans le fond, on comprend que, depuis les quatre dernières années, il y a eu plusieurs démissions au sein du ministère, plusieurs démissions d'ingénieurs. En 2014-2015, 17 ingénieurs ont démissionné; en 2015-2016, 18; en 2016-2017, 22; et, en 2017-2018, 34. Donc, depuis quatre ans, M. le ministre, 99 ingénieurs du ministère ont quitté.

Alors, j'aimerais savoir, M. le ministre, à quoi vous expliquez cette vague de démissions. Ça représente à peu près l'équivalent de 10 % de la main-d'oeuvre. C'est un taux de roulement quand même assez élevé, au ministère, alors que la commission Charbonneau nous avait demandé d'avoir une attention particulière de rebâtir cette expertise-là à l'interne.

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. J'apprécie la question du député de René-Lévesque. Effectivement, le ministère des Transports, suite aux recommandations Charbonneau, travaille très activement au recrutement et au renforcement de l'expertise interne au ministère. D'ailleurs, le ministère y travaillait déjà avant les recommandations de Charbonneau depuis octobre 2011, parce que je comprends que le député nous parle uniquement de démissions. Cependant, M. le Président, je pense qu'il faut regarder de façon plus large. Depuis octobre 2011, le nombre d'ingénieurs, et là il ne parle que d'ingénieurs, alors je ne lui parlerai que d'ingénieurs, est passé de 557 à 951 ingénieurs réguliers, et ça, c'est en date du 31 mars 2018. Alors, au cours des six dernières années, disons, c'est une augmentation de 71 % du nombre d'ingénieurs.

Maintenant, il est très possible, M. le Président, que, dans certaines régions, il y ait des gens qui choisissent de démissionner de leur travail, et il est très possible que, dans certaines régions, dû au développement économique, au boom

économique dans certaines régions, que le recrutement soit plus difficile qu'ailleurs. Je regarde le député d'Abitibi-Est. J'ai eu l'occasion d'avoir ces discussions-là avec la direction territoriale de l'Abitibi-Témiscamingue lorsque j'étais dans... les deux fois où je suis allé le visiter dans sa région. Il y a des régions où le boom économique fait en sorte que la demande pour les ingénieurs est immense, que le ministère doit faire compétition avec des employeurs privés qui parfois... Souvent, les conditions de travail peuvent excéder, disons, au niveau financier certaines contraintes avec lesquelles le ministère travaille.

Mais la réalité, elle est différente pour chacune des personnes qui a, probablement, démissionné de son poste. Je n'en ai aucun doute, la réalité, elle est différente dans chacune des régions. C'est pourquoi, selon nous, il faut regarder le portrait global de la situation, qui s'améliore. De passer de 557 à 951 ingénieurs en six ans, ça me semble une amélioration très nette et ça semble en lien direct avec les recommandations de la commission Charbonneau.

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

M. Ouellet : Oui, merci, M. le Président. La recommandation Charbonneau nous parlait d'accroître l'expertise. Je peux comprendre que vous me donnez des chiffres nominaux, mais tantôt j'aurai des questions sur le recrutement, sur la compétence et la qualité. Mais je veux juste que vous m'expliquiez, M. le ministre, parce que, là, vous nous dites : Depuis 2011, il y a plus d'embauche, il y a plus de personnel à l'intérieur du ministère. Mais, comparativement à l'année passée, là, il y a eu une hausse fulgurante, de 54 %, des démissions. Tu sais, en un an, là, 54 % de plus de démissions, entre 2016 et 2017, pour les ingénieurs, qu'est-ce qui s'est passé? Je veux dire, si on travaille depuis... Si vous me dites, depuis 2011, vous bâtissez l'expertise, on essaie le recrutement... Mais juste l'année dernière, M. le ministre, il y en a 34 qui ont démissionné, il y en avait 22 en 2016-2017, ça fait qu'on est en hausse de 54 %. Comment expliquez-vous cette hausse, comment... ce qui fait que les gens quittent encore et quittent beaucoup plus?

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, merci, M. le Président. Bien, j'ai commencé la réponse en lui donnant certaines raisons qui peuvent mener certaines personnes, entre autres, dans certaines régions comme l'Abitibi-Témiscamingue, à vouloir choisir un emploi différent. La réalité de chaque citoyen, elle est différente. Le moment où on est dans notre vie peut nous mener à prendre des décisions par rapport à notre emploi.

Cependant, il faut regarder le montant ou, disons, l'expertise interne dans sa globalité. Et qu'on parle des ingénieurs, où, au cours des dernières années, effectivement, le nombre total d'ingénieurs est passé de 557 à 951, ou qu'on parle des techniciens en travaux publics, où le montant de techniciens est passé de 782 à 1 033 au cours de la même période, donc une augmentation de 32 % du nombre de techniciens en travaux publics, il me semble que c'est un succès, M. le Président, d'être capable d'embaucher ces ressources-là additionnelles, en palliant, effectivement, à des démissions, à des mutations, à des retraites. Ça arrive, M. le Président. Le taux de roulement général au ministère des Transports, et ce, qu'on parle des ingénieurs, qu'on parle des techniciens, qu'on parle des experts en toutes sortes de domaines au ministère des Transports, n'est pas différent que le taux de roulement dans l'ensemble de la fonction publique québécoise.

Alors, le ministère est tout à fait en lien avec ce qui se passe ailleurs au gouvernement, est tout à fait en lien avec ce qui se passe ailleurs dans différents secteurs d'emploi, M. le Président. Le ministère des Transports fait les choses correctement, continue d'embaucher de façon régulière, continue d'avoir des programmes d'attraction, de fidélisation du personnel. D'ailleurs, le ministère, il y a quelques années, a reçu le prix de l'Institut d'administration publique de Québec, catégorie Ressources humaines, pour son programme d'attraction et de fidélisation. Alors, M. le Président, il me semble qu'on est sur la bonne voie.

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

M. Ouellet : Oui, merci, M. le Président. M. le ministre, vous me parlez beaucoup de quantité. Moi, je vais vous parler de qualité. Puis là vous me dites, là, le taux de roulement. Moi, je ne compte pas les mises à la retraite. Je parle de démissions, les gens qui quittent. Et, si on regarde ce qui s'est passé, là, il y a eu 88 embauches en 2017-2018, le nombre d'ingénieurs juniors, 39, le nombre d'ingénieurs embauchés avec cinq ans et moins d'expérience, 29, donc... cinq à 10 ans, pardon, sept ingénieurs, et des ingénieurs de plus de 10 ans, neuf ingénieurs. Donc, il y a 80 % des nouvelles embauches qui ont moins de cinq ans d'expérience.

Alors, vous pouvez me dire que le ministère augmente ses ingénieurs, augmente son nombre, mais qu'en est-il de la qualité? Parce que c'était ça aussi, la recommandation, là, Charbonneau, est-ce qu'on maintient l'expérience? Est-ce qu'on est capables, dans notre fonction publique, d'avoir les meilleurs ingénieurs, d'avoir ceux et celles qui ont les compétences pour bâtir... Si on a un taux de roulement, puis des démissions après cinq ans, puis on est toujours en train de former, et on les perd pour l'entreprise privée, de quelle façon, selon vous, on est en train de bâtir une expérience sûre, certaine, structurée pour l'ensemble des projets qu'on a mis dans le PQI pour les 10 prochaines années?

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

M. Fortin (Pontiac) : Je m'attendais à mieux du député de René-Lévesque, M. le Président. Je ne m'attendais pas à ce qu'il mette en question la compétence et l'expertise des ingénieurs du ministère des Transports, M. le Président. Je crois qu'on doit tous avoir un respect pour le choix que font les citoyens du service public comme le font les ingénieurs

du ministère des Transports. Ce sont des gens qui sont dédiés et ce sont des gens qui sont de qualité. Ce sont des gens qui ont une grande expérience et qui choisissent de la mettre au service public, M. le Président. De toute évidence, on apprécie leur choix, on apprécie leur travail. On les remercie du travail qu'ils font. Et je vous avoue honnêtement que moi, j'ai une grande confiance envers l'ensemble de l'équipe, pas juste les ingénieurs, pas juste les techniciens, l'ensemble des professionnels au ministère des Transports, pour mener à bien les projets, parce qu'on parle de ça, M. le Président, on parle de projets qui doivent être menés à bien.

Et, si je regarde le résultat des travaux qui sont réalisés par les ressources internes... À la fin de la journée, là, la commission Charbonneau, elle nous dit : Embauche plus d'expertise interne pour pouvoir faire plus de projets à l'interne. Alors, si je regarde, M. le Président, au niveau de la surveillance des travaux routiers, les résultats sont passés de 16 %, au niveau des travaux réalisés par des ressources internes, à 41 % cette année, M. le Président. Si je regarde en préparation de projets, 41 % des projets, en 2012-2013, étaient faits à l'interne, 62 % cette année. Si je regarde dans l'inspection de structures, 43 % des inspections étaient faites à l'interne, c'est 74 % en 2017, M. le Président. Il me semble qu'on s'en va exactement dans la direction qui était souhaitée par la commissaire Charbonneau, par les gens qui ont préparé le rapport en question.

Donc, ce sont des augmentations substantielles qui portent à croire qu'effectivement l'expertise s'améliore, qu'on peut faire plus de projets à l'interne qu'on n'en faisait par le passé, M. le Président.

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

• (12 h 20) •

M. Ouellet : Oui, merci, M. le Président. En aucun cas je n'ai remis en question la compétence des fonctionnaires actuels. La question que j'ai, c'est : Pourquoi on a autant de démissions au ministère des Transports? Et la prétention qu'on a, c'est que c'est nos plus anciens qui quittent, et malheureusement le marché... On embauche des gens avec pas beaucoup d'expérience ou très peu d'expérience. La question qu'on a, c'est un diagnostic organisationnel. Que fait le ministère pour retenir ses ingénieurs d'expérience à l'intérieur même de son organisation? Parce que cette expérience-là, elle peut être transmise aux juniors et ceux avec cinq et moins d'expérience. Le diagnostic qu'on fait, c'est que, présentement, si on fait juste perdre nos plus anciens, ceux et celles qui sont dans la machine depuis longtemps, et qu'on embauche exclusivement des jeunes avec peu d'expérience... d'expertise, pardon, même si on en met plusieurs, est-ce qu'on n'est pas en train, effectivement, de manquer d'expertise totale globale dans le ministère?

Alors, ma question. Est-ce que le ministère a une stratégie pour maintenir et garder la rétention de ces travailleurs expérimentés à l'interne qui va nous permettre de moins aller à l'embauche à l'externe pour ce qui est des ingénieurs juniors ou, du moins, avec cinq ans et moins d'expérience?

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

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président, le ministère a effectivement un grand chantier pour l'attraction, pour la rétention de son personnel. C'est ce qui fait en sorte qu'environ 50 % des ingénieurs au ministère des Transports, en ce moment, sont ce qu'il considère des ingénieurs d'expérience selon la définition qu'il vient de nous donner. Évidemment, ces ingénieurs-là travaillent avec les ingénieurs qu'il qualifie de juniors, disons, afin d'améliorer leur capacité, afin d'améliorer leur productivité, afin de s'assurer qu'ils comprennent bien les processus internes au ministère. Mais effectivement le sous-ministre, qui est à ma droite en ce moment, a élaboré un chantier important afin de s'assurer de tant l'attractivité que la rétention des ingénieurs, des techniciens et de l'ensemble des professionnels du ministère.

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

M. Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Tout à l'heure, M. le ministre faisait mention d'une statistique, que vous aviez près de 50 % d'ingénieurs qui avaient de l'expérience. Pouvez-vous me qualifier c'est quoi, pour vous, avoir de l'expérience? Et est-ce que vous pouvez aussi me qualifier cette évolution-là? La question qu'on se pose : Quelle est la proportion à l'intérieur du ministère des ingénieurs avec plus de, disons, 10 ans d'expérience versus moins de 10 ans d'expérience, sur cinq ans?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, d'abord, pour la qualification, M. le Président, ça va me faire plaisir de donner... J'ai pris sa propre définition où il disait que ce qui était qualifié ingénieur junior, disons, c'étaient des gens qui avaient cinq ans ou moins d'expérience. Alors, 50 % environ des ingénieurs ont six ans et plus d'expérience. Pour ce qui est des techniciens en travaux publics, c'est 71 % des techniciens en travaux publics qui ont plus de six ans d'expérience.

Maintenant, pour ce qui est de l'évolution, M. le Président, je vous avoue que, sur le bout des doigts, aujourd'hui, on n'a pas les données 2017, 2016, 2015, 2014 ou 2013, mais c'est des données qu'on pourra lui trouver si effectivement il désire les avoir. Elles pourront, en temps et lieu, être déposées à la commission suite à cette recherche-là.

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

M. Ouellet : Oui, bien, si ce document-là est disponible rapidement, est-ce que vous pouvez vous engager à le déposer d'ici la fin des crédits, M. le ministre?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, en fait, si vous le permettez, je peux demander au sous-ministre à savoir si cette information-là est si facilement accessible, là, et qu'on pourrait déposer ce soir à la fin des crédits.

(Consultation)

M. Fortin (Pontiac) : Oui, effectivement, à la fin des crédits on pourra déposer...

Document déposé

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, je comprends qu'il y a un engagement de la part du ministre de déposer le document. Simplement le remettre à la secrétaire qui va s'organiser pour faire les copies et la distribution.

M. Ouellet : Merci, M. le Président. On va changer de registre un peu, M. le ministre. Je sais que les gens de la STQ sont avec vous aujourd'hui, à moins que je me trompe. J'ai quelques questions concernant la gestion des projets relative à la STQ. Alors, premier projet en question, c'est la construction du duc-d'albe. Donc, la STQ devait procéder à la construction d'un duc-d'albe au quai garage afin de permettre l'accostage nocturne des nouveaux traversiers, notamment entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac. Les travaux devaient se faire à l'automne 2017 et durant une période de cinq semaines. Ils étaient évalués à 1 million de dollars. Alors, ma question est fort simple, M. le ministre. Est-ce que ces travaux ont été réalisés? Et, si oui, quel est le coût total de ces infrastructures?

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Je comprends... Effectivement, là, effectivement, les gens de la Société des traversiers sont avec nous. Je vous présente M. Bertrand, qui est ici, à ma droite. Et, si vous le permettez, M. Bertrand est très bien placé pour répondre à la question du député.

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que j'ai le consentement? Ça va? Alors, simplement vous nommer ainsi que votre titre avant de répondre à la question.

M. Bertrand (François) : Alors, François Bertrand, président-directeur général par intérim à la Société des traversiers du Québec. Alors, bonjour, M. le Président. Merci, M. le ministre, de me permettre de répondre.

Alors, M. le député, effectivement, sur les travaux du duc-d'albe, c'est un équipement qui va permettre l'accostage de navires qui sont plus longs par rapport aux longueurs des navires existants, où le quai garage, qu'on appelle communément l'endroit où le navire accoste, celui qu'on n'utilise pas, alors ce quai garage là permet de pouvoir faire l'accostage des navires actuels. Mais les navires qui sont en construction actuellement, d'une longueur de 92 mètres, nécessitent un duc-d'albe.

Alors, c'est une construction qui est sous-marine, là, qui est prise sur les fonds marins et qui permet l'amarrage du navire de plus long gabarit. Et les travaux sont en cours actuellement. Et les indications, selon le livrable, là, vraiment, il y a eu un certain délai rattaché à... Vous savez, il y a eu une audience qui a été rattachée à ces travaux-là. Alors, ça a retardé un peu le processus de construction. Mais les travaux sont en cours, et on prévoit les terminer très bientôt, pour une valeur globale de près de 3 millions de dollars.

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

M. Ouellet : Merci beaucoup. Dans le cas de la construction des deux traversiers, M. le P.D.G., bon, on les avait annoncés en 2019, ils devaient coûter 125 millions. On sait maintenant que la construction de ces deux navires-là aura coûté au trésor québécois 250 millions. En 2017, le gouvernement vous a retiré la supervision pour la donner au ministère de l'Économie. Mais ce que je veux savoir... En août 2017, on parlait que les livraisons allaient commencer début 2018. Alors, ma question, elle est fort simple, M. le président-directeur général. À quand la livraison des bateaux de Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine pour la traverse?

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

M. Fortin (Pontiac) : Étant donné que le député s'est adressé directement au président, alors on procédera de la même façon.

M. Ouellet : Oui, O.K. Bien, oui, j'ai présumé que...

Le Président (M. Iracà) : Alors, ça va?

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui, ça va.

M. Bertrand (François) : Très bien. Alors, oui, vous avez dit justement les choses. Évidemment, c'est une organisation qui relève du ministère de l'Économie, Science et Innovation qui, actuellement, fait la gestion finale de la construction avec Chantier Davie. Nous avons quand même une équipe présente qui assiste ce nouveau gestionnaire là. Et puis les discussions sont en cours. On prévoit une livraison sur un horizon de 2018 du premier et du deuxième, mais je parlerais plutôt de semestre, là. On est plutôt dans le début du deuxième semestre... pourrait être un peu avant pour le premier navire, puis le deuxième un peu plus tard. Mais on est en discussion actuellement sur certains éléments d'intervention, d'amélioration de construction, qui fait en sorte que ça pourrait peut-être décaler un peu dans le

temps. Mais il prévu, sur un horizon de 2018, là, que le premier navire soit mis en service à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Mais, comme je vous dis, on n'a pas encore la période exacte.

Il faut comprendre, peut-être, pour une précision complémentaire, qu'une fois que le navire aura été livré à la Société des traversiers du Québec on a une période de mise en service, de préparation de mise en service, formation des équipages, appropriation des systèmes. Alors, tout ça prend un certain temps, ce qui fait que c'est... À partir du moment où les navires seront transférés à la société, on a une période d'opérationnalisation, un peu comme on l'a vécu sur d'autres nouveaux navires, avant de pouvoir le mettre en service à la traverse de Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. M. le député, deux minutes.

M. Ouellet : Merci beaucoup, monsieur. Merci beaucoup des réponses. Donc, je comprends, dans les fins... deuxième semestre, donc à partir du sixième mois de 2018 et un peu vers la fin. O.K.

Est-ce qu'on peut utiliser ces bateaux... Est-ce qu'on pourrait, ultérieurement... C'est une question qu'on se fait poser parce qu'on sait qu'il y a le bureau de projet qui est en discussion. On parle peut-être d'avoir un pont sur le Saguenay. Et mes citoyens, citoyennes me demandent : Une fois que... si jamais ça voyait le jour, est-ce que ces bateaux-là, on pourrait les utiliser, les envoyer, exemple, à Québec-Lévis? Est-ce que ces bateaux-là pourraient être utilisés, exemple, à Sorel-Tracy? Demain matin, là, on se projette, là, il y a un pont qui est construit, puis on a ces bateaux-là, est-ce qu'on est capables de les envoyer tout de suite à Québec-Lévis ou Sorel-Tracy? Et, si on le fait, est-ce que ça prend des investissements pour ces quais-là?

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

• (12 h 30) •

M. Bertrand (François) : Très bonne question, effectivement. Alors, oui, selon la capacité des nouveaux navires, qui ont des capacités de 110 voitures... Alors, on a augmenté la capacité par rapport aux navires actuels. Les navires actuels, on est plus dans une capacité de 75 voitures. Donc là, on va avoir une capacité par navire de 110 voitures. Il pourrait y avoir un repositionnement. C'est toujours la flexibilité qu'on recherche, quand on construit des navires, de pouvoir permettre une permutation entre les différentes traverses. Je ne vous dis pas que... Les navires ont été construits pour les aménagements de Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, bien précisément. Les embarcadères sont adaptés, évidemment, à Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, aux nouveaux navires. Si on voulait redéployer ces navires-là, par exemple, prenons l'exemple de Sorel-Tracy, je ne vous dis pas qu'il y aurait peut-être des adaptations particulières qui devraient être faites aux infrastructures dans la situation actuelle des choses, donc, mais il faut savoir aussi qu'on a un projet, au PQI, là, pour Sorel-Tracy, d'avoir des rampes doubles. Donc, l'objectif, pour la Société des traversiers, c'est d'avoir des équipements qui sont multisites, et on peut être capables de déplacer des navires éventuellement d'un endroit à l'autre. Alors, il serait envisageable de déplacer ces navires-là éventuellement sur Sorel-Tracy en fonction de la capacité grandissante aussi dans ce secteur-là.

Du côté de Québec-Lévis, vous savez, dans le contexte actuel, Québec-Lévis, on est plus dans une zone à fort débit véhiculaire, hein? Puis là, si on arrivait avec des navires de plus grande capacité véhiculaire sur la traverse Québec-Lévis... On connaît un peu le contexte géographique du côté de Québec, principalement, là, où il y a des bouchons de circulation qui s'installent assez rapidement. Alors, je verrais mal ce type de navire là être utilisé à une trop grande capacité, de 110 voitures. On aurait un coefficient de remplissage qui serait trop petit, là, pour envisager un repositionnement sur Québec-Lévis. Je pense qu'à choisir entre les deux nouveaux sites, éventuellement, s'il y avait un pont sur Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, ce serait probablement Sorel qui serait notre meilleure option.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. Bertrand. Alors, ceci met fin malheureusement au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Vous allez pouvoir revenir, M. le député de René-Lévesque. Alors, nous allons débiter un autre bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Et je cède la parole à mon collègue le député de Jean-Lesage.

M. Drolet : Merci beaucoup, M. le Président. Mes salutations à M. le ministre. Salutations, naturellement, à votre équipe et à tout votre ministère. Salutations aux deux oppositions. Vous savez, M. le Président, c'est mes derniers crédits, alors j'ai un petit peu de nostalgie.

Le Président (M. Iracà) : Une petite larme.

M. Drolet : Une petite larme. M. le Président, je suis très heureux d'être ici ce matin pour l'étude des crédits budgétaires destinés aux transports et à l'électrification des transports, dans le cadre de laquelle j'aimerais m'attarder sur les modifications législatives présentées au Code de la sécurité routière, un volet important pour votre ministère, M. le ministre.

Après de vastes consultations publiques sur la sécurité publique menées par le ministre à l'hiver 2017 et de multiples acteurs entendus en consultations particulières, le constat est clair. Il est essentiel d'adapter le Code de la sécurité routière aux nouvelles réalités d'aujourd'hui. Les usagers qui se partagent la route en 2018 sont beaucoup plus nombreux et diversifiés qu'en 1986, à la dernière refonte en profondeur du code, et le souci de la mobilité durable est bien réel. Il est important, donc, de bien définir les droits et responsabilités de tous afin de garantir une cohabitation optimale, sécuritaire et durable sur les routes du Québec.

Je tiens d'ailleurs à souligner que le projet de loi n° 165 modifiant le Code de la sécurité routière vient tout juste d'être adopté à l'unanimité le 18 avril dernier. Cela démontre bien la pertinence de ces nouvelles mesures et la nécessité d'actualiser le cadre législatif aux réalités actuelles.

Avant de détailler davantage les nouvelles mesures qui seront bientôt en vigueur grâce au projet de loi, je voudrais m'attarder quelques instants sur l'impact positif de ces mesures, spécifiquement dans mon comté. Le comté de Jean-Lesage, et en particulier le quartier Limoilou, est en pleine ébullition. Il s'agit d'un quartier très prisé par des citoyens de tous les âges : les familles, les étudiants, les personnes âgées, les travailleurs. L'effervescence commerciale et culturelle de la 3e Avenue, la place Jean-Béliveau, l'offre éducative du cégep de Limoilou, la construction importante du complexe hospitalier, le développement rapide de l'écoquartier D'Estimauville... Le quartier où j'ai grandi attire davantage aujourd'hui. La proximité avec les grandes artères routières de la ville de Québec, l'autoroute Laurentienne, l'autoroute de la Capitale, l'Ire Avenue, boulevard Henri-Bourassa fait de ce quartier un environnement très achalandé où plusieurs personnes transigent chaque jour. Aussi, il ne faisait aucun doute que le réseau structurant de Québec, dont le tracé passera au coeur de ma circonscription, augmentera davantage l'achalandage routier dans ce secteur ainsi que les modes de transport devant cohabiter sur les routes.

Le quartier Limoilou est un exemple parmi tant d'autres d'environnement où les usagers de la route doivent cohabiter. C'est pour répondre à ces réalités que le gouvernement est allé de l'avant avec la nouvelle disposition législative sur le Code de la sécurité routière. Le projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière vise plusieurs objectifs, notamment de permettre à tous les usagers de mieux partager la route, favoriser la sécurité, en particulier de certains véhicules ou usagers sur la route comme les motocyclistes, les cyclistes ou les piétons, clarifier l'encadrement applicable à certains véhicules, équipements et appareils, simplifier les dispositions administratives ou réglementaires.

Ces grands objectifs seront atteints par le biais de plusieurs orientations qui auront un impact très positif pour la sécurité de plusieurs usagers de la route, comme l'introduction et la définition d'un principe de prudence qui engagera tous les usagers à se soucier davantage de ceux qui sont plus vulnérables sur la route, en encadrant les jeunes conducteurs, des amendes plus salées contre l'utilisation du cellulaire au volant, de nouvelles mesures pour contrer l'alcool au volant ciblant tous les récidivistes, l'obligation d'avoir des pneus d'hiver à compter du 1er décembre au lieu du 15 décembre.

En plus d'accroître la sécurité des usagers du réseau routier, ce projet de loi permettra d'adapter le Code de sécurité routière à la réalité d'aujourd'hui, entre autres quant à la création de rues partagées et de véloroutes ou projets pilotes pour les véhicules automatiques et de nouvelles dispositions pour les motocyclistes. Concrètement, cela signifie que les usagers de la route seront conjointement et solidairement responsables d'agir avec prudence afin d'assurer la sécurité des usagers les plus vulnérables du réseau.

Cela signifie aussi que les cyclistes et les piétons seront davantage protégés par un corridor de sécurité obligatoire de 1,5 mètre dans les zones de 50 kilomètres et plus et d'un mètre dans les zones de moins de 50 kilomètres. Cette mesure s'applique aussi pour les piétons. On précise aussi les endroits où tous et chacun peuvent circuler, qu'ils soient cyclistes, motocyclistes ou piétons. En clarifiant certaines ambiguïtés qui perduraient dans le Code de la sécurité routière, il sera plus facile d'accorder à chacun l'espace routier auquel il a droit et de délimiter celui qu'il doit respecter.

Un cycliste peut-il avancer lorsqu'il s'agit d'un feu piétonnier? Dans quelles voies ces derniers ont-ils le droit de circuler sans craindre pour leur sécurité? À quel endroit un piéton peut-il circuler lorsqu'il n'y a pas de trottoir? M. le Président, ce sont les nombreuses questions qui sont maintenant répondues grâce à l'actualisation du Code de sécurité routière, qui évitera bien des casse-tête et d'escarmouches sur les routes.

Pour assurer la sécurité sur les routes, il ne suffit pas de se fier à la bonne foi de tous. Malheureusement, il existe encore des comportements dangereux chez de multiples conducteurs. Les nouvelles dispositions du Code de la sécurité routière s'attaquent directement à ces comportements dangereux soit en imposant des amendes ou des sanctions plus sévères pour certaines infractions ou en encadrant davantage la conduite des véhicules plus à risque.

Dans le cadre des consultations particulières du projet de loi n° 170, qui a pour objet de simplifier le cadre législatif entourant les permis d'alcool et d'actualiser ce cadre datant de la prohibition, nous avons entendu plusieurs intervenants. Certains affirmaient que le gouvernement devrait en faire davantage pour dissuader la conduite avec les facultés affaiblies. Nous avons écouté très attentivement ces préoccupations, et sans hésitation que je peux affirmer qu'elles nous rejoignent profondément.

Notre gouvernement répond directement à ces inquiétudes en adoptant une attitude de tolérance zéro pour les récidivistes de l'alcool au volant. Ces derniers auront dorénavant une obligation à vie de conduire un véhicule muni d'un antidémarrage éthylométrique. Les individus seront soumis à cette obligation... pourront demander le retrait de ce dispositif après 10 ans s'ils ont fait la démonstration que leur rapport avec l'alcool et aux drogues n'est plus un danger pour autrui. Cette mesure est bien plus sévère que dans certaines autres provinces canadiennes et dépasse même la recommandation des maires contre l'alcool au volant, qui recommandaient l'utilisation d'un antidémarrage éthylométrique pendant trois ans en cas de deuxième récidive.

Une attention particulière est aussi accordée à un type de conducteur particulièrement vulnérable, les jeunes conducteurs. Nous savons tous que la conduite à la noirceur limite grandement le champ de vision périphérique et augmente les risques d'accident. La conduite de nuit va aussi de pair avec la fatigue au volant. C'est justement pour limiter au maximum certains facteurs de risque que la loi prévoit maintenant un couvre-feu de minuit à 5 heures du matin pour les apprentis conducteurs.

De plus, nous savons que la présence de d'autres individus dans l'automobile peut être un facteur de distraction important, surtout pour les conducteurs peu expérimentés. C'est pourquoi les détenteurs de permis probatoires de 19 ans et moins pourront être accompagnés d'au plus d'un passager de 19 ans et moins dans le véhicule qu'ils conduisent entre minuit et 5 heures du matin, et ce, durant les 12 premiers mois de son permis.

• (12 h 40) •

L'engagement du gouvernement envers la sécurité de tous se traduit aussi par l'augmentation des amendes associées à diverses infractions, entre autres en ce qui a trait à l'utilisation du cellulaire au volant ou d'autres appareils électroniques ou sur une bicyclette. Le port d'écouteur à vélo est aussi dorénavant interdit pour favoriser une pleine vigilance des cyclistes et leur environnement.

Dernier aspect, mais non le moindre, les conducteurs québécois auront maintenant l'obligation, dès le 1er décembre, de munir leur véhicule de pneus adaptés à la conduite hivernale. Si notre prudence nous pousse à conserver de tels pneus jusqu'au tout dernier jour d'avril, la tempête de la semaine dernière nous en a d'ailleurs donné raison, le gel nous prend souvent par surprise et se manifeste toujours plus tôt à l'automne. Cette mesure de précaution évitera à plusieurs conducteurs d'être pris au dépourvu après la première bordée de neige ou, pire, de faire une sortie de route dont les conséquences pourraient être pas mal plus dramatiques.

Alors, M. le ministre, il est évident que ces diverses mesures ne peuvent qu'être bénéfiques pour un meilleur partage de la route. Pourriez-vous nous donner un aperçu du bilan routier aujourd'hui au Québec et nous indiquer comment les changements au Code de la sécurité routière contribueront à l'améliorer?

Le Président (M. Bourgeois) : Merci, M. le député de Jean-Lesage. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, merci, M. le Président. Merci, M. le député, de votre intervention. Je pense que c'est important de parler des modifications qui ont été faites au Code de la sécurité routière à chaque opportunité qu'on peut avoir, que ce soit ici, en commission parlementaire, ou dans chacune de mes interventions, de nos interventions à titre de députés, parce qu'il y a des modifications législatives qui ont été apportées, qui sont importantes, qui parlent directement aux citoyens en affirmant : On doit changer notre comportement sur les routes. On veut améliorer le bilan routier. Vous avez raison de dire que le bilan routier s'améliore. Et il s'améliore d'année en année au Québec. Il y a de moins en moins de décès sur les routes du Québec à chaque année. Mais on est loin, cependant, disons, d'en arriver à un objectif final. Je pense que chaque décès, chaque accident mortel est un accident qu'on aimerait pouvoir éviter sur les routes du Québec. Qu'on pense aux piétons, qu'on pense aux cyclistes, qu'on pense aux automobilistes, aux motocyclistes ou autres, M. le Président, chaque décès, c'est un décès de trop sur nos routes.

Alors, on se doit d'améliorer et continuellement vouloir améliorer notre bilan routier. Les améliorations qui ont été apportées au Code de sécurité routière, c'est une façon de le faire. C'est une façon importante de le faire. Et je vous avoue que je ne suis pas peu fier que le premier projet de loi que j'ai moi-même pu déposer et adopter, avec tous les collègues ici, autour de la table, c'en est un qui va avoir un impact positif sur la sécurité des usagers de la route, et donc de l'ensemble des Québécois et des Québécoises.

Il y a certains secteurs où on a voulu, le député en a fait mention dans sa question... où on a voulu avoir un impact plus important que d'autres parce que c'est des secteurs qui sont particulièrement problématiques. Quand on pense à la distraction au volant, on ne s'en rend peut-être pas compte parce que... Et là je regarde certains des députés autour de la table qui utilisent leurs appareils téléphoniques en ce moment. On ne s'en rend peut-être pas compte toujours, mais il faut penser à enrayer la distraction au volant. Des fois, c'est presque rendu un réflexe pour certains de prendre le téléphone, de regarder ce qui se passe. Mais, quand on est au volant, ça a un impact majeur sur notre capacité à conduire notre véhicule de façon sécuritaire. Les chiffres nous disent qu'environ jusqu'à 25 % des accidents mortels ou des accidents avec blessés graves sur les routes pourraient être causés par la distraction au volant, que ce soit le cellulaire, le texto ou autres. 25 % des accidents graves, c'est un chiffre majeur. C'est beaucoup de Québécois et de Québécoises qui meurent à chaque année sur les routes à cause de la distraction au volant.

Alors, c'est réellement un des aspects où on voulait réellement s'attaquer au problème. Donc, effectivement, il y a eu des amendes qui sont beaucoup plus sévères qu'elles ne l'étaient par le passé. C'était 80 \$, une amende pour le texto au volant ou le cellulaire au volant, on la fait passer à 300 \$. On veut envoyer un message clair à la population que le cellulaire au volant, ça ne se fait pas, donc on fait passer la première amende à 300 \$. La deuxième amende, pour une récidive, c'est 600 \$. Et, si vous vous faites prendre pour une deuxième fois en deux ans, votre permis va être suspendu sur-le-champ par le policier pour trois jours, subséquemment pour sept jours et enfin pour 30 jours. Donc, on pense qu'on est... bien, on ne pense pas, on est beaucoup plus sévères qu'on l'était par le passé et on a bon espoir que ça va avoir une incidence positive sur le bilan routier.

Au niveau de l'alcool, le député l'a dit, on est allés beaucoup plus loin que certains groupes le voulaient, mais les gens qui sont trouvés coupables une deuxième fois d'une infraction pour alcool au volant, c'est des gens qui ne comprennent tout simplement pas. On ne peut pas attendre à la quatrième, la cinquième, la 10e ou, dans certains cas, comme on voit des fois, à la 15e offense. Il faut être plus sévère avec ces gens-là. Si vous vous faites prendre une deuxième fois, c'est parce que vous n'avez pas compris que l'alcool et la conduite automobile ne vont pas de pair. Alors, on va forcer ces gens-là à avoir un antidémarrreur éthylométrique dans leur voiture dès leur deuxième culpabilité.

Pour les jeunes, effectivement, les jeunes sont surreprésentés dans le bilan routier, et c'est triste, c'est malheureux. Souvent, c'est des accidents qui impliquent plusieurs jeunes en même temps. Donc, ce qu'on voulait dire... Et l'idée n'était pas de limiter la liberté des jeunes. Bien au contraire, ce qu'on vient dire, c'est : Lorsqu'on apprend à conduire, donc lorsqu'on a notre tout premier permis de conduire et qu'on apprend encore à conduire avec notre père, notre mère ou quelqu'un qui est en âge de nous apprendre à conduire, est-ce que, de conduire entre minuit et 5 heures du matin, c'est la meilleure option? Est-ce que, peut-être, notre relation avec la fatigue n'est pas encore tout à fait à point à ce niveau-là? Est-ce qu'on connaît nos limites à ce moment-là? Peut-être pas. Donc, on s'est inspirés de ce qui se fait ailleurs. On a regardé ce qui se faisait en Ontario. La notion d'accès graduel à la conduite est importante. Et, selon leurs chiffres à eux, ils ont amélioré leur bilan routier, avec des mesures comme celle-là, de façon drastique.

Le député en a fait mention, les cyclistes et piétons étaient une partie importante de l'étude qu'on a faite ici, en commission, par rapport au Code de sécurité routière. Il y a beaucoup à changer afin d'améliorer la sécurité des cyclistes. Et il y a plusieurs des recommandations qui étaient venues de la consultation large qui avait eu lieu au cours de l'été précédant le dépôt du projet de loi, mais il y a des recommandations qui ont été faites en cours de route également et qui ont été adoptées.

Je pense à la possibilité pour un cycliste d'utiliser le feu piétonnier. C'est-à-dire, par exemple, ici, à Québec, souvent il y a quatre feux piétonniers qui sont actifs en même temps, donc on peut circuler, comme piétons, en quatre directions, mais le cycliste, lui, précédemment, devait attendre au feu rouge et traverser en même temps que les automobiles. Ça nous semblait plus sécuritaire, suite à la discussion qu'on a eue ici, en commission parlementaire, de permettre, entre autres, à ces cyclistes-là de traverser avec les piétons. Donc, les accidents, s'il y a lieu, seraient de bien moindre importance.

D'ailleurs, à ce niveau-là, le principe qui sous-tend la sécurité, qu'on a mis de l'avant pour la première fois au Québec, c'est le principe de prudence. Il y a plusieurs juridictions à travers le monde qui ont fait cet effort-là, qui ont fait ce travail-là d'adopter un principe de prudence à l'intérieur de leur législation. C'est ce qu'on a fait ici, donc non seulement le principe de prudence qui dit que l'usager le plus vulnérable doit toujours être respecté, c'est-à-dire l'automobiliste doit faire attention au motocycliste, le motocycliste doit faire attention au cycliste, le cycliste doit faire attention au piéton, ce principe-là doit être respecté sur nos routes, c'est à la base de nos règles de conduite ici, au Québec, mais on a également amené des nouveaux concepts, des nouveaux concepts qui déjà semblent vouloir être adoptés par certaines municipalités au Québec. Quand je pense aux rues partagées ou à la vélorue, disons, la vélorue, c'est une bonne façon d'encadrer la sécurité autour des cyclistes, autour des piétons, de donner un accès prioritaire à un usager qui est le plus vulnérable pour qu'il soit protégé à l'intérieur de l'emprise. Et je suis content de voir que la ville de Montréal, entre autres, commence déjà à se donner des dispositions pour avoir des rues partagées ou des vélorues.

Maintenant, il y a certaines modifications qu'on a pu faire ici — et, en fait, on l'a fait au salon bleu à la toute fin du processus législatif — pour des camions à benne. On a tous vu l'accident qui s'est produit à Repentigny au cours des dernières semaines, il y a quelques semaines, un accident qui, heureusement, n'a pas causé de blessé ou de décès, mais qui aurait très bien pu être tragique pour un utilisateur du passage piétonnier. Donc, M. le Président, c'était important pour nous d'adresser cette question-là parce qu'il faut... ça fait trop d'accidents au Québec qu'on a comme ça. Donc, réellement, je pense qu'on a travaillé ensemble pour améliorer la sécurité routière.

Deux autres points que je tiens à faire.

La sécurité autour des chantiers routiers et la sécurité dans les zones scolaires. Pour nous, c'était très important de mieux protéger les travailleurs, entre autres les travailleurs du ministère des Transports, mais les travailleurs d'entrepreneurs privés également, qui oeuvrent sur les différents chantiers et qui, à tous les jours, font face à des situations peut-être un peu difficiles, peut-être un peu dangereuses en relation avec des automobilistes.

Et enfin, M. le Président, les zones scolaires. Je connais très peu de gens au Québec qui vont s'opposer à une sécurité accrue dans les zones scolaires. C'est ce qu'on a voulu faire en augmentant les amendes dans le Code de sécurité routière.

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

M. Drolet : ...

Le Président (M. Iracà) : Ah! Il vous reste 1 min 50 s.

• (12 h 50) •

M. Drolet : Parfait. Merci, M. le Président. J'aimerais juste, M. le ministre, très rapidement, que vous nous entreteniez sur le Fonds de la sécurité routière, parce que je pense que c'est un fonds qui s'est doté en 2017 pour favoriser la sécurité routière au Québec. Les sommes de ce fonds autofinancé proviennent, nécessairement, des amendes reliées à cela. Alors, j'aimerais vous entendre davantage pour obtenir plus de détails sur les appels de projets et... du Fonds de la sécurité routière.

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, bien sûr, très rapidement, M. le Président. Effectivement, là, les sommes qui sont perçues, entre autres, par les cinémomètres un peu partout à travers le Québec sont destinées à un fonds de sécurité routière, donc sont rendues disponibles aux différentes municipalités, entre autres aux différents groupes qui peuvent avoir des projets pour améliorer la sécurité routière dans leur municipalité.

Je vous donne un exemple bien simple, M. le Président. Certains des panneaux qui indiquent la vitesse à laquelle on circule dans nos rues peuvent être financés à travers le Fonds de la sécurité routière, et ce sont des panneaux, on le sait, toutes les études l'ont démontré, tous les constats l'ont démontré, qui améliorent la sécurité routière. Même s'il n'y a pas d'amende liée au panneau comme tel, le simple fait de voir la vitesse à laquelle on circule en rouge, par exemple, si on excède la vitesse permise, fait en sorte qu'on a l'instinct de ralentir. Et c'est la même chose pour les cinémomètres, entre autres. Et c'est pour ça que les policiers nous disaient... Même pendant la période où les cinémomètres... où, disons, on émettait moins de constats d'infraction, ils nous disaient : Le simple fait d'avoir l'infrastructure en place fait ralentir les gens. Ils y pensent à deux fois parce qu'ils se font rappeler, à travers ces structures-là, qu'effectivement il faut ralentir, qu'on est peut-être dans une zone qui est peut-être un petit peu plus dangereuse.

Donc, de là l'importance des dispositions qu'on a prises à travers le Code de sécurité routière pour donner aux cinémomètres le plein pouvoir qu'ils devraient avoir. Et donc on reconnaît la preuve comme étant valide. On reconnaît

la formation des policiers comme étant bonne. Et donc je pense que c'est des dispositions qu'on a prises ensemble qui vont nous permettre de continuer à mettre des sommes dans le Fonds de la sécurité routière.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Et, M. le député de Jean-Lesage, j'espère que vous savourez vos derniers moments dans les dernières études de crédits, c'est quand même important, après une longue carrière, fructueuse. Merci, M. le député.

Alors, nous allons débiter un bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition et le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Merci, M. le Président. On va tout simplement reprendre là où on s'est laissés, avec les projets de nouvelle rame sur le côté du métro de Montréal. Je comprends qu'il y a des économies sur l'entretien qui sont possibles. Mais, si on regarde au niveau du PQI, les économies seraient de l'ordre de 69 millions de dollars essentiellement, alors que le coût lui-même du renouvellement serait de tout près de 2,2 milliards. Donc, l'écart se comble de quelle façon? Je ne reprendrai pas les mots du ministre, qu'il faut enlever quelque chose au PQI pour en ajouter, mais, tout de même, la question se pose. Comment financer ce 2,2 milliards et quels sont les scénarios possibles à ce moment-ci?

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Bien, je remercie le député pour sa question. Essentiellement, et je l'ai dit précédemment, donc je vais revenir sur mes propres mots un peu comme l'a fait le député, les discussions sont en cours avec la ville de Montréal en ce moment pour bien savoir le nombre, disons, de rames de métro qui devront être remplacées, qui pourront être remplacées. Les discussions sont également en cours avec la ville de Montréal pour, oui, le nombre, mais également la rapidité à laquelle elles devront être remplacées. Et les termes financiers sont encore en discussion, bien sûr, M. le Président. Alors, je pense que les chiffres qu'avance le député sont des chiffres qui ont peut-être été lancés dans l'espace public à un certain moment. Cependant, je pense qu'on pourra très certainement attendre le dénouement des négociations avec la ville de Montréal avant de se prononcer d'une façon plus précise sur certains chiffres qu'il avance.

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

M. Charette : Rapidement, parce que j'ai mon collègue qui aimerait aussi prendre la parole, juste un oui ou un non, projet de loi d'ici la fin de la session, normalement?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, je l'ai déjà dit au député, c'est notre intention de présenter un projet de loi très rapidement.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, je souhaite la bienvenue au député de Nicolet-Bécancour. Je pense que vous avez une question pour le ministre.

M. Martel : Oui, merci. Merci, M. le Président. Bonjour, M. le ministre.

Une voix : ...

M. Martel : Oui, ça va très bien. Vous devez vous douter que je ne peux pas passer à côté d'une occasion de l'étude des crédits sans m'informer un peu sur l'état de la Société des traversiers du Québec. De mémoire... Là, mettons, j'aurais deux questions. Une question très, très courte. Vous aviez nommé un P.D.G. par intérim il y a quelques mois. Est-ce que cette personne-là est toujours par intérim?

M. Fortin (Pontiac) : M. Bertrand est le P.D.G. par intérim qui est avec nous aujourd'hui, effectivement, et sa position demeure président-directeur général par intérim pour l'instant.

M. Martel : Moi, je voudrais connaître la motivation du ministère parce que ça me tracasse. Je n'ai pas à vous faire toute la démonstration de toutes les erreurs qu'il y a eu au niveau de la Société des traversiers, les dépassements de coûts, le fait que le gouvernement a enlevé la responsabilité des deux traversiers à Tadoussac. Moi, je voudrais connaître c'est quoi, là... Je ne comprends pas pourquoi... Avec le travail colossal, gigantesque qu'il y a à faire à la STQ, j'essaie de comprendre la motivation de garder par intérim un P.D.G. Pour moi, il y a... Puis ce n'est pas un jugement de valeur par rapport à la personne. Je ne la connais pas, là. Mais j'ai l'impression que cette personne-là aurait besoin d'avoir les coudées franches. En la laissant par intérim, moi, l'impression que ça me donne, c'est que le gouvernement veut garder quand même un contrôle, là, peut-être, par rapport à tout l'historique qu'il y a eu dans l'organisation.

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Je veux juste m'assurer de bien comprendre la position du député ou la question du député.

Une voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, ça va, mais je crois comprendre, là, qu'il dit qu'on ne devrait pas y avoir au gouvernement des gens qui sont nommés par intérim, qu'à chaque fois qu'il y a quelqu'un qui est nommé par intérim, c'est parce qu'il y a une motivation de garder une mainmise. Je vous avoue que ce n'est pas ma lecture de la chose, que quelqu'un qui est nommé de façon intérimaire peut très bien faire le travail jusqu'à ce qu'une décision soit prise, soit de renouveler de façon permanente sa position...

M. Martel : Je peux préciser?

M. Fortin (Pontiac) : Oui.

M. Martel : J'ai occupé des postes de direction générale. Ça peut arriver, un intérim, O.K., mais un intérim, normalement, c'est deux mois, trois mois, quatre, cinq mois. Moi, de connaissance, qu'on est là depuis plus qu'un an, pour moi, ce n'est pas sain, ce n'est pas... Oui, des intérim, ça peut arriver, mais normalement, quand on a confiance à une personne, quand on pense que c'est la bonne personne, qui va faire le travail... Puis ça travaille beaucoup mieux en étant contractuel, en étant rassuré, que d'avoir toujours une espèce d'épée, de dire : Il y a peut-être une job à faire, mais, compte tenu que je suis par intérim, je ne ferai pas de trouble. Ça fait que je trouve que le délai pour cet intérim-là est beaucoup trop long.

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, merci. Je vous avoue, M. le Président, que, selon mon estimation, M. Bertrand ne fait pas son travail à moitié. Il fait le travail d'un président-directeur général comme il devrait le faire, comme une société d'envergure, la Société des traversiers du Québec, s'attend de son président, du leader de son équipe.

Et M. le député fait référence à... Habituellement, on garde quelqu'un dans une position intérimaire pendant quelques mois. Moi, je comprends que M. Bertrand est en poste depuis environ un an, c'est depuis 2017, donc ça ne m'apparaît pas excessif comme période. Si on m'avait dit que ça faisait 10 ans qu'on avait un président par intérim, peut-être qu'effectivement il y aurait matière à se poser des questions, mais ça ne fait pas... Ce n'est pas, selon moi, une période excessive, disons.

M. Martel : On ne partage pas la même opinion par rapport à ça. Moi, je trouve ça long, là. Mais je respecte votre point de vue.

Peut-être... Il ne reste pas beaucoup de temps?

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste deux minutes.

M. Martel : Juste une question rapide, M. le ministre, par rapport au F.-A.-Gauthier. Il y a eu... On connaît tous les manquements par rapport à la construction de ce bateau-là. Je sais que c'est un bateau qu'on a voulu mettre en évidence, mais il a causé, dans le fond, beaucoup plus de soucis que de... On sait que le gouvernement a demandé au Vérificateur général de faire enquête au niveau de la Société des traversiers du Québec. Est-ce que, M. le ministre, vous allez vous assurer que le travail de vérification... toute la collaboration de la STQ va être faite, notamment pour tout le dossier du F.-A.-Gauthier?

M. Fortin (Pontiac) : Est-ce qu'on va s'assurer que toute la collaboration sera faite de...

M. Martel : ...va être donnée au Vérificateur général pour que toute la lumière soit faite?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, si le Vérificateur général choisit de se pencher sur un dossier ou un autre en lien avec le ministère des Transports, que ce soit à l'intérieur du ministère, que ce soit pour la Société des traversiers, que ce soit pour la Société de l'assurance automobile du Québec, que ce soit pour la Commission des transports, vous pouvez être très, très, très assuré, M. le député, que toute la collaboration de la société en question et/ou du ministère, le cas échéant, sera donnée au vérificateur pour qu'il puisse faire tout le travail qui lui est attribué.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, ceci met fin au bloc d'échange.
Compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 4)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports, Mobilité durable, Électrification des transports pour l'exercice financier 2018-2019. Je salue la ministre, qui vient de se joindre à nous pour les études de crédits.

Nous avons commencé, ce matin... Alors, puisque nous débutons nos travaux à, Mme la secrétaire, 15 h 3, plus le huit minutes de ce matin, nous allons terminer à 18 h 11. Alors, un simple rappel que nous devons reprendre des minutes ce matin et le trois minutes de cet après-midi.

Alors, nous étions à un bloc d'échange, ce matin, avec le deuxième groupe d'opposition, et je vais céder sans plus tarder la parole au député de Lévis.

M. Paradis (Lévis) : Merci, M. le Président. Bon après-midi à tous. Encore une fois, des minutes qui seront bien investies pour tenter d'avancer dans des dossiers qui sont manifestement importants. Et vous me permettez, M. le Président, de revenir sur le dossier du troisième lien, un projet éminemment important pour les citoyens tant de la Rive-Sud que de la Rive-Nord.

Et là je vais faire un petit peu d'histoire le plus rapidement possible. Le 13 février dernier, je rappelle que la ministre a mentionné qu'un rapport d'étape serait rendu public en juin, on se rappellera de ses propos, qui permettrait d'obtenir les grandes lignes de ce qui devrait se retrouver dans l'étude des besoins. Lorsque la ministre a mentionné ses intentions, l'appel d'offres pour l'élaboration d'une étude d'opportunité était terminé depuis le 25 janvier. Je pense que la notion de temps est importante dans ce dossier-là. Trois mois plus tard, le gouvernement a annoncé la signature d'une entente de principe pour étudier un troisième lien de Saint-Augustin à l'île d'Orléans. On comprend que le créneau est très, très large. Et avant-hier, bien, la ministre, pour compléter ce petit historique, a dit : Bien là, on ne parle plus de rapport d'étape, mais on parle de faits saillants.

C'est donc évident qu'on n'aura pas de rapport d'étape au mois de juin, d'autant plus que la firme retenue a 30 jours après l'entente pour déposer son plan de travail, ce qui nous mène au début juin. J'aimerais simplement comprendre et savoir de la part de la ministre... Dans le cheminement ministériel de la réalisation de projets routiers, il y a des étapes. Où se situe l'étape «faits saillants»? On n'est même pas à zéro du début du processus, là, il y en a sept habituellement dans l'élaboration et le cheminement d'un projet routier d'importance et d'envergure. On est à 0.0. Ça se situe où, cette étape-là, «faits saillants»? Est-ce qu'on vient de l'inventer? Puis quel retard a-t-on pris dans la réalisation, la compréhension et l'explication de ce dossier-là, qui est éminemment important, mais qui fait du surplace?

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

Mme Tremblay : Merci beaucoup. D'abord, permettez-moi de saluer toute mon équipe qui m'accompagne aujourd'hui, alors mon sous-ministre, Marc Lacroix, qui est à mes côtés, toute l'équipe du ministère derrière moi pour me supporter, mon équipe de cabinet également qui m'accompagne, les députés de la partie gouvernementale, donc le député de Jean-Lesage, le député de Vimont et le député de Dubuc — merci beaucoup d'être là — de même que les députés de l'opposition, donc le député de Lévis, le député de Deux-Montagnes, le député de Gaspé et le député de René-Lévesque.

Alors, évidemment, le dossier du troisième lien, c'est une priorité gouvernementale. Alors, c'est un dossier que j'ai à coeur, alors ça me fait plaisir de répondre à cette question.

Mais d'entrée de jeu je vais tout de suite corriger quelque chose. On dit que j'avais annoncé un rapport d'étape. Je n'ai jamais parlé de rapport d'étape, mais j'ai bel et bien parlé de faits saillants. Alors, j'inviterais même le député de Lévis à aller voir sur le site Internet du ministère des Transports, c'est clairement écrit dans l'échéancier. Alors, c'est écrit : «Été 2018 : faits saillants de l'étude des besoins.» Alors, là-dessus, il peut aller voir n'importe quel écrit dans ce qui a été fait à l'époque et tous ceux qui étaient présents le 4 décembre dernier, lorsque j'ai lancé l'appel d'offres pour l'étude de... le dossier d'opportunité, c'était très clair. Donc, faits saillants. Donc, je n'ai jamais demandé de rapport d'étape à l'équipe qui sera choisie pour travailler sur ce dossier-là.

Pourquoi les faits saillants? Dans le fond, ce que nous avons décidé de faire, c'est de dire : On sait, écoutez, qu'il y a des élections le 1er octobre prochain, et tout simplement, par souci de transparence, ce que nous allons faire, c'est... cet été, nous allons demander aux équipes en place, le bureau de projet, qui travaille déjà depuis plusieurs mois... et également, donc, le travail qui aura été fait par les gens en question qui auront eu le contrat, donc, qu'est-ce qu'il y a eu de fait. Et, à partir de ça, je prendrai les faits saillants de ce que nous aurons comme informations, et c'est ce que je vais donner à ce moment-là.

Mais évidemment il sera beaucoup trop tôt pour avoir de l'information comme où sera situé précisément le troisième lien, combien il va coûter, il sera de quel type, quelle largeur et tout ça. Non, nous n'aurons pas cette information-là. Nous allons respecter l'échéancier qui a été annoncé le 4 décembre dernier et qui, je vous le rappelle, est sur le site Internet du ministère des Transports.

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

M. Paradis (Lévis) : Ce que je comprends, M. le Président, c'est qu'on ne saura pas grand-chose au moment opportun. Et je rappellerai, et malheureusement, mais c'est de bon aloi de le faire, que, le 13 février dernier, c'était rapporté dans les journaux que... la décision et l'intention de la ministre de déposer un rapport d'étape en juin. Alors, j'imagine qu'elle aura été mal citée, parce que c'est écrit noir sur blanc.

Il reste que, je le rappelle, dans ce dossier-là, la firme a 30 jours après l'entente pour déposer son plan de travail, ce qui nous mène en début juin. On a déjà perdu beaucoup de temps, M. le Président, par rapport à d'autres projets d'envergure, dans un dossier qui manifestement n'avance pas. Malgré l'intention puis ce que la ministre nous dit, j'ai comme l'impression qu'on va rester sur notre appétit encore longtemps, malheureusement. Peut-être qu'elle a d'autres décisions plus précises.

Cependant, ça a été aussi demandé : Est-ce qu'il y a une date précise qui a été prévue pour une rencontre du comité consultatif, impliquant les élus, tel que réclamé par le maire de Lévis? Elle le sait très bien, ça a fait les manchettes également, d'autant plus que le mandat du comité consultatif, c'est de faire consensus sur les objectifs et les grandes orientations du dossier. Est-ce que maintenant la planification est davantage... la date précise d'une pareille rencontre a été établie?

• (15 h 10) •

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

Mme Tremblay : M. le Président, si vous me permettez, d'abord je vais réagir au préambule du député de Lévis lorsqu'il dit qu'il se demande si on va être prêts, si... tout ça par rapport aux étapes. Évidemment, nous ne sommes pas la CAQ, qui est à ce point pressée pour annoncer que, le troisième lien, la construction sera amorcée dans un prochain mandat, même si on n'est pas au courant... on n'est pas capable de dire où sera situé le troisième lien, sous quelle forme il sera. Est-ce que ce sera un tunnel, un pont-tunnel? Il aura quelle largeur? Il va coûter combien? Quel sera l'impact réel sur la circulation pour améliorer la circulation dans la région de Québec?

Alors, c'est vrai que nous ne sommes pas pressés comme la CAQ, et honnêtement, M. le Président, je souhaite faire et nous souhaitons faire les choses comme il faut. Notre démarche, elle est sérieuse, elle est réaliste et elle est transparente.

Pour le troisième lien, ce que nous voulons, c'est avoir la meilleure solution coût-bénéfice, et c'est ce sur quoi nous travaillons. Il faut dire qu'il y a déjà le bureau de projet, qui travaille très fort, qui a été mis sur pied au coût de 20,5 millions de dollars. Alors, il y a du travail qui est effectué en ce moment. Au niveau des appels d'offres, évidemment, vous avez appris cette semaine... vous serez heureux d'apprendre que cette semaine nous sommes parvenus à une entente de principe avec le prestataire qui a retenu le plus haut pointage pour l'étude d'opportunité, et, dès que le contrat sera signé, le ministre va communiquer publiquement le nom du prestataire de services sélectionné et le montant du contrat.

Ceci dit, je dois dire que nous respectons, en ce moment, l'échéancier qui avait été annoncé le 4 décembre dernier, c'est-à-dire que l'étude de besoins sera complétée à la fin de l'année 2018, l'étude de solutions sera complétée à l'été 2020 et le dossier d'opportunité complet sera déposé à la fin de 2020, et nous respectons ces étapes, M. le Président.

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

M. Paradis (Lévis) : Merci, M. le Président. C'est parce que je n'ai pas eu l'ombre d'une réponse à la question précise qui était posée. D'abord, vous le savez, hein, il y a des vitesses, souvent il y a deux vitesses, hein? Il y a le REM où ça va très vite, où ça va plus vite, le troisième lien où c'est très lent, le projet structurant de la grande région de Québec aussi. Alors, les gens conviennent et comprennent, là, les délais dans des projets comme ceux-ci, dans la mesure où on a envie de les mener à terme rapidement.

Est-ce que vous avez une date pour une rencontre du comité consultatif réclamée par les élus dans le cadre de ce projet d'envergure?

Le Président (M. Iracà) : Mme la ministre.

Mme Tremblay : Alors, il y a une rencontre administrative qui est prévue pour le 1er mai prochain. Alors, oui, j'ai une date. Pour ce qui est de la rencontre politique, elle aura lieu après. Alors, évidemment, le cabinet, par exemple, du maire de Lévis, également mon cabinet se sont parlé et on va organiser cette rencontre-là en temps et lieu, M. le Président.

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

M. Paradis (Lévis) : M. le Président, c'est assez étonnant, parce que le comité consultatif, je le disais, là, les orientations, c'est de faire en sorte qu'on puisse notamment faire consensus sur les orientations, les objectifs à atteindre. C'est le comité politique, et on fera une rencontre tardive du comité consultatif, alors qu'on en fait une le 1er mai, avant même de rencontrer les élus. Les élus ont dit : Il faut qu'on soit là au départ, il faut qu'il y ait un consensus. Alors, je comprends que vous avez décidé que vous n'avez pas de date pour le comité consultatif. Le maire de Lévis ne saura pas aujourd'hui à quel moment il sera convoqué pour une rencontre.

Mme Tremblay : Alors, le député de Lévis, M. le Président, sera très heureux d'apprendre que j'ai pris la peine de consulter et le maire de Lévis et le maire de Québec avant de faire l'annonce officielle le 4 décembre dernier. Ils ont été consultés. Ils étaient d'ailleurs à mes côtés lors de l'annonce, donc ils étaient au courant de la démarche et de l'orientation qui a été donnée pour l'appel d'offres. Alors, vous pouvez être rassuré là-dessus. Évidemment, la rencontre politique aura lieu lorsque le contrat aura été octroyé et signé, M. le Président.

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

M. Paradis (Lévis) : M. le Président, alors je comprends, c'est clair, là, que les gens le sachent, pas de rencontre du comité consultatif avant cette première rencontre fixée au 1er mai. Donc, les fonctionnaires, sous-ministres, directeurs généraux auront à discuter du projet avant même que les élus puissent en jaser entre eux. La ministre vient de nous le confirmer.

Aux crédits de la Capitale-Nationale, M. le Président, c'est important, la ministre responsable de la région de Québec a mentionné que le prolongement de l'autoroute Félix-Leclerc devait être étudié par le bureau de projet. Est-ce que c'est dans l'entente signée du bureau du troisième lien? Est-ce qu'il faut comprendre que le devis est à ce point large qu'on étudiera à peu près n'importe quoi dans ce laps de temps tellement important? Peut-elle nous le confirmer?

Le Président (M. Iracà) : Mme la ministre.

Mme Tremblay : Oui, M. le Président. Effectivement, je peux confirmer une chose, c'est que le territoire à l'étude est assez vaste pour le projet de troisième lien. Évidemment, je peux vous le montrer ici. Ça, c'est le territoire à l'étude. Donc, il part de Saint-Augustin-de-Desmaures jusqu'à l'île d'Orléans et, oui, il descend jusqu'un peu plus bas, là, que la 20 et également un petit peu au nord de l'autoroute 40. C'est bel et bien le territoire à l'étude. Ceci dit...

M. Paradis (Lévis) : ...dépôt de document, si vous le permettez.

Le Président (M. Iracà) : Alors, est-ce qu'on peut déposer le document?

Mme Tremblay : Bien sûr, ça me fait plaisir.

Document déposé

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, simplement, à la fin, remettre à la secrétaire, qui fera la distribution aux collègues.

Mme Tremblay : Parfait. Alors, évidemment, ce territoire à l'étude est là pour une chose, c'est dans le cadre du bureau de projet, c'est de tout évaluer pour avoir la meilleure solution possible pour le lien interrive, pour améliorer la fluidité entre la Rive-Nord et la Rive-Sud. Donc, le prestataire de services qui sera retenu devra étudier d'est en ouest chaque lien et nous faire la meilleure solution possible, parce que, dans le fond, la meilleure solution, qui va avoir le plus d'impact pour améliorer la circulation mais également au meilleur coût... Ceci dit, je réponds à la question du député de Lévis concernant... Vous posez la question sur le prolongement de l'autoroute 40. Évidemment, nous allons demander une mise à jour de l'étude qui été réalisée en 2003, mais cette mise à jour de l'étude là, elle n'est pas incluse dans le bureau de projet. Donc, ce sera fait à part, mais ce sera, évidemment, un intrant pour le bureau de projets.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député. 40 secondes.

M. Paradis (Lévis) : 40 secondes. Ça me permettra seulement de conclure, M. le Président, notamment du fait qu'on apprenne qu'il n'y ait pas encore de date précise pour une rencontre du comité consultatif, réclamée notamment par le maire de Lévis. Et je pense que ça prend tout son sens compte tenu du mandat et du travail à être mis en place par les élus également dans ce vaste projet, que le prolongement de l'autoroute Félix-Leclerc va être étudié par le bureau de projet du troisième lien, ce qui renchérit et fait en sorte que les gens s'inquiètent d'un devis extrêmement large qui aboutit, ou qui n'aboutit pas, ou qui aboutira très lentement.

Et au bout du compte, bien, évidemment, M. le Président, on pourra juger de l'état de l'avancée du projet en fonction des autres qui sont déjà présentés. Je pense qu'il y a, là aussi, deux poids, deux mesures, pour le moins deux vitesses. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. Nous allons procéder à un autre bloc d'échange avec la partie gouvernementale, et je cède la parole au député qui en est à ses derniers miles dans l'étude des crédits, mais qui adore ça, M. le député de Jean-Lesage.

M. Drolet : Merci, M. le Président. Merci beaucoup pour vos bons mots, mon cher collègue, parce qu'effectivement, oui, comme je le disais ce matin, il y a toujours de la nostalgie quand on vit des moments comme ceux-là. Alors, c'est sûr que c'est difficile.

Mme la ministre, votre équipe et, naturellement, votre ministère, bienvenue, cet après-midi. Salutations aux collègues, naturellement, des partis politiques. Je suis très heureux d'être ici pour l'étude des crédits budgétaires destinés aux transports et à l'électrification des transports, mais j'aimerais m'attarder sur l'élargissement de l'autoroute Laurentienne.

Mais j'aimerais peut-être revenir sur les propos de mon collègue qui s'en va... notre collègue de Lévis, qui, pour autant, vient de faire... ce n'était pas mon sujet, mais vient de faire une démonstration de toutes sortes de choses auxquelles on ne semble pas être prêts à rien, mais moi, j'aimerais juste lui demander... Quand on a fait l'annonce du projet de transport structuré, tout récemment, avec, naturellement, les autorités concernées, je pense que j'ai vu une photo, après que la population ait mentionné l'importance que ça avait et ce qu'ils ont eu comme enthousiasme à ce projet... Je me souviens d'une photo, quatre députés avaient une mine basse un petit peu parce que le projet structurant n'était peut-être pas dans leurs cordes. Alors, j'aimerais juste lui faire une petite remarque, c'est peut-être aussi de bonne guerre de pouvoir parler de ce genre de chose là. Bonne fin d'après-midi.

Le tronçon d'autoroute Laurentienne, Mme la ministre, en direction sud, entre la rue de la Faune et le boulevard Louis-XIV, est un tronçon des plus achalandés de la ville de Québec. Pour accroître l'efficacité du réseau routier de la

capitale, il était essentiel d'élargir cette autoroute sur une distance d'environ 5,3 kilomètres, de reconstruire la structure au-dessus du boulevard Louis-XIV et de réaménager la bretelle de sortie de la rue des Métis.

Cette mesure contribuera grandement à améliorer la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation, dans ce secteur de la ville, très engorgé. Les travaux préparatoires ont été entamés dès l'été 2017 et les appels d'offres pour la deuxième phase des travaux ont été annoncés en mars dernier. Ainsi, les travaux se poursuivront jusqu'en 2018, à l'ouverture officielle de la troisième voie, qui est prévue pour la fin de l'automne prochain.

• (15 h 20) •

Bien que les travaux ne se dérouleront pas directement dans mon comté, il ne faut pas oublier que l'autoroute Laurentienne débouche dans le quartier Limoilou, près, naturellement, du Centre Vidéotron. Ce secteur de l'autoroute est déjà un goulot d'étranglement très saturé, et il importe de travailler avec son décloisonnement. Et je suis confiant que le ministère et la ville de Québec vont collaborer étroitement pour éviter que ce secteur ne s'engorge davantage. La vision de la ville de Québec d'un boulevard urbain pour ce tronçon d'autoroute va d'ailleurs en ce sens.

Il s'agit, bien sûr, d'un projet qui soulève plusieurs questions chez les citoyens de la ville de Québec et particulièrement, surtout, chez mes citoyens de Limoilou, Mme la ministre, parce que vous comprenez que l'agrandissement de l'autoroute Laurentienne... et, naturellement, le projet de continuité va faire en sorte que ça va déboucher directement chez nous, avec... ou jusqu'à la rue Soumande, pour bien situer, pour ceux qui connaissent bien le coin. Vous comprendrez qu'avec la venue potentielle... vous comprendrez bien que... du Centre Vidéotron, d'une équipe de hockey professionnel, éventuellement, on risque d'avoir, justement, un achalandage accru. Et les citoyens du coin, naturellement, parlent beaucoup de l'importance que l'on pense à un boulevard urbain. Je pense, ça a été dénoncé aussi par le maire, par vous. Vous avez mentionné l'importance que ça pourrait avoir pour ce tronçon et peut-être même, à un moment donné, une traverse piétonne, qui pourrait être faite aussi pour rejoindre, en fait, le quartier, le comté de Patrick, mon collègue, Place Fleur de Lys, et tout ça, qui finirait par être facile pour, naturellement, les citoyens du comté de Jean-Lesage.

Et il y a aussi, naturellement, l'importance qu'a le parc d'ExpoCité, dans son ensemble, aussi avec toute la nouvelle dynamique qui s'est y installée, entre autres, avec la place Jean-Béliveau, qui est autant, été comme hiver, un endroit de rassemblement, maintenant, dans mon comté, qui est merveilleux en soi, qui a été inauguré l'année dernière et qui, pour autant, déjà, dans sa première phase d'opération, est un succès. Alors, je pense que ça aussi va créer une dynamique importante mais aussi de l'achalandage. Alors, les citoyens...

Puis tout ça, c'est des choses qu'ils reconnaissent bien, mais malgré tout, au travers de tout ça, il y a de la sécurité qui doit aussi se préparer, des... alors, après ça, il y a le... ce qui a fait parler beaucoup, le marché public, que, vous comprendrez... qui va venir aussi dans mon comté. Le marché public va attirer, oui, des résidents à Limoilou, mais il va attirer aussi, naturellement, beaucoup de personnes d'ailleurs, alors, encore une fois, une clientèle accrue dans mon comté, qui va bouger beaucoup dans ce coin-là, toujours, toujours dans le même coin, naturellement, du parc d'ExpoCité ou le Centre Vidéotron.

On comprend aussi, pas très loin de là, parce que le comté de Jean-Lesage se dynamise à un plus haut point... Vous savez que le projet de mégahôpital, qui va s'en venir aussi... qui va compléter, en fait, ce qui est sur le site de L'Enfant-Jésus présentement, va devenir aussi très, très, très important, encore une fois, pour la circulation. Et vous avez aussi le projet d'écoquartier d'Estimauville, qui aussi va être dans les cartons, mais qui, en même temps, fait partie d'un pôle structurant du Réseau de transport de la Capitale qui vient d'être annoncé, parce que ça deviendra, là, d'Estimauville, un point d'attraction majeur pour le tramway dans son projet global.

Puis j'oublie plein de choses qui est aussi dans le comté, avec, naturellement, l'ancien Giguère Automobiles aussi pas loin, encore une fois, je reviens encore avec ExpoCité, mais pas loin de là aussi, où est-ce qu'il y aura un projet commercial d'envergure, ce qui... qu'il y a dans les cartons, et un projet résidentiel important.

Alors, vous comprendrez bien, Mme la ministre, que tout ça fait en sorte que l'achalandage à prévoir dans mon comté par rapport à tout ça, c'est quand même une très belle avancée. On sait très bien, puis vous en êtes la première témoin, que... l'autoroute Laurentienne, pour vous, est importante, autant pour votre circonscription à vous que pour les gens du nord. Mais aussi, malheureusement, ces gens-là se ramassent chez nous. Puis les citoyens, les comités de quartier m'en ont déjà fait état, naturellement, avec des rencontres, pour me dire : M. Drolet, oui, on est tous pour ça, on est tous pour la bonne cause, mais en même temps on est aussi... Ça fait qu'alors j'aimerais obtenir plus d'information de vous sur cet état d'avancement des travaux, dans un premier temps. Et je reviendrai, après ça, pour une autre question.

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

Mme Tremblay : Oui. Alors, bien, évidemment, c'est un dossier que je connais très bien et que j'aime autant que le député, également, de Jean-Lesage. Je me permettrais de dire que je sais à quel point le député de Jean-Lesage a défendu beaucoup ce dossier-là pour qu'il chemine. Alors, c'est un dossier que nous partageons, moi, un peu plus vers le nord, et le député de Jean-Lesage un peu plus vers le sud, mais évidemment ça a des retombées sur l'ensemble de la grande région de Québec. Donc, en tant que ministre déléguée aux Transports aussi, c'est une artère que je trouve très importante. Et moi, j'en suis à mes premiers crédits budgétaires en tant que ministre, mon collègue en est à ses derniers à titre de député. Je vais prendre quelques secondes pour le remercier de m'avoir inspirée en politique. Le député de Jean-Lesage est un homme et un député passionné, qui défend avec beaucoup d'ardeur ses citoyens et ses dossiers. Alors, je suis très fière de ce qu'il a effectué comme député, alors je tenais à le préciser.

Alors, évidemment, on va parler de l'autoroute Laurentienne en deux parties, effectivement. La portion nord, c'est pour améliorer notamment la fluidité pour l'ensemble du réseau de la Capitale-Nationale, mais évidemment aussi pour les gens qui demeurent dans la couronne nord de Québec, parce qu'en ce moment la circulation, ou plutôt le bouchon de circulation, à chaque année, il va en hauteur, donc il est de plus en plus au nord. À une certaine époque, il y a une quinzaine

d'années, c'était totalement fluide lorsqu'on utilisait l'autoroute Laurentienne en direction sud. Évidemment, ça a bien changé avec le temps, et maintenant, parfois même, ça refoule au nord de Lac-Beauport. Alors, c'est pour cette raison que j'avais même pris cet engagement électoral d'élargir et de faire ce qu'il faut pour améliorer la fluidité de l'autoroute Laurentienne en direction sud, entre la Faune et Louis-XIV.

Alors, les travaux ont été amorcés l'année dernière. C'étaient des travaux préparatoires en 2017. Et pourquoi des travaux préparatoires en 2017? C'est qu'il fallait d'abord consolider les sols pour pouvoir accueillir la nouvelle voie de l'autoroute. Et, le 29 mars dernier, nous avons annoncé, par communiqué, le lancement d'appels d'offres pour les travaux d'élargissement donc, la deuxième phase. Et c'est des travaux importants qui vont avoir lieu, mais déjà la nouvelle voie sera ouverte l'automne prochain.

Donc, en quoi ça consiste exactement, les travaux d'élargissement? C'est sur une distance d'environ 5,3 kilomètres. Donc, il y a la structure également qui est située au-dessus du boulevard Louis-XIV qui sera reconstruite. Il faut savoir, elle sera élargie également, mais elle était rendue... elle avait atteint sa durée de vie utile, bien sûr. On va aussi réaménager la bretelle de sortie de la rue des Métis, donc, à la hauteur du boulevard Louis-XIV.

La section visée de l'autoroute Laurentienne, il faut savoir qu'elle a été ouverte à la circulation en 1963. Donc, c'est une des plus anciennes autoroutes de la région de la Capitale-Nationale. Et bon, là, il y avait déjà trois voies en direction nord jusqu'à un petit peu plus au nord de Jean-Talon. Là, il y aura trois voies également en direction sud à partir de la Faune. C'est vraiment une artère très achalandée dans la région de Québec. On parle d'un débit entre 2 600 et 4 200 véhicules à l'heure de pointe du matin. Donc, c'est un des tronçons les plus achalandés de la région de la Capitale-Nationale, et c'est évidemment un projet qui est très attendu par les citoyens de la couronne nord, et je m'en fais régulièrement parler.

Pour ce qui est maintenant de la portion plus au sud, celle qui concerne peut-être davantage également le député de Jean-Lesage, il y a une annonce qui a été faite en septembre 2017 avec le ministre responsable de la région de la Capitale-Nationale à l'époque et le maire de Québec. Donc, ce qui avait été confirmé, c'est l'élargissement et l'amélioration de l'autoroute Laurentienne entre la sortie du boulevard Lebourgneuf et la rue de la Croix-Rouge à Québec. Le projet est d'ailleurs inscrit au PQI dans projets à l'étude. Donc, évidemment, ça vise entre autres à réduire la congestion aux heures de pointe, mais aussi lors des événements d'envergure, notamment au Centre Vidéotron. Donc, vous avez totalement raison là-dessus.

Le projet est à l'étape d'élaboration du dossier d'opportunité. Donc, ça va permettre de recommander la meilleure option à long terme. Donc, il y a du travail qui est effectué en ce moment. Les travaux, évidemment, sont prévus après les travaux d'élargissement de l'autoroute Henri-IV et de tous les travaux sur l'échangeur, parce qu'évidemment on veut limiter l'impact sur le réseau routier de la Capitale-Nationale. On veut améliorer la fluidité toujours. Donc, une fois que le dossier d'opportunité va être approuvé, le projet sera en planification, et, à ce moment-là, ça va nous permettre aussi de préciser le coût et l'échéancier du projet.

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

• (15 h 30) •

M. Drolet : Oui, mais j'aimerais, Mme la ministre, savoir davantage parce qu'il y a deux points qui m'attirent un petit peu dans vos propos. Vous savez, les gens ont parlé de boulevard urbain à ce niveau-là. J'aimerais juste m'assurer que ça aussi, ça soit quand même considéré parce que c'est quand même important. Il y a une traverse importante, dans le comté de mon collègue de Vanier, aussi, des-Rivières, alors qu'il pourrait être un joint intéressant avec, comme je vous ai dit en entrée de jeu, une passerelle piétonnière. Puis il y a aussi le fait aussi, lors de cette annonce-là, corrigez-moi, mais il me semble qu'il y avait aussi, pour la sortie Soumande particulièrement, quelque chose qui allait faciliter parce que c'est sûr que c'est là que ça congestionne. Parce que, veux veux pas, le hockey, s'ils vont au Centre Vidéotron, ils sortent là. Alors, j'aimerais avoir de ce côté-là aussi, peut-être, en tout cas du moins, plus d'éléments d'information.

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

Mme Tremblay : Alors, M. le Président, je peux rassurer, évidemment, mon collègue de Jean-Lesage, oui, le boulevard urbain est assurément considéré. Les éléments que vous avez soutenus également. Mais tout ça, évidemment, est en travail. Il y a du travail qui est effectué en ce moment, et tout sera dévoilé lors du dépôt du dossier d'opportunités. Donc, malheureusement, je ne peux pas m'avancer davantage là-dessus, mais, oui, je peux vous assurer que c'est pris en considération.

M. Drolet : La rue Soumande, naturellement, aussi.

Mme Tremblay : Également.

M. Drolet : C'est ça, également. Et, puis pour faire suite à cet agrandissement, là, de l'autoroute Laurentienne et tout, le projet d'amélioration, maintenant, si on le met... si on le place dans tout l'ensemble de ce qui a été annoncé dans le projet de réseau du transport structurant de la capitale nationale, maintenant, là-dessus, peut-être nous en parler davantage, parce que je pense qu'il y a une interconnexion ici avec vous, avec votre comté, avec Patrick... M. le député de Vanier-Les Rivières, moi, alors peut-être davantage aussi mettre un petit peu... m'en dire davantage là-dessus.

Mme Tremblay : Oui, certainement.

Le Président (M. Iracà) : Mme la ministre.

Mme Tremblay : Oui. Alors, M. le Président, effectivement, le réseau de transport structurant de la ville de Québec a fait couler beaucoup d'encre au cours des dernières semaines. C'est un très beau projet, oui, les commentaires sont très positifs, et l'objectif, c'est toujours d'améliorer la fluidité pour passer moins de temps dans nos voitures puis plus de temps dans nos familles. L'objectif, c'est d'améliorer la fluidité de façon très large, dans la grande région de Québec, autant Rive-Nord que Rive-Sud. Donc il y a du travail qui est effectué des deux côtés de la rive. Parce qu'on sait très bien qu'il n'y a pas une seule solution qui va régler tous les problèmes de congestion dans la région de Québec. C'est pour cette raison que nous travaillons sur plusieurs plans, dans la région de Québec, pour améliorer la fluidité. Donc, on veut aussi donner le choix aux citoyens de pouvoir utiliser le moyen qu'ils souhaitent pour se déplacer.

La ville de Québec change, M. le Président. Nous avons une belle ville, une ville qui grossit, qui se dynamise, alors je pense que c'est vraiment important d'agir sur plusieurs fronts pour s'assurer que les problèmes de congestion ne progressent pas dans la capitale nationale. Évidemment, dans le cas de la couronne nord, l'élargissement de l'autoroute Laurentienne va certainement avoir un impact significatif pour améliorer la circulation, spécialement en heure de pointe. C'est la même chose aussi pour l'élargissement de l'autoroute Henri-IV, qui débute, soit dit en passant, cette année. C'est important aussi de rappeler que le projet qui a été présenté par la ville de Québec prévoit aussi une amélioration de l'axe nord-sud avec l'ajout de Métrobus, avec de nouveaux parcours express, avec une nouvelle voie aussi sur Robert-Bourassa et le rabattement vers des parcs-o-bus gratuits. Il y a déjà le parc-o-bus gratuit qui est sur de la Faune, mais il y en aura un nouveau également qui verra le jour sur Bastien, et le tramway va se rendre jusqu'au boulevard Louis-XIV, donc au nord de l'autoroute 40. Ce que ça va faire, c'est que ça va favoriser le désengorgement aussi de la couronne nord de Québec. Donc, évidemment, plus il va y avoir des gens qui vont utiliser le transport structurant, ça va décongestionner également plus au sud. Et, la même chose, le Centre Vidéotron également qui sera relié aussi avec le trambus, alors, ça va aider énormément dans ce secteur-là, ce sera bénéfique.

Et c'est pour cette raison que, d'ailleurs, il y a différents projets de transport collectif qui ont vu le jour, au cours des dernières années, et qui se sont tous réalisés en plusieurs phases. Donc, je sais que, parfois... je pourrais même dire que je suis convaincue que ce sera la même chose pour le dossier du transport structurant de Québec. Donc, quand on pense, par exemple, au métro de Montréal, au départ, il ne se rendait pas à Laval, ce qui est le cas aujourd'hui. Et on a annoncé aussi la ligne bleue, donc bientôt il va se rendre beaucoup plus à l'est. Donc, qui sait, un jour, le transport structurant qui a été annoncé se rendra possiblement beaucoup plus au nord et peut-être sera davantage développé également est-ouest. Alors, c'est important. Et plus les gens vont apprendre à le connaître, à l'utiliser, ça va améliorer aussi la fluidité. Mais nous devons agir sur plusieurs fronts. Donc, oui, le transport collectif, mais, oui, nous devons encore travailler très fort sur nos infrastructures, bonifier nos infrastructures. Alors, c'est ce qui va être offert, c'est ce qui va être fait, c'est ce qui a été annoncé notamment tout au long de l'autoroute Laurentienne, alors, du nord jusqu'au sud.

M. Drolet : Il me reste juste une conclusion.

Le Président (M. Iracà) : Oui, le mot de la fin. Il vous reste une minute, peut-être, M. le député de Jean-Lesage.

M. Drolet : Ah! bien, une minute. Juste pour compléter, parce que c'est quand même important de le mentionner pour la population. Parce que vous savez que le réseau de transport structurant, quand il a été annoncé, vous savez que, par la suite, il a suivi cinq consultations de la ville de Québec, et même la ville a été obligée d'en ajouter une. Puis, je dis cinq... je ne sais pas si ce n'est pas six. Alors, une participation énorme à chacune d'elle. Et, à ce que je sache, de mémoire, Mme la ministre, il y a eu 80 % ou 90 % de taux de satisfaction lors des présentations. Alors, c'est important de le dire parce que c'est majeur, cette position-là, alors je voulais quand même le dire. Oui.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. Mme la ministre, 40 secondes.

Mme Tremblay : Oui. Alors, M. le Président, j'ai personnellement assisté à une des présentations à Michel-Labadie, donc, à Neuchâtel, et effectivement les commentaires étaient très positifs. Je dirais que la seule petite critique qui était faite, c'est que les gens disaient : Il faudrait plus de services d'autobus pour la couronne nord pour se rendre jusqu'au transport structurant. Et là-dessus il y a une annonce qui a été faite par le maire de Québec, en disant qu'il allait bonifier, donc, le service de transport avec autobus pour pouvoir amener les gens jusqu'au transport structurant. Alors, je pense que nous pouvons être fiers des projets qui sont présentement proposés, et il faut travailler ensemble à les bonifier. Et je pense que c'est ça qui est important, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter un autre bloc d'échange avec le député de Mercier. Sans plus tarder, la parole est à vous.

M. Khadir : Merci, M. le Président. Bonjour, Mme la ministre. M. le Président, il faut d'abord féliciter... Puisqu'on vient de parler de transport structurant à Québec, commençons par ça, parce que, pour ceux qui sont un peu attentifs et ont une mémoire de ce qui s'est passé au cours des 10 dernières années, je me rappelle des yeux qui roulaient en l'air lorsque Québec solidaire disait : Enfin, il faut cesser de continuer de financer uniquement du béton et de l'asphalte, il faut investir dans le transport collectif, il faut investir massivement. D'ailleurs, en 2014, nous présentions un premier plan de transition énergétique avec 10 milliards d'investissements dans les transports collectifs. Donc, je ne peux que féliciter quiconque...

et surtout, disons, les élites politiques et municipales traditionnelles, d'avoir enfin accepté de voir où s'en allaient, disons, les nécessités écologiques et économiques du futur pour prendre les bonnes décisions. Et le réseau de transport structurant à Québec fait partie...

Une voix : Bravo!

M. Khadir : ...de ce qui normalement aurait dû être accepté il y a 10 ans, bon, on a 10 ans de retard — merci pour le bravo — parce qu'il y a une mémoire institutionnelle, et mon collègue se rappellera les plaidoyers qu'on faisait en ce sens-là. Donc, c'est un projet de 3 milliards pour le tramway et le réseau de transport structurant.

Cependant, lorsqu'on regarde, par ailleurs, il y a aussi 3 milliards de dollars qui ont été annoncés, au cours des 10 dernières années, dans l'élargissement des autoroutes de la région de la Capitale-Nationale. Donc, on continue à persister sur une voie qui est ruineuse si on continue dans le même sens. Alors, j'aimerais savoir si la ministre peut nous parler de ses intentions à long terme, si on va continuer à investir dans la construction d'autoroutes dans la région de la Capitale-Nationale.

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

• (15 h 40) •

Mme Tremblay : Oui. Alors, merci beaucoup, M. le Président. Alors, ce que je mentionnerais au député de Mercier, c'est que nous n'opposons pas deux visions. Ce que nous voulons faire... Évidemment, nous sommes pour le transport structurant, je pense qu'on vous l'a démontré en appuyant avec beaucoup de force le projet présenté par le maire de Québec, un projet de 3 milliards de dollars. C'est parce que nous croyons. Nous avons aussi déposé une politique de mobilité durable. Je pense que nos intentions sont très claires de ce côté-là.

Ceci dit, il n'y a pas une seule solution, une unique solution pour améliorer la fluidité. Je pense que nous ne pouvons pas opposer les modes de transport entre eux. Nous voulons donner aux gens le choix, le choix du moyen. Nous devons continuer à investir sur nos autoroutes pour des raisons de sécurité. Ce n'est pas vrai que, demain matin, tous les citoyens de tout le Québec vont commencer à prendre le transport structurant. Tant mieux s'il y a davantage de gens qui utilisent le transport structurant parce que c'est plus... ça améliore, pour eux, c'est plus rapide, c'est beaucoup moins de tracas, c'est moins cher. Peu importe la raison pour laquelle on décide d'utiliser le transport structurant, ce sera aussi un plus pour les automobilistes, où il y aura moins de congestion. Et le but, à long terme, c'est vraiment de réduire la congestion dans l'ensemble des régions qui vivent la congestion, aider les gens à se déplacer plus facilement. La politique de mobilité durable va aider également des gens dans certaines régions ou même dans des grands centres, mais un peu plus éloignés, et des gens qui n'ont pas de véhicule également, les aider à pouvoir se déplacer.

Donc, oui, nous allons continuer à axer très fort pour aider les gens à se déplacer. Oui, le transport structurant; ça peut être aussi du covoiturage. Il y a plein d'autres choses sur lesquelles on peut travailler pour aider les gens à se déplacer, mais on ne peut pas cesser demain matin d'investir sur nos routes et nos autoroutes, que ce soit le transport de marchandises, que ce soit également pour le transport des citoyens. Alors, je pense que nos structures, infrastructures au Québec, pour plusieurs en tout cas, dans la capitale nationale, plusieurs des autoroutes et des échangeurs ont été construits dans les années 70. Donc, à un moment donné, bien, il faut s'assurer de la sécurité de nos infrastructures et agir en ce sens.

Et je pense que nous sommes un gouvernement responsable en ce sens, et c'est pour ça que nous agissons. C'est pour ça que nous avons refait, au cours des dernières années, l'échangeur Félix-Leclerc et Laurentienne, à Québec, dont les travaux ont été complétés un an plus tôt que prévu l'année dernière. Donc, c'était un échangeur qui était rendu à la fin de sa vie utile et maintenant qui est beaucoup plus fluide. C'est pour cette raison également que nous allons agir sur l'échangeur Henri-IV. Nous allons, oui, élargir le secteur d'Henri-IV parce que, juste pour vous résumer un peu la façon dont c'est fait, l'autoroute Henri-IV, c'est trois voies, ça va à deux voies et ça revient à trois voies, alors il y a une incongruité. Ça crée l'effet saucisse, le bouchon de circulation. Et ça, bien évidemment, nous voulons améliorer la fluidité. Alors, ce sera beaucoup plus logique que ce soit trois voies sur toute la longueur. Mais également, les échangeurs, les sorties, les entrées, tout sera plus... mieux fait, hein, et ça va contribuer à améliorer la fluidité.

Mais c'est sûr que nous allons continuer à travailler sur les deux; oui, améliorer nos infrastructures, notamment pour des raisons de sécurité, améliorer la fluidité, mais, oui, pour le projet structurant. Comme je vous dis, il n'y a pas une solution miracle, hein, pour tout régler. Il faut travailler sur un ensemble de solutions.

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

M. Khadir : Ah! bien, je ne vois aucun problème à ce que la ministre prenne beaucoup de temps pour expliquer. C'est sûr qu'on ne s'entend pas sur ce que veut dire un bon équilibre... J'attends juste pour avoir son attention. Pas de problème. Alors, vous dites que deux visions ne s'opposent pas, mais parfois il faut quand même reconnaître que des choses s'opposent réellement. Si j'ai un patient qui est artériosclérotique, qui a un problème de trouble métabolique et que ses artères sont congestionnées, je n'ajouterais pas aux facteurs qui entraînent la congestion de ses... Je ne pourrais pas dire : Comme ma vision ne peut pas opposer l'un à l'autre, je vais continuer à lui prescrire le même régime alimentaire qui a entraîné la congestion de ses artères puis ensuite je vais m'employer de lui donner toutes sortes de médicaments pour balancer le reste. Donc, il faut reconnaître, lorsque deux politiques publiques s'opposent réellement, puis l'un oeuvre à contrecarrer les effets de l'autre et l'un défait ce qu'on est en train de faire avec l'autre.

Je rappelle à la ministre le triste bilan des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Le transport routier, en 2014 — je ne sais pas les chiffres aujourd'hui — c'était quand même plus du tiers. Et on n'a cessé d'augmenter la part

et le volume total des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Je n'ai pas amené les chiffres, là, mais on a augmenté, d'accord, on a augmenté sans cesse, presque de 30 % en l'espace des 15 dernières années.

Quand on dit : Ne pas opposer une vision à l'autre, souvent c'est pour parler d'un développement économique. On peut conjuguer le développement économique, la prospérité économique et une vision écologique qui table sur des nouvelles façons de concevoir nos économies, nos villes, nos transports, etc. Même une ville comme Munich, hein... BMW, le M, c'est pour München, c'est pour Munich. Munich est le foyer de l'industrie automobile allemande, BMW, mais déjà il y a des politiques publiques fortes, depuis 40 ans, à peu près en même temps qu'on a construit les autoroutes à... je dis «les autoroutes»... les métros à Montréal, qui font qu'aujourd'hui, alors que Montréal a 71 kilomètres de métro, Munich en a plus de 265 et 263 stations de métro, et non pas uniquement, je pense, 65 ou 66 comme à Montréal. Pourquoi? Parce qu'il y a des règlements municipaux qui disent : Avant tout développement immobilier, il faut qu'il y ait un transport en commun qui desserve un quartier à moins de 200 mètres de chaque unité d'habitation. Voilà une politique publique structurante et une vision qu'ils ont eue il y a 40 ans, là où l'automobile était pourtant l'axe principal de l'enrichissement collectif.

Donc, c'est pour ça que dire, d'une part, qu'on veut investir dans une politique de mobilité durable et consacrer encore de l'argent à construire des autoroutes... Je ne dis pas les réparer. Oui, ceux qu'on a là, il faut les réparer. Mais il faut essayer de sortir du cul-de-sac du prolongement des autoroutes.

Il y a quelqu'un encore, un expert, je m'excuse, j'ai oublié le nom — je voulais le retenir, je l'ai entendu hier — qui citait Einstein pour dire : Seuls les idiots pensent qu'en prenant les mêmes recettes ils vont arriver à des résultats différents. Les recettes qu'on a prises, à chaque fois qu'il y a eu congestion, c'est qu'on a ouvert des autoroutes. Qu'est-ce qui est arrivé? Les promoteurs immobiliers, ils ont dit : Ah! il y a des autoroutes, on va construire de nouveaux développements immobiliers. Quelques années plus tard, qu'est-ce qui est arrivé? Nouvelles congestions. C'est exactement ce qui est arrivé dans la couronne de Montréal et c'est ce qui va arriver exactement dans la couronne de Québec. On ne peut pas faire ça.

Donc, moi, ce que je m'attends de vous, c'est que vous me disiez... À quand une politique qui dit : Avant tout développement immobilier qui entraîne par la suite un prolongement d'une quelconque autoroute, si jamais c'est nécessaire, il faut qu'il y ait un réseau de transport collectif qui desserve ces développements immobiliers pour que chaque unité d'habitation soit à moins de 200 mètres d'un transport collectif? À quand?

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

Mme Tremblay : Oui. D'abord, vous dire, je crois, que c'est Einstein. Vous cherchiez tout à l'heure la citation...

M. Khadir : Non, l'expert n'est pas Einstein, il est mort. Il citait Einstein.

Mme Tremblay : Oui, il citait Einstein, exactement, c'est en plein ça.

Alors, M. le Président, je pense que je vais partir de la prémisse en santé, qui se basait sur un exemple en santé, du député de Mercier. Ce que je répondrais, c'est que, vous savez, on ne force pas et on n'oblige pas une personne qui fait de l'obésité à faire de l'exercice. Je pense que l'important, c'est de lui donner les outils, de donner de l'information, de l'outiller pour l'aider, si tel est son désir, évidemment, de perdre du poids. Je vous dirais que c'est un peu la même chose en transport. Alors, je ne pense pas qu'on doit et qu'on peut obliger les gens, les automobilistes à dire : Demain matin, fini, on ne s'occupe plus de nos autoroutes, vous ne prenez plus vos voitures, vous êtes obligés de prendre le transport structurant.

Je pense que ce qui est important, c'est qu'il y a une politique de mobilité durable qui est sérieuse, avec des engagements de réduction de GES, de notre gouvernement. D'ailleurs, les investissements pour les nouveaux projets, dans le dernier PQI, 70 % des nouveaux investissements vont pour le transport collectif. Alors, je pense que ça démontre le sérieux de notre gouvernement en ce sens. Il y a également l'électrification des transports pour aider justement, aussi, à diminuer les GES. Alors, je pense que nous investissons dans plusieurs domaines pour aider, justement, à améliorer la fluidité, réduire les GES et aider les gens à se déplacer plus facilement.

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

• (15 h 50) •

M. Khadir : Je veux juste mentionner que nos transports, dans tous les pays occidentaux, là, il ne faut pas prendre ça personnel, c'est un phénomène de société, c'est un phénomène de civilisation, nos transports sont malades, sont responsables de grands maux de société. Et vous, en tant que ministre, personne ne vous demande de forcer les gens à utiliser un mode de transport ou un autre, mais vous êtes là pour administrer les biens publics et à en faire un bon usage — donc vous êtes un peu le médecin des problèmes de transport — et donc d'offrir de bonnes solutions.

Ce que je vous dis, c'est qu'il faut qu'il y ait de bonnes politiques publiques. Construire de nouvelles autoroutes, c'est un peu comme offrir encore un hamburger très gras à un patient qui a de graves problèmes de circulation, c'est juste ce que je dis. Mais vous ferez ce que vous voulez avec cette analogie.

Les transports régionaux. On a le Fonds des réseaux de transport terrestre, deux postes budgétaires pour le transport en commun qui totalisent, je crois, à peu près 3 millions, et les transports en commun, c'est 27 %, à peu près, de ce total. Vous savez que les transports interurbains augmentent, les services diminuent, mon collègue — ah! il est parti — de Gaspé peut en dire quelque chose, mais il y a toutes sortes de nouvelles technologies et des initiatives de transport écologique en région. Il y a l'exemple autonome en Estrie, alentour de Sainte-Julie, tout ça...

Une voix : En Montérégie.

M. Khadir : ...en Montérégie, j'ai dit en Estrie, en Montérégie, excusez-moi, en Montérégie, qui est un exemple en fait d'autopartage, de covoiturage. Il y a des applications mobiles qui ont été développées au Québec, il y a le taxibus, des modèles dans lesquels l'économie locale en profite également. Évidemment, totalement différent d'Uber qui est une entreprise capitaliste sauvage qui siphonne l'essentiel des profits faits sur cette activité économique et qui va le placer dans un paradis fiscal que votre gouvernement, comme l'opposition, est supposé lutter. D'accord? Vous comprenez à quel point votre gouvernement est dans une contradiction fondamentale en permettant à une entreprise qui agit à partir d'un paradis fiscal, et qui ne s'en cache même pas, et lui octroie autant de privilèges au détriment d'artisans d'une économie structurante, qui sont les taxis, qui sont une forme de transport collectif, si on veut, hein?

Bon, mais, ceci étant dit, dans le transport interrégional, le modèle de covoiturage, le modèle d'économie de partage réel, pas Uber, peut être un bon modèle. Quel est votre plan pour le transport en commun en région? Et comment allons-nous intégrer tous ces modèles nouveaux de partage des transports, pas uniquement des gros autobus à gros frais?

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

Mme Tremblay : Alors, M. le Président, évidemment, nous avons une politique de mobilité durable qui a été dévoilée tout dernièrement par mon collègue ministre des Transports, ministre en titre. Pour votre information, je dois préciser que je suis ministre déléguée aux Transports et que le transport collectif relève du ministre en titre. Alors, pour répondre à toutes ces questions, je vous inviterais à lui poser la question. Je sais qu'il sera là ce soir, et ça lui fera certainement un grand plaisir de vous répondre.

Mais évidemment, quand vous avez parlé, tout à l'heure, d'un ensemble d'initiatives, nous sommes en accord avec chaque initiative qui peut être présentée et qui pourrait améliorer la fluidité et réduire également le nombre de véhicules sur la route.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup. Ceci, malheureusement, met fin...

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Il reste... 30 secondes, M. le député.

M. Khadir : Je voulais juste dire que le PQI, là, pour revenir à ce qu'on disait tout à l'heure, prévoit des projets autoroutiers de l'ordre de 20 milliards de dollars qui sont actuellement en cours de réalisation à l'échelle du Québec. Évidemment, ça inclut réfection, mais c'est aussi des prolongements que vous avez annoncés. Des prolongements, là, c'est vraiment des hamburgers très gras qu'on met devant un malade avec de graves problèmes vasculaires. Bref...

Le Président (M. Iracà) : Merci pour... C'était le mot de la fin. Vous pouvez vous reprendre dans l'autre bloc, si vous voulez, au début, en répondant à la question du député de Mercier ou aux commentaires du député de Mercier.

Alors, nous allons débiter un bloc avec la partie gouvernementale, et je cède la parole au député de Dubuc. Mais, juste avant, je sens la ministre qui veut prendre la parole, et je veux lui laisser la parole dans ce bloc de la partie gouvernementale.

Mme Tremblay : Merci beaucoup, M. le Président. En fait, je vais prendre seulement quelques secondes pour dire que ce sont... quand je parlais de 70 % des budgets, c'est les nouveaux projets qui ont été présentés. Donc, 70 % des budgets vont au transport collectif. C'était simplement une petite précision, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le député de Dubuc, la parole est à vous.

M. Simard : Merci beaucoup, M. le Président. Dans les minutes qui vont suivre, M. le Président, si vous permettez, on va s'envoyer en l'air quelques instants parce qu'on va parler sur le sommet de transport aérien, M. le Président. Donc, permettez-moi d'entrée de jeu de vous saluer, de saluer Mme la ministre, de saluer, bien sûr, son équipe du ministère — je vous salue tous — et du cabinet, effectivement. Je salue également, bien sûr, mes collègues du gouvernement et mes collègues de l'opposition.

M. le Président, le gouvernement du Québec est conscient des enjeux importants que pose le transport aérien régional. Il est tellement conscient, M. le Président, qu'il a mis en place un sommet sur le transport aérien, qui a eu lieu le 2 février dernier à Lévis, mais... On s'est rendus. Il n'y avait pas de pont, mais on s'est rendus. Il n'y avait pas de nouveau pont. Il y en avait un, il y en avait même deux.

Les enjeux, M. le Président, relatifs au transport aérien régional impliquent trois aspects, trois aspects extrêmement importants, M. le Président : les coûts élevés des dessertes aériennes, parce qu'il faut bien se le dire, là, ça coûte extrêmement cher, les dessertes aériennes — et on va en parler plus loin, bien sûr — la qualité de la desserte régionale, c'est-à-dire est-ce qu'il y a beaucoup de départs et d'arrivées à la desserte régionale, c'est ça, la qualité de la desserte régionale, et puis le sous-financement chronique des infrastructures aéroportuaires régionales, particulièrement au niveau des exploitations municipales.

Depuis des décennies, la desserte aérienne régionale ainsi que les tarifs aériens en vigueur font l'objet de critiques importantes dans toutes les régions du Québec, M. le Président. Et je dois vous dire que les tarifs aériens, jugés

trop élevés, sont dénoncés par la population et les élus régionaux. Je pense qu'il n'y a pas une région, M. le Président, qui ne fait pas des sorties sur les coûts exorbitants pour le trafic aérien. C'est une des raisons, d'ailleurs, le pourquoi que le gouvernement a pris position à ce sujet-là.

Le fait que les tarifs aériens soient souvent moindres pour les départs de Montréal vers une destination internationale qu'un départ vers une destination régionale amène une incompréhension et un mécontentement au sein des populations. On dirait que plus on reste loin, M. le Président, moins on a de service pour être en mesure de se déplacer. On a comme un problème, une dichotomie, quelque chose, là. Parce que, on le dit très souvent, ce n'est pas parce qu'on demeure au nord, là où sont les ressources naturelles — qui font vivre, soit dit en passant, le Québec tout entier — qu'on doit avoir des difficultés à se déplacer, M. le Président. C'est souvent l'argumentaire qui est soutenu par l'ensemble des régions.

Le prix élevé des billets d'avion concerne l'ensemble des régions du Québec. Le Nunavik et la Basse-Côte-Nord sont particulièrement confrontés à ce fait. Le faible volume de passagers et les importantes distances entre les villages, pour ces deux régions, ont un effet sur la hausse... sur les tarifs aériens, bien sûr. En outre, il est à noter que ces régions ne disposent pas de réseau routier, rendant ainsi la population dépendante du trafic aérien. Vous savez, dans le Nunavik, à part du chemin d'hiver, là, je dois vous dire que se déplacer entre les villages, c'est extrêmement compliqué. Et puis également, bien sûr, si vous allez sur la Basse-Côte... Il faut y aller, sur la Basse-Côte, pour comprendre ça, M. le Président. On n'a pas besoin d'aller si loin au Nunavik. Si on va sur la Basse-Côte, on comprend rapidement comment ça se fait que c'est compliqué comme ça.

Je vais vous conter quelques anecdotes, M. le Président. D'abord, le gouvernement est en train d'essayer de régler ça par la mise en place d'un lien routier pour qu'on puisse, nécessairement, sur la Basse-Côte, avoir un lien entre les villages, avoir un lien pour, aussi, circuler vers Sept-Îles et aussi vers Terre-Neuve. C'est ça, l'objectif que l'on fait. Donc, à partir de ce moment-là, les Québécois vont avoir la possibilité de faire un beau tour, comme on dit chez nous, faire un beau tour, en passant par la Côte-Nord, la Basse-Côte et sans revenir vers Terre-Neuve, pour, je vous dirais, avoir un périple intéressant.

• (16 heures) •

Lorsque tu veux entrer en Basse-Côte-Nord, M. le Président, tu sais quand est-ce que tu entres, mais c'est extrêmement compliqué de savoir quand est-ce que tu en sors. Mais, bien sûr, également, c'est compliqué, très souvent, d'en rentrer. Lorsqu'on a fait la consultation sur le sommet aérien, parce qu'on a fait une grande consultation que je parlerai à un autre moment lors de ces crédits, M. le Président, on est atterris à Sept-Îles parce qu'on avait une intervention à faire à Sept-Îles, une consultation à faire à Sept-Îles. Et voilà qu'on devait partir sur la fin de la journée pour la Basse-Côte. C'était l'été, c'était l'été, il n'y avait pas de problème. Mais momentanément on reçoit une... les pilotes qui sont venus nous rencontrer ont dit : On ne peut pas partir. Comment ça, on ne peut pas partir? C'est l'été! Bien, c'est parce que le plafond est trop bas. Il y avait du brouillard, c'était impossible d'aller sur la Basse-Côte. Ils ont dit : Quand on regarde la température, ce n'est pas sûr qu'on réussisse à rentrer sur la Basse-Côte demain non plus parce que, semble-t-il, ce serait pour deux, trois jours. Ah oui? Ça fait que... Mais ils ont dit : On va attendre demain, il pourrait y avoir une fenêtre à telle heure. Parce que c'est des spécialistes qui disent ça, ce n'est pas nous, là. Imaginez-vous qu'on a attendu jusqu'au lendemain, et puis la fenêtre n'était pas encore revenue pour s'assurer qu'on puisse partir, mais ça devait prendre une heure à peu près. On a attendu encore, et la fenêtre s'est ouverte, et on est sortis. On est allés atterrir sur la Basse-Côte.

Mais, encore une fois, atterrir sur l'aéroport en Basse-Côte, ce n'est pas de tout repos, M. le Président. S'il vente de travers, si, nécessairement, tu as le vent dans le dos... Puis la piste, ce n'est pas une piste de 5 000 pieds, M. le Président. C'est une piste de 2 500 pieds et ça prend des bons freins, tu vois arriver le bout de la piste assez vite, M. le Président. Ce n'est pas une qualité, encore une fois, de desserte exceptionnelle pour les gens qui demeurent là. Et c'est regrettable autant pour le Nunavik de ne pas avoir nécessairement les bons services. Mais je sais qu'il y a des compagnies aériennes qui connaissent bien le dossier du Nunavik, et ils font un excellent travail.

Des régions telles que Sept-Îles, les Îles-de-la-Madeleine, la Gaspésie, l'Abitibi-Témiscamingue, le Saguenay—Lac-Saint-Jean, le Nord-du-Québec et le Bas-Saint-Laurent font également face à des tarifs aériens élevés. Ces tarifs nuisent aux déplacements de la population vers les grands centres, en plus d'affecter la filière du tourisme. C'est très rare qu'on a, chez nous, des visites touristiques parce que je dois vous dire que, s'il vient de l'Europe, quand il atterrit à Montréal puis il regarde le prix des billets pour venir dans ma région ou sur la Côte-Nord, il perd le goût bien net parce qu'il paie à peu près deux fois ou trois fois même le prix de son billet que ça lui a coûté pour faire l'aller-retour entre l'Europe et le Québec. Donc, vous allez comprendre, M. le Président, que ça vient affecter véritablement l'industrie touristique d'une façon extrêmement importante.

Parlons un petit peu, maintenant, M. le Président, de la qualité de la desserte aérienne régionale. C'est-à-dire, la qualité de la desserte régionale, pour les gens qui nous écoutent, là, c'est la fréquence des vols, combien on a de vols. Montréal-Québec, c'est moins un problème. On a beaucoup de sorties d'aéronefs, d'entrées d'aéronefs, on a beaucoup de destinations. Mais, lorsqu'on habite en région, c'est une autre histoire. Depuis de nombreuses années, la qualité des dessertes aériennes régionales préoccupe les utilisateurs, les élus et les représentants des communautés en région. Les fréquences de vols offerts par les transporteurs sont souvent jugées inadéquates et ne répondent pas aux besoins des régions. C'est souvent des gens qui sont des hommes d'affaires, des femmes d'affaires qui doivent aller momentanément dans les grands centres, mais la desserte aérienne ferait défaut, et ils sont obligés de prendre leur voiture ou de prendre l'autobus. Mais encore une fois c'est parce que prendre le train, à partir de chez nous à aller à Montréal, savez-vous comment ça prend de temps? 12 heures. Mettons que ce n'est pas une bonne idée de le prendre, là.

Les diverses communautés d'affaires régionales ont d'ailleurs soulevé à maintes reprises les besoins d'effectuer des allers-retours pour le besoin de leurs entreprises dans la même journée afin d'optimiser leurs déplacements et ainsi réduire les coûts reliés à l'hébergement. Lorsqu'on est obligé de coucher soit à Montréal ou à Québec, vous allez

comprendre, M. le Président, que ça vient augmenter d'une façon importante le coût de déplacement et, il faut bien se le dire, c'est inefficace. C'est extrêmement inefficace pour une entreprise. Toutefois, ces demandes peuvent engendrer des coûts supplémentaires d'hébergement des équipages en région. Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme. C'est des régionaux, ça veut dire que c'est des pilotes qui vont devoir coucher ou ce sont des gens qui vont devoir coucher, M. le Président. Donc, à partir de là, un ne va pas sans l'autre, tout d'abord.

De plus, plusieurs aéroports régionaux ne disposent d'aucune liaison aérienne régulière. L'implantation de nouvelles liaisons est cependant un exercice risqué pour les transporteurs qui doivent assurer la rentabilité de la liaison. C'est un petit peu tout ça, M. le Président, qui a fait que le sommet aérien a fait des consultations. Et c'est la raison pour laquelle on voulait entendre les gens dans les différents milieux.

Il y a seulement... Ça, c'est un problème, je vous dirais, de desserte, mais parlons... Je pourrais vous parler aussi, bien sûr, des équipements qui font défaut, parce qu'on atterrit à vue dans plusieurs régions au Québec, et puis, lorsqu'il n'y a pas d'instruments pour atterrir, vous allez comprendre que, quand il n'y a pas de vue, il n'y a pas d'atterrissage possible, alors que souvent les transporteurs qui font du transport... qui vont dans les régions n'ont pas non plus d'instruments sur l'aéronef même. Si on parle d'Air Canada, Air Canada n'a pas d'instruments et ne peut pas atterrir n'importe où, n'importe comment et n'importe quand.

Donc, il y a un sous-financement des infrastructures aéroportuaires, M. le Président. Plusieurs municipalités ou municipalités régionales de comté propriétaires d'aéroports régionaux ont des besoins financiers importants pour assurer le maintien, la réhabilitation, voire le développement de leurs infrastructures. Les projets requis pour maintenir et réhabiliter les infrastructures aéroportuaires souffrent d'un sous-financement chronique depuis plusieurs années, et ce, malgré l'existence d'un programme du gouvernement fédéral. La difficulté, pour les municipalités, les MRC, d'obtenir du financement pour les travaux relatifs aux infrastructures aéroportuaires fait en sorte que leur état se détériore continuellement année après année. M. le Président, quand ce n'est pas les pistes, c'est l'aéroport qui se détériore. Il faut un petit peu se promener partout au Québec dans les différents aéroports pour comprendre ce que je dis aujourd'hui.

Selon une évaluation du Conseil des aéroports du Québec, les besoins financiers liés à la réfection des pistes s'élevaient à 50 millions entre 2012 et 2016, M. le Président, pour les aéroports municipaux. Je parle strictement des aéroports municipaux, parce qu'il y en a 150, des aéroports au Québec, mais là je parle strictement des aéroports municipaux.

Plus récemment, l'UMQ a réalisé une étude, en 2017. Je pense que tout le monde... C'était dans les journaux, il y a beaucoup de monde qui ont lu ça. Elle faisait état, cette étude, M. le Président, de besoins d'investissements beaucoup plus importants pour le réseau aéroportuaire québécois. Cette étude établit à 396 millions de dollars pour une période de cinq ans les besoins pour l'ensemble des aéroports, incluant les aéroports municipaux, fédéraux, privés et ceux appartenant au gouvernement du Québec.

À eux seuls, les aéroports municipaux, ceux qui nous préoccupent aujourd'hui, là, auraient besoin de 232 millions d'investissements pour les cinq prochaines années, soit près de 60 % des besoins reconnus pour l'ensemble du réseau sur une période de cinq ans, pour leur remise en état, leur développement et leurs opérations. Cela inclut, bien sûr, les pistes ainsi que les bâtiments et tous les équipements essentiels aux opérations d'un aéroport, dont les équipements mobiles, telle une déneigeuse — il me reste cinq minutes, M. le Président? Donc, vous allez comprendre que, là, c'était la nécessité d'avoir un sommet sur les transports aériens régionaux, M. le Président, et cette nécessité-là, elle est venue d'elle-même. Donc, on a fait le tour du Québec, M. le Président. On a posé des actions.

D'abord, premièrement, ça a été d'avoir un sommet sur le transport aérien. L'organisation du sommet s'est faite, quant à lui, par les adjoints... c'est-à-dire conjointement avec la Société du Plan Nord et le ministère des Transports, dont Mme la ministre est ministre. La coprésidence du sommet a été, elle, assumée par mon collègue d'Abitibi-Est et moi-même, comme député de Dubuc. On a une spécialiste, Mme Dostaler, qui, elle, est actuellement doyenne à l'Université Memorial de Terre-Neuve. Et, anciennement, lorsqu'elle a débuté son mandat, elle était professeure titulaire de l'École de gestion John-Molson à l'Université Concordia. Une madame extrêmement compétente, M. le Président.

Maintenant, pour ne pas sauter mon temps, M. le Président, vous ne me le permettez pas, j'en suis convaincu, M. le Président, je vais demander à la ministre pourquoi avoir choisi une telle démarche de faire un sommet sur les aéroports du Québec.

Le Président (M. Rousselle) : Mme la ministre.

• (16 h 10) •

Mme Tremblay : Merci beaucoup, M. le Président. Alors, d'abord, je tiens à saluer le député de Dubuc, qui a également été un de mes deux coprésidents sur le Sommet sur le transport aérien régional, qui a fait un excellent travail également.

Si nous avons choisi une telle démarche, c'est parce qu'évidemment la problématique du coût élevé des billets d'avion, au Québec, elle n'était pas nouvelle, elle est connue depuis longtemps. Mais là on veut que ça bouge, on veut un impact, on veut que ça fonctionne. Et ce qu'on s'est dit, c'est : La meilleure façon, c'est de l'aborder avec ouverture, en partenariat avec les régions. On ne voulait pas imposer des solutions. On voulait qu'elles soient issues du milieu, en étant à l'écoute du milieu, de nos régions parce qu'il y a des réalités qui sont vécues et qui sont différentes d'une région à l'autre.

Donc, ce que nous voulions, c'était, bon, proposer des réponses, des solutions aussi adaptées pour contrer ces problématiques-là. Alors, c'est pour cette raison qu'il y a eu 23 consultations régionales et sectorielles en 2017, et des consultations qui ont été menées par mes deux coprésidents, et l'organisation du sommet, où il y a eu 300 personnes, de toutes les régions du Québec, qui étaient là parce que c'est un dossier qu'ils avaient à cœur et qu'ils ont toujours à cœur. Ils souhaitaient participer, les gens, contribuer à tout ce qu'on pourrait mettre en place pour améliorer les dessertes, et diminuer les coûts, et amener plus de concurrence. Alors, c'est pour ça.

Et, au terme de ce sommet-là, nous avons fait des annonces, M. le Président, des annonces qui ont été très bien accueillies par le milieu. Et les gens nous disaient : Oui, mais est-ce que les bottines vont suivre les babines? Eh bien, ça a été le cas, M. le Président. Dans le dernier budget, il y a un montant record pour le transport aérien régional de 173 millions de dollars qui a été annoncé. Et je peux vous dire que ça a vraiment été bien accueilli. Les commentaires étaient unanimes, tous très positifs.

Donc, ce que nous avons annoncé, c'est la mise en place d'un nouveau programme d'aide pour les infrastructures aéroportuaires régionales, un montant de 100 millions de dollars. Ce n'est pas rien parce que c'est un programme beaucoup plus généreux que le précédent, qui était de 1 million. Là, on parle de 100 millions. Et ça va permettre d'aider notamment les municipalités qui sont propriétaires d'un aéroport régional à payer, à financer plusieurs travaux d'infrastructure, des équipements aussi, qu'on pense aux pistes, balisage lumineux, bâtiments d'accueil, stations automatisées d'observations météorologiques, tout ça.

Ce qu'on a annoncé aussi, c'est la mise en place d'un programme d'aide pour la desserte aérienne régionale avec un montant de 22,5 millions de dollars. Les détails seront connus très bientôt. Et à quoi ça va servir, ce programme-là? Améliorer et développer les services qui sont offerts par les transporteurs aériens qui sont déjà présents au Québec, mais aussi encourager la venue de nouveaux acteurs. Ça peut aussi servir à financer un fonds de démarrage pour de nouveaux services aériens ou encore aider à maintenir des liaisons qui existent déjà, donc plus de concurrence sur le marché.

Le Président (M. Rousselle) : Merci, Mme la ministre. Vous pourrez continuer dans l'autre bloc, si vous voulez, il n'y a pas de problème.

Mme Tremblay : Certainement. Avec plaisir.

Le Président (M. Rousselle) : On va continuer, maintenant, avec l'opposition officielle, le député de René-Lévesque, un bloc de 20 minutes.

M. Ouellet : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Alors, à mon tour de vous saluer, Mme la ministre.

Aujourd'hui, on ne se parlera pas de troisième lien, ni de deuxième, ni de lien unitaire. Je veux parler d'un lien essentiel. Vous allez sûrement me voir venir gros comme un ballon de plage avec le fameux projet du pont sur la rivière Saguenay.

Mais, avant de s'y rendre, Mme la ministre, si vous me permettez, on a eu l'opportunité, ce matin, d'avoir le P.D.G. de la STQ, pour lequel j'ai posé certaines questions, notamment la programmation ou l'arrivée des nouveaux bateaux à Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Et j'ai cru comprendre, ce matin, que, dans le prochain semestre, le début du prochain semestre, on pourrait voir arriver un premier bateau, et à la fin du dernier semestre, donc au tournant de 2018-2019, le deuxième bateau arriverait. J'ai posé une question à la STQ, ce matin, à savoir que la journée où est-ce que le pont serait construit, qu'est-ce qu'on pourrait faire avec ces bateaux-là, et j'ai demandé l'opportunité de les relocaliser ailleurs au Québec. Et j'ai cru comprendre, par ses réponses ce matin, que Sorel-Tracy serait assurément la destination de choix pour réaffecter ces bateaux-là plutôt que Québec-Lévis, considérant que ces bateaux-là peuvent accueillir 110 véhicules à même le bateau et que ça pourrait causer un trop gros engorgement dans le Vieux-Port de Québec avec l'utilisation de ces bateaux-là.

La première question que j'ai pour vous, elle est de nature sécuritaire. Depuis plusieurs années, le ministère cherche une solution au grave problème de sécurité sur la route 138, notamment à l'approche du traversier. Le ministère évalue toujours les options possibles pour le réaménagement de cette portion de la route, et c'est la rue du Bateau-Passeur, du côté de Tadoussac.

En mars dernier, la municipalité de Tadoussac optait pour le projet de stationnement à un endroit précis. La ville s'oppose à l'expropriation, qui nécessiterait la démolition de six bâtiments patrimoniaux si le choix devait s'arrêter à un autre endroit ou des propriétaires d'établissements à vocation commerciale demandaient d'être expropriés en raison du bruit.

Alors, ma question, Mme la ministre, elle est très simple : Je ne le vois pas dans le PQI et je ne l'ai pas vu dans la programmation de 2018-2020 du ministère. Où est-ce qu'on en est rendu avec la programmation du projet de la route du Bateau-Passeur pour sécuriser les abords de Tadoussac à l'arrivée des traversiers?

Le Président (M. Rousselle) : Mme la ministre.

Mme Tremblay : Alors, M. le Président, juste avant de répondre à votre question, parce que vous faisiez référence évidemment au projet du pont sur la rivière Saguenay, simplement vous dire qu'en ce moment nous sommes au travail pour mettre en place ce nouveau bureau de projet. L'objectif du bureau de projet, c'est toujours de mettre à jour les études qui ont été réalisées ces dernières années. Donc, on pense à 1999 et celles qui ont été réalisées aussi en 2009 et déjà publiées. Donc, j'aurai le plaisir très bientôt de dire quel sera le mandat du bureau de projet ainsi que son fonctionnement, mais fort probablement que le dossier des traversiers sera abordé dans le cadre de ce bureau de projet parce qu'évidemment nous sommes sensibles aussi aux attentes des 130 travailleurs qui occupent des emplois qui sont reliés aux traversiers.

J'ai eu des échanges aussi avec des citoyens de la Côte-Nord concernant ce dossier important. Nous avons eu d'ailleurs une rencontre en février dernier. Vous étiez présent à la rencontre, votre collègue de Duplessis également, ma collègue de Charlevoix—Côte-de-Beaupré aussi. Donc, nous avons pu rencontrer plusieurs représentants de la Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord. Donc, la délégation Côte-Nord—Charlevoix—Côte-de-Beaupré pourrait changer sur le dossier du bureau de projet.

Donc, c'est clair que nous sommes un gouvernement à l'écoute, qui travaille pour les régions, et nous allons continuer en ce sens. Il faut savoir que le bureau de projet pour relier Baie-Sainte-Catherine à Tadoussac, donc, pour les gens qui nous regardent en ce moment, pour que ce soit bien clair, c'est une priorité de notre gouvernement. Ça avait même été annoncé par le premier ministre en octobre dernier, donc, lors d'une visite dans la région de la Côte-Nord.

Maintenant, concernant votre question pour le réaménagement de la route à Tadoussac... Si je comprends bien, c'est bien ça, donc, la 138 à Tadoussac, à l'approche du traversier, qui a pour objectif de répondre à la demande de la Société des traversiers du Québec, c'est bien ça? Donc, le but, c'est d'améliorer le processus d'embarquement, mais aussi de débarquement, en vue de l'optimiser. C'est clair que le ministère des Transports poursuit en ce moment son analyse des solutions envisagées, notamment en fonction des commentaires qui ont été recueillis dans le milieu, mais aussi auprès de la Société des traversiers du Québec. Donc, ça va tenir compte aussi de la mise en place du bureau de projet pour réviser les études entourant la construction d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay, qui a été annoncé, donc, par le premier ministre, et dont tous les détails seront dévoilés, là, au cours des prochaines semaines.

M. Ouellet : O.K. Donc, si je comprends bien, puis je ne veux pas vous faire dire des choses que vous n'avez pas dites, mais juste que je comprenne bien, c'est toujours à l'étude, la reconfiguration ou, du moins, la sécurisation des approches du bateau à Tadoussac. Et, si je vous entends bien, ça fera partie aussi des réflexions issues des travaux à l'intérieur du bureau de projet. C'est ce que j'ai bien compris, Mme la ministre?

Mme Tremblay : Oui, vous avez très bien compris.

• (16 h 20) •

M. Ouellet : O.K. D'accord. Bien, ça me surprend, mais ça me satisfait. Je vais vous dire pourquoi : Parce que le grand questionnement qu'on a présentement, c'est... Le bureau de projet va livrer son résultat. Le ministre, dans un article de Radio-Canada, le 12 avril, lors d'une entrevue donnée lors de sa présence avec le premier ministre de Terre-Neuve-et-Labrador, a déjà spécifié son intérêt pour un pont à deux voies, et nous explique de quelle façon on va s'y rendre, et il veut connaître les coûts. Puis ça, je suis à l'aise avec ça. Je n'ai pas de misère avec ça.

Mais la grande question qu'on a, c'est qu'une fois qu'on va évaluer le bureau de projet, puis on se dit : On est d'accord, puis le gouvernement décide d'aller de l'avant avec le pont sur le Saguenay, alors les travaux de sécurité à Tadoussac deviendraient inutiles. Donc, à ce moment-là, on n'aurait pas à faire ces travaux-là qui, dans certains cas, coûteraient de l'argent aux contribuables, et donc seraient non nécessaires puisque, avec l'arrivée du pont, il y aurait des nouvelles approches qui devraient être faites pour contourner Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine, rendant ces dépenses-là désuètes. C'est ça que je comprends?

Le Président (M. Iracà) : Mme la ministre.

Mme Tremblay : Alors, M. le Président, évidemment, le bureau de projet, pour l'instant, nous n'avons pas encore dévoilé quel sera son mandat. Alors, ce sera dévoilé en temps et lieu. Mais ce que je peux vous dire, c'est que, oui, il y aura mise à jour des études qui ont été réalisées ces dernières années, en 1999 et en 2009.

Evidemment, aussi, concernant la sécurité à l'approche, où les traversiers, les emplois également, les travailleurs qui occupent en ce moment des emplois reliés au traversier, ce sera pris en compte aussi.

Donc, il y aura différents intrants pour le bureau de projet, mais tout ça sera dévoilé au cours des prochaines semaines. Alors, je vous invite à suivre ça très bientôt.

M. Ouellet : Vous me titillez un peu, je vais être honnête avec vous, puis ça fait plusieurs fois que je le mentionne au salon bleu. Alors, vous me dites : Dans les prochaines semaines. Il peut-y avoir une échéance de semaines, de mois? Quand vous dites les prochaines semaines, c'est mai, juin?

Mme Tremblay : Dans les prochaines semaines, je ne peux pas vous en dire plus. Mais nous travaillons activement là-dessus en ce moment. Alors, ça devrait être bientôt.

M. Ouellet : Quelque chose que vous allez peut-être être capable de me confirmer, Mme la ministre. J'ai beaucoup de respect pour la parole d'un ministre en cette Chambre et en travaux parlementaires. A plusieurs endroits, on a essayé de savoir c'était quoi, le montant disponible pour le bureau de projet. Dans le PQI, on ne le connaît pas. Et, lorsqu'un journaliste a questionné, je crois, l'attaché politique du ministre de la Côte-Nord, je ne dirai pas son nom, on a cru comprendre que les sommes seraient de 10 millions. Alors, est-ce que vous pouvez aujourd'hui, Mme la ministre, confirmer à tout le monde que c'est bel et bien 10 millions qui seront consacrés au bureau de projet, à l'étude pour un lien sur le pont... pas sur le pont mais sur la rivière Saguenay?

Le Président (M. Iracà) : Mme la ministre.

Mme Tremblay : M. le Président, ça fera partie de l'annonce lors du bureau de projet. Alors, vous aurez tous les détails très prochainement.

M. Ouellet : O.K. Donc, je présume que...

Mme Tremblay : Mais je comprends votre impatience, là.

M. Ouellet : Oui, oui, oui, parce que... Et, lorsqu'on s'est rencontrés avec les différents élus mais des gens représentant la société civile, il y a quelque chose qui était fondamental aussi, on vous a remis une charte de projet déposée par la région Côte-Nord mais aussi par Charlevoix et on avait certaines demandes qu'on voulait que vous teniez compte. Alors, je présume que vous n'allez pas me dire aujourd'hui qu'est-ce qui sera inclus dans le mandat. Mais est-ce que vous pouvez au moins me donner les indications à savoir que le travail de mobilisation... puis qui continue, d'ailleurs, sur... Je pourrais d'ailleurs vous fournir un petit sticker pour mettre sur votre véhicule lorsque vous ferez des rencontres en Côte-Nord, *Pavons la voie sur la Côte-Nord*. Ce que les gens veulent savoir, c'est, effectivement, est-ce qu'ils sont pris en compte dans cette charte de projet là, est-ce que et la communauté de Baie-Sainte-Catherine, Charlevoix—Côte-de-Beaupré, entre autres, mais aussi celle de la Côte-Nord pourront et devront participer, effectivement, aux différents travaux. Oui, il y a les mises à jour à l'étude. Il y a cet enjeu d'acceptabilité sociale, entre autres, l'impact que ça peut avoir sur les travailleurs. Bref, est-ce que le monde de chez nous va pouvoir discuter, échanger, colliger et même, dans certains cas, contrebalancer certaines informations qui seront effectivement discutées au bureau de projet?

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

Mme Tremblay : M. le Président, je tiens à rassurer le député de René-Lévesque. Le milieu va bel et bien être impliqué. Soyez-en assuré. Je peux vous dire aussi que je salue la mobilisation. J'ai été impressionné, lors de notre rencontre, avec les gens qui étaient présents à la rencontre. Ils ont bien défendu le dossier. J'ai senti que les gens voulaient travailler ensemble pour en arriver à une solution qui ne ferait peut-être pas l'unanimité, c'est rare qu'on a l'unanimité, mais vraiment travailler fort pour trouver une solution qui ferait consensus. Alors, évidemment, le milieu va être impliqué.

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

M. Ouellet : Dites-moi, Mme la ministre, considérant que ça sera annoncé sous peu, et, lors de cette annonce, on aura effectivement l'échéancier du bureau de projet avant la livraison de ses conclusions, par la suite, il y aura effectivement, bon, on connaît le processus, étude d'opportunité, audience du BAPE, appels d'offres, construction, grosso modo, Mme la ministre, on ne se tromperait pas si on parle d'un projet qui peut prendre, aujourd'hui, entre sept et huit ans avant que le premier véhicule passe sur le pont.

La question que les gens se posent, chez nous... Puis là vous en avez répondu une certaine partie tout à l'heure en disant : On va étudier effectivement la sécurité des approches pour la route du Bateau-Passeur à l'intérieur du bureau de projet pour savoir si c'est pertinent ou pas de les faire. La question que les gens se posent : Est-ce que les bateaux qui vont arriver présentement, là, qui sont sur le bord d'arriver, qui, pour nous, vont causer beaucoup plus de bouchons, qui auront effectivement un impact majeur sur la sécurité, est-ce qu'on ne serait pas mieux de les prendre et de les relocaliser tout de suite ailleurs puisqu'on aura effectivement entre les mains un bureau de projet qui va réfléchir sur l'opportunité et qui devrait conclure, à notre avis, sur la nécessité de mettre un pont sur la rivière Saguenay? Est-ce qu'on ne devrait tout simplement pas les recalibrer à un autre endroit et utiliser les bateaux déjà existants?

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

Mme Tremblay : Alors, M. le Président, d'abord, concernant le bureau de projet, il est trop tôt évidemment pour se prononcer sur l'échéancier. Donc, ce sera annoncé en temps et lieu. On se doit également de respecter les grandes étapes d'un dossier pour ce qui est des grands projets. Alors, ça, c'est clair, là-dessus, on ne s'avancera pas tout de suite.

Pour ce qui est de la livraison des nouveaux traversiers, effectivement, je répète ce que mon collègue M. Fortin vous a dit ce matin, c'est-à-dire que la livraison est prévue vers le mois prochain pour le premier et vers le mois de septembre pour le deuxième.

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

M. Ouellet : Bien, il n'était pas aussi précis que ça. Merci de le préciser. Moi, j'avais des semestres, vous me notez des mois. Alors, je suis...

Mme Tremblay : J'ai bien précisé «vers».

M. Ouellet : Oui, vers le... O.K. On a du plaisir. On va changer de registre un petit peu.

Vous êtes ministre déléguée de tout l'Est du Québec. Vous ne serez pas surprise si je vous parle de la 138, de son prolongement. Effectivement, dans le PQI, on nous indique le prolongement de la route 138 sur la Côte-Nord. Lors des discussions que nous avons eues avec le président du Conseil du trésor, on nous parlait d'une somme avoisinant les 272 millions. Je pense que la question aujourd'hui, Mme la ministre, c'est ne pas savoir c'est-u 232, c'est-u 272, les gens de la Basse-Côte-Nord, les gens qui ne sont pas reliés encore, et voir toute l'importance que notre premier ministre a donnée à ce lien économique qui devrait effectivement nous relier au Labrador.

J'aimerais connaître, de la part du ministère, quels sont les prochains échéanciers pour voir apparaître, effectivement, ces travaux-là réalisés, mais voir ces communautés-là, une fois pour toutes, reliées par un lien terrestre solide, mais surtout annuel, parce que, vous savez, dans certains endroits, ce sont des routes blanches qu'on utilise exclusivement lorsqu'il y a de la neige et de la glace. Alors, j'aimerais que vous m'en donniez un peu plus de détails, considérant ces investissements

qui sont attendus et qui faisaient aussi partie de la grande mobilisation des gens de la Côte-Nord, Pavons la voie sur la Côte-Nord.

Le Président (M. Iracà) : Mme la ministre.

Mme Tremblay : Alors, M. le Président, d'abord, je tiens à préciser que le prolongement de la route 138 ne ralentira pas la mise en place du bureau de projet pour le pont sur le Saguenay. On l'a d'ailleurs confirmé lorsque nous avons rencontré les gens en février dernier. Et je pense que ça a rassuré les gens qui étaient présents aussi parce que, pour eux, c'était important que les deux projets puissent aller de l'avant en même temps, et c'est ce que nous avons confirmé.

Donc, oui, effectivement, nous sommes toujours très sensibles aux préoccupations et aux réalités des résidents de la Basse-Côte-Nord, bien sûr. Le prolongement de la 138 dans la région de la Côte-Nord, c'est une des priorités en matière de transport du plan d'action 2015-2020 du Plan Nord. Et nous avons d'ailleurs annoncé des investissements de 232 millions de dollars en 2015. Nous sommes actifs dans ce projet. Je dois le préciser, il y a déjà des relevés aériens qui ont été réalisés à l'été 2017. Donc, l'été dernier, il y a eu des relevés aériens qui ont été effectués pour compléter les tracés manquants sur environ 250 kilomètres.

Nous avons aussi complété les travaux de déboisement entre Tête-à-la-Baleine et La Tabatière, mais aussi les travaux de déboisement qui sont prévus en 2018, donc, entre Kegaska et La Romaine. Donc, ça, c'est prévu pour cette année. Donc, c'est clair que nous comprenons la réalité des citoyens de la Basse-Côte-Nord. Nous travaillons aussi en concertation avec le milieu, et c'est important de le préciser.

Donc, pour la construction de ces deux tronçons que je viens d'énumérer, on prévoit débiter les travaux en 2019.

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

M. Ouellet : Et, selon vos équipes à l'interne, Mme la ministre, est-ce qu'il serait possible de voir un échéancier de fin, tu sais, un ordre de grandeur? Est-ce qu'on peut penser... Parce qu'on commence en 2019. On sait que, dans certains cas, il y aura des enjeux relatifs à la construction. Vous savez tout comme moi qu'en Basse-Côte-Nord il n'y a pas beaucoup d'entrepreneurs en construction, donc la disponibilité des entreprises est un enjeu, la disponibilité de la main-d'oeuvre aussi, d'où son importance, de bien le planifier dans le temps et de le voir à long terme. Alors, selon vous, dans ces investissements-là, le ministère a planifié... sur quel horizon de temps on devrait avoir terminé ces investissements-là?

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

Mme Tremblay : M. le Président, pour l'instant, ce serait prématuré de m'avancer sur un échéancier. Mais je vous répète que les travaux vont débiter en 2019, et ça va se faire en collaboration avec le milieu et les communautés également.

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

M. Ouellet : Mon temps...

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste quatre minutes.

M. Ouellet : J'aimerais le reporter sur le prochain bloc.

• (16 h 30) •

Le Président (M. Iracà) : D'accord. On va essayer de faire des calculs mathématiques. Mme la secrétaire, on va faire de la gymnastique.

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Pardonnez-moi?

M. Ouellet : ...parce que j'ai un autre bloc, bien honnête avec vous, j'ai un autre bloc puis j'aimerais entamer ce bloc-là comme étant un bloc complet. Ça fait que...

Le Président (M. Iracà) : Ça va, on va calculer le temps en conséquence, alors, ce qui met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons débiter un autre bloc d'échange avec la partie gouvernementale, et je vois le député de Vanier-Les Rivières qui est impatient de prendre la parole.

M. Huot : Oui, merci, M. le Président. Mais je pense que vous devez demander le consentement. Je ne suis pas sûr que je suis en remplacement dans votre commission.

Le Président (M. Iracà) : Non, non. En crédits, vous pouvez prendre la parole. C'est juste... seulement lors du vote. Et on vous a mis ce matin comme remplaçant du député d'Ungava.

M. Huot : Excellent. Merci, M. le Président. Parce que je suis dans deux commissions en même temps, actuellement. Donc, je tenais à venir faire un petit tour. Merci de m'accueillir dans votre commission, M. le Président. Salutations à tous les collègues qui sont là. Salutations particulières à Mme la ministre, qui est à ses premiers crédits officiellement, donc, comme ministre et... évidemment, premiers crédits comme ministre.

Et, vous ne serez pas surpris, je veux parler de la région de Québec, de la question de la mobilité, de la question des investissements routiers, mais des choses à venir aussi, certains enjeux que je veux soulever pour l'avenir, qui touchent peut-être plus particulièrement mon secteur chez moi, mais qui évidemment a un impact sur l'ensemble du réseau de la grande ville de Québec.

Il faut comprendre que Vanier-Les Rivières, c'est le centre géographique. Je pense que je le dis à chaque année, je fais les crédits depuis... Je pense que je n'ai pas raté de crédits des Transports depuis que je suis ici. Je le dis à chaque année, je situe bien Vanier-Les Rivières où est-ce que c'est, mais c'est le... Disons, les Galeries de la Capitale, c'est le centre du comté de Vanier-Les Rivières et c'est à peu près le centre géographique de la ville de Québec aussi. Donc, toutes les autoroutes ou presque de la ville de Québec passent soit dans le comté de Vanier-Les Rivières ou font la limite du comté.

Et je veux rappeler aussi aux gens qui nous écoutent, aux personnes ici, dans la salle, l'ensemble des interventions qui ont pu être faites sur le secteur... dans le réseau autoroutier, dans le réseau routier de la grande région de Québec, sous la responsabilité du ministère des Transports, évidemment, parce que ce n'est pas d'hier qu'on intervient sur notre réseau. On parle beaucoup des questions de trafic, des questions de bouchons de circulation depuis un certain temps, des pertes de temps dans le trafic, dans la région de Québec, mais on n'a pas attendu qu'il y ait du trafic pour dire : Aïe! il faut investir de l'argent dans notre programmation routière.

Je vais rappeler, depuis... Il y a 12, 13 ans, c'est quand même un gouvernement libéral qui a prolongé Robert-Bourassa, l'autoroute Robert-Bourassa en boulevard urbain, qui a eu un impact aussi dans le comté de Chauveau, je pense qu'on peut le dire, mais qui a eu un impact très, très important sur le développement de la ville de Québec, du comté de Vanier-Les Rivières. Mais, avec ça, il y a eu des interventions aussi sur... On peut prendre les autoroutes une par une, là. Sur l'autoroute Charest en direction ouest, on vient de compléter certains travaux jusqu'à la sortie Le Gendre, une portion de l'autoroute Charest aussi dans le secteur limites Vanier-Les Rivières, Jean-Talon, Louis-Hébert, là, les comtés se rejoignent, qu'on a complété une portion en béton récemment. Il y a eu des interventions déjà sur Henri-IV, il y en aura d'autres, les plus importantes s'en viennent, sur Henri-IV. Il y a même eu des rencontres avec les entreprises qui vont être touchées par les travaux. Il y en a une cette semaine, je pense, aussi, la ville de Québec organise avec les citoyens du secteur qui va... du secteur des Châtel et Neufchâtel qui vont être touchés par l'ensemble des travaux.

Il faut rappeler que le 400, 450 millions qui est là, les gens nous disent souvent, c'est beaucoup d'argent pour la distance, 13 ponts ou structures. Ce n'est pas de prolonger l'autoroute 20, de faire une... d'asphalter la voie. Donc, on est en train de faire 13 ponts ou 13 structures, qu'on refait, dont une des plus importantes de la ville de Québec, l'échangeur Capitale—Henri-IV. Donc, il y a beaucoup de travaux qui sont faits là. Il y a eu des interventions importantes qui ont été faites sur Duplessis aussi dans les dernières années. Il y a des choses qui ont été faites sur la Capitale aussi, des réaménagements importants. Robert-Bourassa en a eu aussi. À part la partie boulevard urbain, il y a eu des investissements importants. On a refait l'échangeur Robert-Bourassa—Charest, on a ajouté une voie réservée également sur Robert-Bourassa. Dans le plan de mobilité durable qui a été présenté avec le projet de tramway, le réseau de transport structurant qui est sur la table, on parle d'ajouter des voies réservées sur la partie nord de Robert-Bourassa.

Il y aura des choses sur Pierre-Bertrand aussi, mais je ne veux pas qu'on s'attarde trop à ces choses-là. Donc, il y a eu... Également, on a commencé des travaux sur l'autoroute Laurentienne pour réaménager. Je félicite et je salue le travail de la ministre comme députée de Chauveau dans ce dossier-là. Il y aura éventuellement, on l'a annoncé aussi, des investissements sur la partie sud de Laurentienne pour en faire un boulevard urbain dans la dernière portion, je pense que mon collègue de Jean-Lesage en a parlé tout à l'heure.

Donc, on voit qu'il y a une série de choses qui sont faites. On a une programmation routière, pour la région de la Capitale-Nationale, d'au-delà de 400 millions. C'est 422 millions, 2018-2020. Donc, il y a beaucoup de choses qui ont été faites.

Et on a aussi... Également, avec, évidemment, le réseau structurant et le troisième lien, il y a l'enquête Origine-Destination qui est en train d'être mise à jour, qui est, je pense, complétée, mais qu'on est en train d'analyser les données. Je sais, pour avoir discuté avec des gens du ministère des Transports, qu'on a constaté encore peut-être un certain problème qui pouvait demeurer, et c'est là-dessus, moi, que je vais vouloir entendre la ministre mais peut-être aussi les fonctionnaires, si on a la permission.

Deux volets, moi, qui touchent particulièrement mon comté, un qui est plus local et un qui est peut-être plus régional, c'est... et on le constate, j'ai déjà eu des discussions avec des gens là-dessus, il demeure un problème de bouchon de circulation dans la grande région de Québec, et c'est la Capitale, secteur Pierre-Bertrand. Capitale, secteur Pierre-Bertrand, on peut passer là le vendredi après-midi à 13 heures, 13 h 30, 14 heures, et il y a un problème de bouchon avec les gens qui rentrent de Laurentienne vers le sud et qui veulent entrer vers Capitale direction ouest. C'est la même chose, Capitale direction est avec les entrées et sorties de Pierre-Bertrand. On avait essayé, il y a un an ou il y a deux ans, je pense, de fermer une bretelle, la bretelle d'entrée et sortie... principalement entrée Pierre-Bertrand. Quand on faisait les travaux de l'échangeur dans le secteur Lexus, on avait fermé une des bretelles pour voir si ça pouvait améliorer les choses, mais ça empirait les choses sur la rue Marais. Donc, c'est constaté, et je pense qu'on va le voir quand on va mettre à jour l'enquête Origine-Destination, qu'il y a un problème là. Donc, il va falloir réfléchir, à un moment donné, étudier la question sur qu'est-ce qui peut être fait de plus, parce que ça demeure un problème, et ça, c'est dans les deux directions. Évidemment, en direction ouest, on va corriger une partie du problème quand on va refaire l'échangeur Henri-IV pour aller vers Val-Bélair, parce qu'il y a un problème de... Le soir, il y a un gros problème de trafic qui commence très tôt. Ceux qui

s'en vont vers Henri-IV vers le nord, ça refoule jusqu'à Pierre-Bertrand à l'occasion, donc, avec toutes les entrées et sorties Pierre-Bertrand, ça amène des problèmes. Mais, sur ce secteur-là en particulier, il va falloir réfléchir à la question. Première partie de ma question.

Et le deuxième secteur qui, à mon avis... et les personnes qui habitent le secteur, qui restent dans le nord de la ville de Québec, dans Vanier-Les Rivières, vers Chauveau aussi, c'est le carrefour Robert-Bourassa—Lebourgneuf, et le carrefour Robert-Bourassa—Lebourgneuf. Je sais qu'il y a des discussions entre le ministère des Transports, et la ville de Québec, et Les Galeries de la Capitale également, à la demande, entre autres, des Galeries de la Capitale, parce que Les Galeries de la Capitale sont en discussion importante avec la ville de Québec. La ville de Québec est prête à faire des interventions à court terme, entre autres la partie sur le... Prenons le trafic du retour à la maison. Quand vous tournez, vous êtes sur Lebourgneuf direction ouest, pour tourner sur Robert-Bourassa direction sud ce n'est pas le fun, ce n'est pas le fun. J'ai mon bureau pas tellement loin, j'essaie d'éviter ce coin-là, au retour à la maison, je prends d'autres chemins. Donc, il peut y avoir un réaménagement, faire une troisième voie pour tourner à gauche, il y en a déjà deux, donc un réaménagement des trottoirs, mais, dans les discussions qui ont lieu, on est prêts à revoir ce carrefour-là peut-être sur plus long terme. Ce n'est pas quelque chose qu'on va voir dans la programmation routière l'année prochaine non plus, à mon avis, mais c'est quelque chose qu'il va falloir étudier. On parlait peut-être d'un viaduc ou d'un réaménagement complet.

Donc, sur ces deux questions-là, moi, j'aimerais entendre la ministre et peut-être un spécialiste ou un fonctionnaire du ministère des Transports sur l'état des lieux des discussions et la vision d'avenir sur du moyen terme, parce que, disons-le, ce n'est pas des interventions qu'on va faire à court terme, mais je pense qu'il faut se pencher là-dessus, et les enquêtes Origine-Destination vont nous permettre de constater les problèmes. On constate... Les problèmes, on les connaît, aux ponts, on les connaissait sur Henri-IV. Donc, c'est pour ça qu'on a déjà annoncé... Avec le réseau structurant, on vient régler certains problèmes, mais il va demeurer ces points névralgiques là, et j'aimerais entendre la ministre sur ces deux points précis, s'il vous plaît.

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

• (16 h 40) •

Mme Tremblay : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Alors, je pense que le député de Vanier-Les Rivières sera heureux d'apprendre que, concernant le projet d'échangeur Capitale—Henri-IV, les coûts ont été revus à la baisse. Donc, on ne parle plus de 450 millions de dollars, comme c'était prévu au départ, mais maintenant de 300 millions de dollars. Alors, je pense que c'est une excellente nouvelle.

Le député de Vanier-Les Rivières a totalement raison lorsqu'il dit que la réalité a beaucoup changé dans la région de Québec. Il y a une quinzaine d'années, c'est assez rare qu'on parlait de manque de fluidité dans la région de Québec, dans la Capitale-Nationale. Depuis 15 ans, c'est-à-dire entre 2001 et 2016, il y a 103 000 voitures de plus immatriculées. Évidemment, ce sont des gens qui se retrouvent dans les artères principales, et il y a beaucoup de développements également qui s'effectuent vers le nord effectivement dans le comté Vanier-Les Rivières, le comté de Chauveau aussi. Donc, oui, ça crée davantage de congestion.

Plusieurs initiatives qui ont été annoncées. Donc, oui, on va refaire l'échangeur Henri-IV et la Capitale. Donc, ça va aider à améliorer la fluidité, ça, c'est certain. Là, il y a eu le dévoilement également du projet structurant de la ville de Québec. Dans ce projet-là que nous allons supporter comme gouvernement, il faut aussi savoir qu'il va y avoir l'ajout d'une voie dédiée à côté de Robert-Bourassa, donc, pour un métrobus, avec un stationnement incitatif gratuit qui sera construit sur Bastien. Donc, ça va aider également à améliorer la fluidité, un métrobus qui se rendra directement à l'Université Laval, un autre qui passera par Lebourgneuf pour se rendre au Centre Vidéotron aussi.

Nous continuons à investir parce que nous voulons qu'il y ait de moins en moins de bouchons de circulation à Québec. Nous voulons améliorer la fluidité, donc c'est vraiment le but. C'est ce sur quoi nous travaillons au gouvernement et au ministère des Transports. Donc, dernièrement, nous avons annoncé un montant, et le député de Vanier-Les Rivières le mentionnait très bien, un montant de 422 millions de dollars pour la Capitale-Nationale. Donc, ça va permettre de réaliser 135 chantiers et d'intervenir également sur plusieurs structures. On parle 52 structures qui appartiennent au ministère, 22 structures également qui appartiennent au réseau municipal.

Pour ce qui est de la reconfiguration du secteur Robert-Bourassa et Lebourgneuf, c'est sûr qu'il y a eu des travaux de prolongement de l'autoroute Robert-Bourassa au début des années 2000, et, à ce moment-là, la réalité était tout autre. La problématique de fonctionnalité de ce carrefour avait été étudiée... avait étudié l'idée de faire un étage, mais ça n'avait pas été retenu à l'époque. Il faut dire que les développements résidentiels, commerciaux étaient pas mal moindres à l'époque que ce que c'est rendu aujourd'hui, donc ça générerait pas mal moins de circulation à l'époque. Il y a d'autres développements aussi importants, majeurs qui sont prévus dans ce secteur au cours des prochaines années.

Donc, j'inviterais peut-être mon collègue le sous-ministre adjoint, Stéphane Lafaut, à donner un peu plus d'information au collègue de Vanier-Les Rivières à ce sujet, si ça...

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci. Vous pouvez prendre... Vous vous êtes présenté ce matin, à ma connaissance.

M. Lafaut (Stéphane) : Non. Non, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Vous n'étiez pas là ce matin?

M. Lafaut (Stéphane) : Non, j'étais ici...

Le Président (M. Iracà) : Alors, simplement vous nommer ainsi que votre titre. Je vous ai vu à l'arrière, mais vous n'avez pas pris la parole. C'est ça?

M. Lafaut (Stéphane) : C'est ça, M. le Président. Donc, Stéphane Lafaut, sous-ministre associé au sous-ministériat aux territoires.

Donc, M. le Président, je vais faire le point un peu sur les problématiques qui ont été décrites par M. le député.

Premièrement, c'est sûr et certain qu'il y a énormément de développements, de travaux qui arrivent dans la grande région de la Capitale-Nationale. Je dirais qu'on a une programmation qui est très agressive, que ce soit au niveau des grands projets ou que ce soit au niveau des projets de 100 millions et moins, et tous ces travaux-là requièrent une synchronisation minutieuse non seulement à l'intérieur de ce qu'on doit réaliser au ministère, mais aussi avec nos partenaires, dont la ville de Québec et les autres villes avec lesquelles on interagit, et aussi, bien entendu, avec la société de transport et dans certains cas aussi avec les commerces.

Maintenant, pour revenir à la réfection ou le pont d'étagement sur l'autoroute de la Capitale qui passe au-dessus de Pierre-Bertrand, on le reconnaît d'emblée, qu'il y a une certaine problématique, il y a une congestion. Personnellement, je passe là tous les jours, donc je suis à même de le voir, là, que, durant les dernières années, ça a ralenti. Et puis ce n'est pas nécessairement dû à ce secteur-là en particulier. C'est une suite, probablement, là, de différents secteurs qui font en sorte, là, qu'il y a des ralentissements. Les gens réaccélèrent, ils ralentissent, il y a des sorties, il y a des entrées. Donc, ça devient un peu... le coin devient un peu problématique. Il n'y a pas beaucoup non plus d'espace dans ce secteur-là. Lorsqu'on regarde, vous avez un pont d'étagement de l'autoroute de la Capitale qu'on ne peut pas nécessairement élargir à ce point-ci, et les terrains sont assez limités, il y a énormément de commerces.

Il y a quelques années, on avait justement essayé une solution, soit la fermeture de certaines voies, et puis ça s'est avéré une solution non appropriée. En fait, on a causé plus de trafic qu'autrement. Mais on a installé aussi, il y a deux ans, des boucles de détection aux lumières. Donc, le but de ces boucles de détection là est de détecter lorsqu'il y a une immobilisation puis il y a un certain niveau de trafic, ça ajuste le cycle des lumières pour vider l'intersection. Donc, pour l'instant, c'est tout ce qu'on a pu faire, c'est d'améliorer la fluidité en ajustant la fluidité des feux de circulation, et on travaille encore à trouver une solution.

Bien entendu, étant donné que les terrains sont serrés, il y a beaucoup d'espace commercial dans ce secteur-là, on doit travailler non seulement avec la ville de Québec mais aussi avec le milieu pour élaborer un certain consensus. Cela étant dit, on va au moins faire des travaux sur le pont d'étagement de la Capitale qui passe au-dessus de Pierre-Bertrand dans les deux prochaines années. Donc, vous allez voir des travaux au niveau de la réfection des joints de dilatation et puis aussi, là, du travail sur les poutres.

M. Huot : ...toute la question de Robert-Bourassa—Lebourgneuf?

M. Lafaut (Stéphane) : La question de Robert-Bourassa—Lebourgneuf, c'est un autre sujet auquel le ministère est confronté. On n'est pas étrangers au problème. La fluidité de la circulation n'est pas nécessairement là.

Écoutez, lorsqu'on a ouvert, et puis Mme la ministre l'a mentionné, lorsqu'on a ouvert Robert-Bourassa, le prolongement au nord, en 2007, on pouvait faire des prévisions sur 20 ans, et puis ce qu'on planifiait qui arriverait en 20 ans est arrivé en cinq ans au niveau de la congestion.

Donc, on a été surpris, un peu tout le monde dans la grande région, par le développement résidentiel au niveau des condos...

Le Président (M. Iracà) : ...30 secondes.

M. Lafaut (Stéphane) : O.K. Et, en plus, dans le secteur Lebourgneuf, bien, il y a tout l'aspect du développement commercial.

Donc, j'ai demandé au directeur général territorial de commencer à élaborer un plan de travail pour revoir l'intersection, et puis, dès cet automne, on va prendre des mesures de circulation précises qui vont pouvoir alimenter une possible étude de solution.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter un autre bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition, et je cède la parole au député de Deux-Montagnes.

M. Charette : C'est gentil. Merci, M. le Président. Mme la ministre, un plaisir d'échanger avec vous cet après-midi. Quelques questions concernant et les transports et la grande région de Québec.

Peut-être vous ramener un petit peu dans le temps, suite à des engagements qui avaient été pris soit en campagne électorale ou par le Parti libéral, là, tout simplement au niveau de la promenade Samuel-De Champlain. On sait que c'est une infrastructure qui fait le bonheur de bien des gens de la région et des gens qui la visitent, cependant, quand je regarde un petit peu les engagements que vous aviez pris au fil du temps, j'y vois des contradictions qui peuvent peut-être être expliquées cet après-midi.

Lors des élections de 2014, vous aviez, comme formation politique, pris l'engagement de réaliser la phase III de cette infrastructure et d'annoncer quelle forme prendra la phase IV. Or, on est à quelques semaines, sinon quelques mois, de la fin du mandat et la phase III n'est toujours pas réalisée. Et on est donc, conséquemment, bien loin d'annoncer la

forme que prendra la phase IV. Donc, déjà, à ce niveau-là, il y a deux engagements qui semblent avoir été rompus de votre côté. Donc, je serais intéressé à avoir votre éclairage, là, cet après-midi.

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

Mme Tremblay : Merci beaucoup, M. le Président. Alors, ce que je peux dire pour l'instant, c'est que notre gouvernement a exprimé très clairement notre volonté de poursuivre la promenade Samuel-De Champlain. Je pense que c'est un projet dont on peut être très fiers. Les taux de fréquentation et de satisfaction de la population pour la promenade Samuel-De Champlain en témoignent d'ailleurs, et le dossier d'affaires a passé par l'ensemble des comités et au Conseil des ministres, a reçu aussi les approbations nécessaires pour sa mise en oeuvre. Alors, notre objectif demeure le même, celui que les travaux puissent s'amorcer dès l'été.

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

• (16 h 50) •

M. Charette : L'objectif n'est pas le même, l'objectif n'a tout simplement pas été atteint. La phase III devait être complétée dans le cadre du présent mandat, et c'est un mandat qui tire à sa fin. En fait, non seulement ils n'ont pas été complétés, ils n'ont tout simplement pas été amorcés. Donc, pourquoi en fait? Et j'ai posé essentiellement les mêmes questions à votre collègue aux Transports ce matin, sur plusieurs engagements que vous aviez pris, souvent la main sur le coeur. Et là on se rapproche de la fin d'un mandat, et ces engagements-là n'ont même pas pris la forme du début de travaux.

Donc, pourquoi avoir annoncé, en 2014, la réalisation complète de la phase III, alors qu'elle n'est même pas amorcée à la fin du mandat?

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

Mme Tremblay : Alors, M. le Président, je pense que le ministre responsable de Capitale-Nationale a eu la chance de vous répondre à ce sujet lors de ses crédits. Il faut bien savoir que c'est la Commission de la capitale nationale qui est maître d'oeuvre de ce dossier-là. Nous, nous sommes partenaires.

M. Charette : Et, si la commission est maître d'oeuvre et que vous savez qu'elle n'est pas en mesure de livrer, admettons que c'est l'explication, pourquoi avoir pris l'engagement à l'élection? Et, si vous voulez, je peux vous faire la citation : «Un gouvernement du Parti libéral du Québec investira 500 millions de dollars pour l'élargissement...» Bon, c'est dit. «Un gouvernement du Parti libéral s'engage également à compléter les travaux de la phase III et à lancer les travaux de la phase IV de la promenade Samuel-De Champlain.» Et on fait référence à ce mandat-ci en particulier. Donc, c'est toujours, hein... On est dans une époque où le cynisme est important, où les engagements électoraux sont remis souvent en cause dans la population. Donc, on a un autre bel exemple d'engagement qui avait été pris de façon formelle de la part de votre formation politique et qui... bien, pas manifestement, ils ne seront pas respectés, puisque le mandat achève et que les travaux n'ont même pas été débutés.

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

Mme Tremblay : M. le Président, je le répète, l'annonce de la phase III est imminente. Je pense que mon collègue de la Capitale-Nationale, ministre de la Capitale-Nationale a été très clair à ce sujet lors des crédits. Le dossier d'affaires a passé par l'ensemble des comités et au Conseil des ministres, a reçu les approbations nécessaires pour sa mise en oeuvre. Donc, l'objectif demeure le même, que les travaux puissent s'amorcer dès cet été.

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

M. Charette : On nous indique une annonce imminente de la part du gouvernement pour la phase III. Bref, vous allez réannoncer ce que vous aviez déjà annoncé à la veille de la campagne électorale, et ce sont des comportements de cette nature qui, justement, contribuent à la désaffection du public à l'égard de la chose publique.

Je vous amène sur un tout autre terrain. On a naturellement beaucoup parlé du troisième lien. Du côté de la Coalition avenir Québec, c'est mentionné, on ne s'en cache pas, on souhaiterait qu'il y ait interconnexion sur le troisième lien pour justement favoriser la fluidité entre les deux rives. Cependant, malgré l'existence de cette possibilité, on voit, dans le PQI, qu'il y a toujours un montant appréciable qui est lié sur... pour la dalle sur le pont lui-même. Et je fais référence au point 7 du réseau routier à l'étude, donc la réfection du tablier du pont de Québec.

Pourquoi maintenir au PQI pareil engagement s'il n'y a plus de projet actuellement sur la table, un projet lourd de transport entre les deux rives?

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

Mme Tremblay : M. le Président, bien, c'est sûr que nous sommes propriétaires du tablier du pont, donc le principal utilisateur. Donc, le projet de réfection du tablier du pont de Québec consiste à assurer la pérennité des voies routières, piétonnières, cyclables du pont de Québec, lien interrives majeur. Donc, d'ici la réalisation du projet, le ministère qui effectue des inspections régulières... Les travaux de réparation pour le maintien de la structure se poursuivent aussi

pour qu'elle demeure sécuritaire et fonctionnelle pour les usagers. Alors, c'est clair que le projet de réfection du tablier du pont de Québec est assujéti à la directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques. Donc, il est inscrit au PQI 2017-2027 dans la catégorie des projets à l'étude.

Pour ce qui est du projet de troisième lien, je pense que ce que nous avons annoncé est clair, nous avons mis sur pied un bureau de projet au coût de 20,5 millions, le bureau de projet qui travaille très fort sur le dossier. Nous avons aussi lancé les appels d'offres en décembre dernier pour l'étude de besoins, étude de solutions. Et évidemment le but de ce travail, de ce bureau de projet sur le troisième lien, c'est d'améliorer la circulation entre les deux rives.

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

M. Charette : On s'éloigne un petit peu du sujet. Donc, pour ce qui est du tablier du pont, est-ce que l'étude qui est en cours ou l'évaluation qui est en cours vise à y faire passer l'interconnexion? Est-ce que c'est toujours dans cette perspective-là que travaille votre gouvernement ou vous êtes ouverts à ce que l'interconnexion se fasse ultimement à travers le troisième lien?

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

Mme Tremblay : M. le Président, pour ce qui est du projet structurant, nous avons annoncé des montants, et pour la ville de Lévis, pour justement réaliser une étude pour savoir quel serait l'idéal, là, pour faire l'interconnexion entre le service d'autobus à Lévis et le transport structurant à Québec.

Pour ce qui est du troisième lien, nous avons mis sur pied un bureau de projet, donc, et également nous avons lancé l'appel d'offres le 4 décembre dernier pour l'étude de besoins, étude de solutions, et c'est en 2020 que nous aurons la meilleure solution possible coût-bénéfice. Alors, évidemment, nous laissons travailler nos équipes, M. le Président. Notre travail est très clair, notre démarche est sérieuse, réaliste, transparente. Donc, le travail se poursuit.

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

M. Charette : Au départ, lorsque cet élément-là a été ajouté au PQI, et ça fait quelques années qu'il a le statut «à l'étude», c'était dans la perspective de l'abaisser pour laisser passer, justement... Donc, cette perspective-là, elle est encore présente? Vous travaillez toujours dans une perspective d'abaisser le tablier pour laisser passer cette infrastructure de transport lourd? Et, sinon, pourquoi le maintenir au PQI, si la décision n'est pas prise à ce moment-ci?

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

Mme Tremblay : M. le Président, l'interconnexion entre Lévis et Québec, elle est essentielle. Alors, c'est pourquoi d'ailleurs cette condition est écrite noir sur blanc dans l'entente qui a été signée entre le gouvernement et la ville de Québec. Nous avons aussi annoncé, en compagnie du maire de Lévis, un montant de 4,4 millions de dollars pour permettre à la ville de Lévis d'étudier l'interconnexion avec le projet structurant de la ville de Québec. Et il faut aussi rappeler que le bureau de projet du troisième lien étudie non seulement l'implantation d'un nouveau lien entre les deux rives, mais aussi l'optimisation des liens qui existent, dont le transport en commun.

Donc, je peux vous confirmer, M. le Président, que le bureau de projet sur le troisième lien va prendre en considération les projets de transport en commun des deux villes.

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

M. Charette : Oui. On s'éloigne, encore une fois. Au départ, ça a été ajouté dans le PQI parce qu'on prévoyait d'abaisser le tablier pour laisser place à une structure lourde. C'est ce qui justifiait l'ajout dans le PQI il y a quelques années de ça. Si éventuellement l'interconnexion, par exemple, prenait la forme de navette express par autobus, ce ne serait pas nécessaire d'abaisser le tablier du pont dans cette perspective.

Donc, je répète ma question et j'aimerais qu'au niveau de la réponse on ne s'en éloigne pas trop. Est-ce que ce scénario-là est encore à l'étude? Est-ce que vous avez encore la possibilité de planifier des travaux qui abaisseraient le tablier du pont pour laisser place à une structure plus lourde, que ce soit tramway, SRB, peu importe comment on l'appelle?

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

Mme Tremblay : M. le Président, qu'il y ait interconnexion ou pas en lien avec le pont de Québec, nous devons agir pour assurer la pérennité des voies routières, piétonnières et cyclables du pont de Québec. Donc, la réfection du tablier du pont de Québec est à faire. Le projet est à l'étude, je le répète. Donc, contrairement au chef de la CAQ, on ne veut pas démolir le pont de Québec, M. le Président.

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

M. Charette : Le temps file, je vais vous amener sur un autre dossier dans le même secteur, la tête des ponts, un autre engagement, malheureusement, rompu de la part de votre gouvernement, parce que, dès 2012, on devait, au départ,

dévoiler le plan et, bon, suite à votre élection, on devait passer aux étapes suivantes rapidement. 2018, on est toujours au même stade. Est-ce que vous pouvez me confirmer si des schémas directeurs de la tête des ponts sont complétés à ce moment-ci?

Le Président (M. Iracà) : Alors, si vous êtes capable de répondre en 10 secondes. Sinon, ce sera dans un prochain bloc, Mme la ministre.

Mme Tremblay : Alors, ce sera dans un prochain bloc parce qu'en 10 secondes je n'ai pas le temps de donner toute l'information.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, ceci met fin à la période d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. Nous allons procéder à un bloc d'échange avec le député de Gaspé, qui est présent avec nous. M. le député de Gaspé, pour un temps d'environ neuf minutes.

• (17 heures) •

M. Lelièvre : Merci, M. le Président. Je tiens à saluer tous les élus ici présents. Mme la ministre, d'emblée, je tiens à vous remercier pour l'excellente collaboration de votre équipe avec mon équipe ici, au parlement, et dans le comté pour différents échanges, différentes demandes d'information qui ont été soumises. Et c'est intéressant, je tiens à le souligner puis à vous remercier de cette collaboration-là.

Au-delà de ça, on a quand même en Gaspésie des enjeux majeurs. Deux dossiers que j'aimerais soumettre à votre attention aujourd'hui. On pourrait parler de davantage de dossiers, mais, le temps étant limité, on va se limiter à deux dossiers. Le premier étant le chemin de fer gaspésien.

Vous avez sûrement entendu ma demande de motion ce matin. Écoutez, vous connaissez sûrement très bien le dossier. C'est un dossier de longue haleine. Pour faire un petit historique très rapide, 2015, Transports Québec devient propriétaire du chemin de fer en Gaspésie. Et l'an passé, pratiquement il y a un an, le premier ministre du Québec a annoncé une somme de 100 millions pour mettre à niveau le chemin de fer entre Matapédia et Gaspé. Bientôt un an s'est écoulé, et je vous dirais que, selon les dernières informations, il y aurait une somme d'environ 4 millions qui aurait été investie, surtout en études, quelques travaux mineurs. Et on se demande, en Gaspésie, quel est l'avancement du dossier. Et c'est inquiétant de voir qu'après un an d'une annonce par le premier ministre seulement 4 millions de travaux ont été réalisés. Puis les élus et les intervenants économiques souhaiteraient avoir un échéancier précis décrivant la nature des travaux et les lieux qui vont être réparés pour pouvoir répondre aux besoins des industriels. On sait qu'il y a Ciment McInnis et LM Wind Power, entre autres, de Gaspé, qui attendent ce service-là. Donc, c'est ma première question.

Ma deuxième — je vais y aller d'emblée, vu que le temps est limité — ma seconde question touche la route 132 du côté de la Haute-Gaspésie, dans le secteur de Sainte-Anne-des-Monts. En décembre 2016 et janvier 2017, il y a eu 100 kilomètres de route 132 qui ont été fermés suite à une tempête, des fortes marées. Il y a eu trois ruptures de la route 132 dans le secteur entre Sainte-Madeleine et la municipalité de... la localité de Tourelle. La route a été fermée pendant trois jours, privant les usagers, là, de la seule route qui dessert ce secteur-là. Ça a été une expérience difficile pour les gens du secteur. Les gens ont resté craintifs. Et des réparations temporaires ont été effectuées aux trois points de rupture.

La question qu'on se pose, c'est : Est-ce qu'il y a un plan pour sécuriser, à moyen et long terme, la route 132 dans le secteur de la Haute-Gaspésie? C'est la seule route, je le redis, là, qui dessert le secteur de la Haute-Gaspésie, donc c'est une route qui est extrêmement importante. Et j'aimerais savoir s'il y a un plan, est-ce qu'il y a des actions pour sécuriser, à moyen et long terme, cette route nationale là. Merci.

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

Mme Tremblay : Merci beaucoup, M. le Président. D'abord, d'entrée de jeu, je tiens, moi aussi, à féliciter le député de Gaspé pour sa collaboration dans le dossier du transport aérien régional. Je sais que c'est un dossier qu'il a à cœur personnellement, qu'il connaît bien, qu'il maîtrise assez bien. Dès que je suis arrivée en poste, rapidement il m'a posé quelques questions en Chambre, à l'Assemblée nationale, mais il est allé plus loin, il m'a demandé de le rencontrer personnellement, rencontre qui a eu lieu. Et donc je trouve qu'il a bien travaillé, bien défendu le dossier qui touche, évidemment, beaucoup aussi la Gaspésie, comme bien des régions au Québec. Alors, je tiens à vous remercier là-dessus.

Concernant le chemin de fer, ça ne fait pas partie de mes dossiers, en tant que ministre déléguée aux Transports, alors... Parce que, vous savez, comme ministre déléguée aux Transports, je suis responsable des dossiers d'infrastructures routières qui touchent l'ensemble de l'Est du Québec, dont la Capitale-Nationale et le Grand Nord également, je suis responsable du dossier du transport aérien régional et également des dossiers hors route, alors... le dossier du chemin de fer fait plutôt partie des dossiers du ministre des Transports en titre. Par contre, si vous le souhaitez, évidemment, le ministre des Transports sera là ce soir, si vous souhaitez lui poser la question. Ou encore je pourrais peut-être vous suggérer quelqu'un du ministère qui pourrait répondre à votre question là-dessus. C'est à votre guise.

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

M. Lelièvre : C'est ça. Bien, le second volet de la question, peut-être aborder, pour le temps qu'il nous reste, là, la problématique de la route 132, dans la Haute-Gaspésie, là, qui a été fermée sur une centaine de kilomètres, il y a un peu plus d'un an, savoir où en sont rendus les travaux pour sécuriser les lieux à moyen, long terme, compte tenu que les interventions qui ont été réalisées sont plus des actions à court terme pour que la route soit rouverte. Mais les gens sont

inquiets à savoir est-ce qu'il va y avoir des travaux plus... je dirais plus d'envergure pour s'assurer que la situation ne se reproduise plus.

Le Président (M. Iracà) : Mme la ministre.

Mme Tremblay : M. le Président, le ministère effectivement travaille à limiter la vulnérabilité du réseau routier face aux impacts des changements climatiques. Donc, on pense aux tempêtes, aux événements météorologiques extrêmes, des phénomènes qui s'accroissent davantage comme l'érosion, les inondations. Chaque année, il y a plusieurs interventions qui sont réalisées pour assurer la sécurité des usagers et pérenniser aussi nos infrastructures.

Donc, il y a des travaux qui consistent majoritairement à construire ou à réparer des structures de protection, qu'on pense à des murs d'enrochement, aussi, le long du réseau routier côtier. Il y a de nouveaux moyens d'adaptation aussi qui s'intègrent mieux au milieu, qui sont maintenant proposés aux sites propices à ces solutions innovatrices. Et il y a un plan d'action qui est actuellement en élaboration pour mieux définir une stratégie d'intervention à long terme.

Il faut bien comprendre que le ministère des Transports ne travaille pas seul dans ce dossier-là. C'est un travail qui est effectué en collaboration avec le ministère de la Sécurité publique et le ministère de l'Environnement. Donc, si vous souhaitez avoir plus d'informations à ce sujet, je pourrais également, là, vous référer à quelqu'un, là, du ministère, là, qui pourrait vous donner davantage d'informations là-dessus.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la ministre. M. le député, 2 min 30 s

M. Lelièvre : O.K. Bon, je remercie la ministre pour les informations. Je vous dirais que oui, du côté de la route 132, ce serait apprécié peut-être que, dans... On n'aura peut-être pas le temps de faire le tour du dossier aujourd'hui, mais de façon précise, là, ce secteur-là mériterait, je crois, qu'on s'y attarde. Je tiens à le répéter, c'est la seule route, hein, qui dessert une centaine de kilomètres. Les gens ont été vraiment enclavés pendant trois jours. Il y a eu des expériences pénibles, puis il ne faudrait plus que la situation se répète.

Puis, comme je le disais, je passe là chaque semaine, deux fois par semaine, les travaux temporaires qui ont été réalisés déjà commencent à être... je veux dire, commencent à ne plus faire le travail. Donc, je présume que c'étaient des travaux ponctuels, mais il va falloir vraiment penser à une intervention pour du moyen, long terme. C'est un milieu qui est escarpé, c'est complexe. Il y a des études qui ont été commandées, mais je pense qu'il va falloir passer de l'étape des études à des travaux précis assez rapidement parce que les changements climatiques font en sorte que c'est un secteur très vulnérable. Et il y a une dizaine de municipalités, donc, qui sont visées par ce tronçon de route là. C'est vraiment une priorité puis j'aimerais que la ministre, là, puisse peut-être s'enquérir d'informations précises sur qu'est-ce qu'on peut s'attendre comme intervention, de la part du ministère, et je serais disponible pour une rencontre pour échanger soit avec vos fonctionnaires ou avec des gens de votre cabinet, mais je transmets ici les inquiétudes des gens de la Haute-Gaspésie.

Pour ce qui est du chemin de fer, j'adresserai mes demandes au ministre Fortin. D'ailleurs, j'ai une rencontre de prévue prochainement. On m'avait dit que ça pouvait être traité ici aujourd'hui, lors des travaux aux crédits, c'est pour ça que je vous l'ai adressé, mais il n'y a pas de problème, je vais les adresser directement au ministre Fortin puis au ministre régional. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup, M. le député. Alors, si vous voulez un mot pour la fin, Mme la ministre, il vous reste 30 secondes.

Mme Tremblay : Oui. Alors, ce soir, le ministre en titre des Transports sera ici, aux crédits, si vous souhaitez lui poser la question concernant le chemin de fer. Concernant le dossier de la 132, bien, c'est clair que nous sommes sensibles aux préoccupations des citoyens parce que la sécurité est primordiale. Là-dessus, on ne lésine pas, c'est très clair. Donc, c'est pour ça qu'il y a un plan d'action aussi qui est en élaboration parce qu'on veut vraiment définir une stratégie d'intervention à long terme. On travaille aussi avec les directions territoriales, alors je sais qu'ils sont bien au fait, là, des enjeux. Et je vous invite, n'hésitez pas, à prendre contact, effectivement, avec mon cabinet, pour qu'on puisse organiser une rencontre pour vous donner toute l'information, là, pour mieux informer encore vos citoyens. Ça va me faire plaisir. On est très ouverts.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la ministre. Merci, M. le député. Alors, nous allons débiter un nouveau bloc d'échange avec la partie gouvernementale, et je cède la parole à mon collègue, M. le député de Vimont.
• (17 h 10) •

M. Rousselle : Merci, M. le Président. Premièrement, je voudrais saluer la ministre, toute son équipe, justement, du cabinet, les gens du ministère, que j'ai salué aussi ce matin. Encore une fois, je vais vous le redire parce qu'il y a peut-être des gens qui n'étaient pas là ce matin, moi, je suis bien conscient que vous travaillez vraiment fort, tous les gens du ministère, du cabinet, pour préparer les crédits, et je sais que c'est un travail colossal, et puis je voulais juste vous dire que, les députés, on est bien conscients... en tout cas, moi, je suis bien conscient, mais c'est sûr que tous mes collègues sont bien conscients de ça. Collègues de l'opposition officielle et puis la deuxième opposition, les collègues du côté gouvernemental, et aussi je ne voudrais pas oublier notre recherche qui nous seconde vraiment d'une manière incroyable.

Écoutez, moi, je veux vous parler de l'industrie du véhicule hors route au Québec et l'importance des bénévoles. Juste, je regardais un peu chez moi, à Laval, qu'est-ce qui se passait. Moi, je m'en rappelle, entre autres, d'avoir fait de la motoneige dans les années 1965, 1966, il y avait peut-être des gens qui n'étaient même pas au monde ici, et puis... Et je sais

que l'aventure de la motoneige a commencé, à Laval, dans les années 70. Donc, c'est vers les années 70 que ça s'est structuré, et, petit peu à petit peu, ça a grossi. Je sais que, quand ça a commencé à Laval, il y avait au total 68 membres. Je peux vous dire qu'ils sont vraiment plus nombreux maintenant. C'est vraiment un beau club, à Laval, qui fonctionne vraiment bien.

Je sais que ces clubs-là fonctionnent vraiment à cause de bénévoles parce que c'est grâce à ces bénévoles-là qu'on peut voir les sentiers bien entretenus, c'est à cause d'eux qu'on peut voir, justement, la progression, justement, de cette importance, de cette industrie-là. Parce qu'on le sait, qu'elle représente 14 400 emplois, tout de même, au Québec, c'est beaucoup des emplois. 3 milliards de retombées économiques, c'est... Quand j'ai vu les chiffres, wow! je n'en revenais pas, je ne pensais pas que c'était rendu à ce niveau-là. Je peux vous dire que ça a eu un gros... ça a fait du chemin, depuis 1970, je peux vous dire. Et sûrement aussi que les routes, les sentiers aussi ont fait du chemin, parce que, dans les années que j'avais commencé à en faire... puis, en passant, c'était une motoneige qui n'était pas trop, trop en condition, je n'avais pas beaucoup de sous, donc, à ce moment-là, j'étais plus souvent au garage que sur les sentiers, mais c'est des bons souvenirs pareil.

Écoutez, je sais que c'est vraiment... pour les Québécois, c'est des loisirs importants, mais on sait aussi qu'on attire beaucoup de gens de l'extérieur du Québec, un peu partout. Moi, j'ai rencontré, entre autres, dans les Laurentides, l'année passée ou l'autre année avant, des Français, justement, qui sont arrivés au Québec pour pouvoir faire, justement, de la motoneige et en profiter vraiment.

Je sais aussi que c'est une industrie majeure qui fait des retombées économiques, comme je vous disais tantôt, mais ça touche l'hôtellerie, les restaurants, les commerces d'approvisionnement, les ateliers mécaniques et, c'est sûr, les vêtements. Parce que, là, je pouvais voir, c'est comme le ski. Moi, je fais beaucoup de ski, mais je peux voir que c'est vraiment à la mode, il y a toujours des nouveaux modèles de vêtements, puis le vêtement, je pense qu'il est vraiment, maintenant, en vogue, et vraiment les gens veulent toujours avoir le dernier équipement sorti pour être à la mode un peu.

Et je sais que c'est important que des programmes visent, justement, à soutenir, justement, ces fédérations de clubs de motoneige, la fédération québécoise du quad, la Fédération québécoise des motos hors route et tous ces clubs-là, parce que, sans ces programmes-là, je pense que les... on aurait des problèmes à garder, justement, cette industrie-là en santé, parce qu'on est bien conscients que ces clubs-là, qui sont vraiment responsables, je pourrais vous dire... Moi, je sais bien, comme ancien policier, je les ai vus faire de la prévention dans les sentiers, je sais bien que les services de police font aussi leur travail là-dedans, mais c'est grâce à des gens responsables de ces clubs-là qui peuvent maintenir, justement, des clubs en santé. Et ça, justement, la population, à ce moment-là, est plus portée à aller vers ces clubs-là pour, justement, pouvoir en profiter.

Ça fait que, quand j'ai vu 8 000 bénévoles, c'est incroyable... Je peux vous dire qu'en 2017 j'ai rencontré, même, un citoyen de chez nous, M. Sergerie, de club de motoneige de Laval, on lui a même remis un prix. J'étais accompagné, justement, du ministre du Transport du temps. Et puis vraiment, lui, il m'expliquait, justement, tout le bénévolat qu'il faisait à l'intérieur. Et moi, je pensais que c'était juste quatre, cinq personnes. Non. Il me disait que, justement, leur club, il y a au moins... à l'exécutif et tous les bénévoles qu'il y a là, il y a au moins une trentaine de personnes qui travaillent soit pour la sécurité des sentiers mais aussi le maintien, la sécurité, s'organiser, justement, à faire des rassemblements pour pouvoir mousser la promotion de la motoneige et du quad. Donc, écoutez, moi, en tout cas, j'étais vraiment content de voir que les gens de chez nous travaillaient vraiment dans ce sens et puis... Et c'est là que je vois que la participation des clubs est essentielle à la réalisation.

Moi, je voulais juste voir... À chaque année, il y a des projets qui sont soumis par ces clubs-là. Sachant que c'est essentiel, nous, côté gouvernemental, on fait quoi, vraiment, pour les supporter vraiment, pour les motiver à continuer dans la même veine, toujours à faire mousser ce côté très important pour le Québec?

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

Mme Tremblay : Alors, M. le Président, je suis très contente d'entendre le député de Vimont aussi positivement envers cette belle industrie qui génère des retombées économiques d'un peu plus de 3 milliards de dollars pour l'ensemble du Québec. 3 milliards, ce n'est pas rien. Je pense que ça surprend quand je donne le chiffre.

On parle, évidemment, de la motoneige, mais aussi des VTT. Et ça attire même 30 000 touristes provenant de l'extérieur du Québec, qui chaque année viennent découvrir ou vivre l'expérience, notamment motoneige, à travers nos beaux sentiers, 59 000 kilomètres de sentiers. Nous avons un réseau unique au Québec. Oui, la motoneige est née, a été inventée ici, au Québec, mais ça se poursuit, et l'expérience motoneige est quelque chose au Québec. Alors, oui, on a des sentiers très bien développés, autant pour les VTT que pour les motoneiges, et c'est un grand réseau de sentiers qui est interrelié, qui interrelié toutes les régions du Québec, donc c'est majeur, c'est important, on peut se déplacer où on veut, que ce soit en motoneige ou en VTT. C'est apprécié.

Mais aussi il faut dire qu'il y a des besoins. Les besoins sont grands. Vous l'avez dit tout à l'heure, c'est une industrie qui repose entre les mains de bénévoles, 8 000 bénévoles, au Québec, des gens passionnés qui sont là parce qu'ils aiment ça, ils veulent s'investir, ils adorent faire du VTT ou de la motoneige, ils en mettent, des heures à entretenir les sentiers, à construire... aider à construire des ponts, des ponts. Mais évidemment il y a des besoins, puis il faut aussi que ça respecte les normes en matière de sécurité, en matière d'environnement. Alors, il y a des coûts, et on veut pérenniser nos sentiers de motoneige.

Il y a une volonté gouvernementale très forte, et j'ai été claire, lorsque j'ai fait adopter un projet de loi en novembre dernier, l'important, c'est de pérenniser nos sentiers de motoneige. Parce qu'il va y avoir également de nouvelles normes environnementales, dès 2020, qui vont s'appliquer, et on sait à quel point c'est important, si on veut conserver cette belle

industrie et les retombées, les retombées dans toutes les régions du Québec, hein, que ce soit pour des nuitées à l'hôtel, à l'auberge, que ce soit la restauration, donc, dans les relais, les restaurants, l'essence, il ne faut pas oublier, également. Quoiqu'il y a même de nouveaux modèles électriques, là, que j'ai vus dans les médias, cette semaine, donc peut-être, dans quelques années, on parlera également des motoneiges électriques.

Alors, c'est une très belle industrie, mais, compte tenu des besoins... Parce que nous avons des programmes réguliers que nous avons mis en place, en 2011, qui sont importants, à la demande des fédérations, fédération québécoise des motoneigistes du Québec, fédération québécoise des quadistes, également, deux précieux partenaires qui travaillent très bien avec nous. Donc, à ce moment-là, ils avaient demandé qu'un certain montant soit prélevé des plaques d'immatriculation pour aider, soutenir, dans le fond, cette industrie, soit pour les infrastructures, mais aussi protection de la faune et également pour l'entretien des sentiers. Mais force est de constater que le montant qui est prélevé pour les infrastructures était insuffisant, ces dernières années, et, en 2017 et 2016, donc, il y a de nombreux projets qui étaient déposés par les différents clubs et qui ne pouvaient être réalisés, faute de fonds.

• (17 h 20) •

Alors, ce que nous avons annoncé, en février dernier, et c'est du jamais-vu, c'est historique comme investissement, un peu plus de 10 millions de dollars qui ont été annoncés pour aider, pour soutenir les différents clubs de motoneige, pour réaliser des études, pour la construction de ponts, de ponceaux, réaligner des courbes, pour sécuriser davantage nos sentiers, mais les supporter aussi pour la réalisation de ces nombreux projets là.

Alors, ce montant que nous avons annoncé en février dernier a été accueilli comme un cadeau du ciel par les différentes fédérations et les différents clubs. On a commencé à faire les annonces dans les différentes régions qui reçoivent ces projets-là, et les motoneigistes et les quadistes sont tellement heureux, ça va faire la différence. C'est près de... environ 150 projets qui vont pouvoir être réalisés, dans l'ensemble du Québec. Donc, ça permet de concrétiser des projets qui avaient été déposés en 2016 et 2017, mais qui ne pouvaient pas être réalisés. Évidemment, il y a encore les programmes réguliers qui sont là, qui sont là pour durer. Donc, s'il y a de nouveaux projets à être déposés, ils pourront l'être dans le cadre des programmes réguliers. Donc, ça, ça se poursuit.

Mais, bon, nous avons fait des annonces en Beauce, nous avons fait des annonces en Abitibi. Nous étions dans le secteur de Val-d'Or, pas plus tard que lundi, et demain nous serons également dans la région des Laurentides-Lanaudière, nous serons à Saint-Tite vendredi, à Sherbrooke lundi. Hier matin, nous avions l'annonce également dans la Capitale-Nationale, donc, deux projets qui ont été retenus, notamment, dans le comté de Chauveau, un projet qui a été retenu également dans le comté de Portneuf. Mais ce sont des clubs qui offrent des services dans l'ensemble des régions et qui vont travailler sur des projets pour aider à pérenniser des liens pour desservir d'autres régions comme le Saguenay—Lac-Saint-Jean, Charlevoix, qu'on pense aussi à la Mauricie.

Alors oui, c'est une belle industrie. C'est des gens qui travaillent très fort. Au-delà des bénévoles, il y a aussi 14 000 travailleurs. Donc, c'est des emplois aussi, en plus des retombées économiques. Mais évidemment la sécurité demeure notre priorité dans les sentiers. Il y a également des campagnes de sensibilisation, une campagne de sensibilisation qui a été lancée l'automne dernier. Il y a toujours également les fédérations qui travaillent très fort sur des programmes et qui font également de la sensibilisation dans les sentiers. Et, bien, ça porte fruit, ça porte fruit. Les gens sont plus prudents dans les sentiers.

Évidemment, cette année par exemple, il y a eu malheureusement 19 décès à motoneige. Évidemment, un décès, c'est toujours un décès de trop, mais ça demeure quand même que c'est l'année qui a été la moins meurtrière. Alors, je pense que tous ces efforts de sensibilisation portent fruit, mais il ne faut pas lâcher, ça, c'est clair. Il faut continuer à travailler. Et les fédérations, les différents clubs sont bien au fait de ça, et ils travaillent très fort, entre autres, avec notamment les nombreux bénévoles.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la ministre. Et je cède la parole maintenant au député d'Abitibi-Est, qui a une question pour vous.

M. Bourgeois : Pour combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vous dirais, pour à peu près huit minutes.

M. Bourgeois : Parfait. Merci, M. le Président. Oui, Mme la ministre, effectivement, quelle belle journée, lundi. On a fait une belle activité à l'extérieur. Avoir eu un peu plus de temps, on aurait pu aller faire un peu de motoneige, parce que notre réalité fait en sorte que, cette année, on a encore la possibilité de faire de la motoneige. D'ailleurs, les présidents de club qui étaient avec nous nous l'ont dit, c'est vraiment une année exceptionnelle, quoique la saison de la motoneige, dans notre secteur, on parle facilement de 12 à 14 semaines.

Donc, évidemment, l'annonce de lundi a été très favorablement reçue puisqu'elle va permettre de pérenniser des sentiers, des plus beaux sentiers de motoneige au monde. Et ce n'est pas nous qui le disons. Les revues spécialisées américaines, qui sans l'ombre d'un doute... qui s'inscrivent, dans le fond, dans une dynamique et qui disent : Nous, avec ce qu'on a de la part des utilisateurs qui, en Amérique du Nord, font l'utilisation de ces sentiers-là... nous disent que sans l'ombre d'un doute... Et l'Abitibi en particulier ont des sentiers tout à fait extraordinaires, avec des distances très grandes, ce qui est très apprécié de la part des motoneigistes, parce que parfois, au sud de la province, ils sont toujours en train de traverser une route, tandis que, dans notre territoire, évidemment, ils peuvent être appelés à refaire le plein avant de retraverser une route, de façon importante.

Donc, cette industrie-là, elle est importante parce qu'elle donne accès à un vaste territoire pour le loisir. Elle permet aux gens qui habitent le territoire d'en profiter pleinement, mais également d'accueillir des touristes étrangers,

et même dans notre région. Nous, on a fait faire, avec la collaboration... les clubs de motoneige et l'association touristique régionale ont fait faire une étude très révélatrice, même, pour les acteurs du milieu, qui pensaient par exemple... C'était connu, qu'il y avait plusieurs Ontariens qui venaient utiliser les sentiers de motoneige, mais les gens avaient l'impression que c'étaient plus des gens du Nord-Est ontarien. Mais, à la grande surprise de tout le monde, la majorité des utilisateurs ontariens étaient des gens du secteur de Toronto et de Mississauga. Donc, un apport financier important. Beaucoup d'utilisateurs, également, des États-Unis, ce qui démontre clairement, justement, la qualité à la fois des installations et des pistes.

Mais il y a d'autres impacts encore très importants. Par exemple, le réseau des pourvoies, à une époque où il y a eu un ralentissement au niveau des clientèles, dans le secteur de la pourvoie, au niveau de la pêche et de la chasse, l'industrie de la motoneige, qui s'est développée avec une proximité des sentiers, avec ces installations-là, a revigoré l'industrie des pourvoies. Et, pour certains, dans notre région, l'industrie de la motoneige représente plus de 50 % de l'apport financier des opérations. Donc, c'est un changement important qui a permis, donc, de valoriser ces installations-là sur une base annuelle pérennisée et a permis aussi de mieux faire découvrir l'ensemble du territoire.

Donc, cet apport-là également, Mme la ministre, il amène le phénomène... Parce que la région de l'Abitibi-Témiscamingue, entre autres, est une région où il y a beaucoup de milieux humides, donc il y a toute une problématique de pouvoir avoir accès au territoire rapidement, au début de l'hiver, pour pouvoir aménager les sentiers de façon adéquate parce que, pour les équipements, si on entre dans des zones de milieux humides, il y a des risques, c'est plus compliqué, il pourrait y avoir de l'enlèvement de ces véhicules-là. Donc, le fait d'avoir des installations mieux adaptées avec cette réalité-là, c'est fort important.

Je coupe court parce que je veux quand même revenir sur un point que vous nous avez parlé, qui est fort important et qui aurait pu mettre en péril cette industrie-là, c'est toute la question de l'immunité des poursuites au niveau des VHR. Ce dossier-là, depuis 2004, lorsqu'il y a eu la loi qui a été mise en place pour prévoir l'immunité à l'égard des actions en justice fondées sur les inconvénients de voisinage... Puis on peut comprendre. À ce moment-là, la technologie, le type de motorisation, le type d'utilisation aussi... Parce que je pense qu'il y a eu une évolution de la part de la clientèle motoneigiste dans les pratiques, c'est-à-dire le respect des voisinages, la courtoisie dans les sentiers, toute la régulation au niveau de la vitesse, la signalisation, fait en sorte que, pour permettre le maintien du réseau provincial... Parce que cette industrie-là, elle est très liée avec la possibilité de pouvoir faire la boucle... Nous, on voit fréquemment, dans ma région, des gens qui arrivent du secteur de Laval, du secteur de l'Outaouais vers l'Abitibi pour faire la boucle complète. Et donc il y avait un risque fort important, et c'est pour ça qu'il y a eu l'adoption, au mois de novembre 2017, de la loi n° 147. J'aimerais ça que vous nous ameniez un petit peu plus loin dans cet enjeu-là et la suite des choses par rapport à cet enjeu-là.

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

• (17 h 30) •

Mme Tremblay : Merci beaucoup, M. le Président. Évidemment, ce projet de loi, que j'ai fait passer en novembre dernier, est pour moi très important parce que c'était mon premier projet de loi en tant que ministre, et c'est le premier dossier sur lequel j'ai travaillé, donc, dès que je suis arrivée en poste.

Donc, oui, la décision de prolonger à nouveau l'immunité a été prise à la suite des recommandations du rapport sur l'immunité des poursuites qui étaient fondées sur les inconvénients de voisinage et aussi le processus de plainte qui a été déposée à l'Assemblée nationale en juin 2016. Et donc le gouvernement, ce que nous avons fait, c'est que nous avons donné suite au rapport qui proposait de prolonger l'immunité de poursuites jusqu'au 1er janvier 2020. Et ce qu'on nous demandait aussi, c'était de bonifier le processus de traitement des plaintes, la médiation, l'arbitrage pour assouplir l'application et renforcer l'efficacité auprès des parties concernées par un inconvénient de voisinage.

Donc, je tiens à rappeler que les différentes fédérations, mais aussi les organismes demandaient la reconduction de l'immunité. Pourquoi? Pour sécuriser le travail de leurs bénévoles mais aussi d'assurer la stabilité du réseau des sentiers, qui repose, et je le mentionnais plus tôt, sur le travail acharné de 8 000 bénévoles. Alors, ça a été très apprécié. Et pourquoi, 1er janvier 2020? C'est parce qu'à partir du 1er janvier 2020 il y aura de nouvelles normes, c'est l'entrée en vigueur de nouvelles normes quant aux mécaniques autorisées à circuler dans les sentiers de VHR. Donc, ce serait logique que ce soit en même temps.

Mais tout à l'heure, quand je disais : C'est important de pérenniser nos sentiers de motoneige, c'est aussi pour ça, hein, pour réduire les inconvénients de voisinage également. Parfois, on doit passer un peu plus loin des résidences. Donc, ça demande de nouvelles infrastructures pour contourner, pour être moins proche des résidences. Alors, bien, écoutez, quand je parle de la nouvelle réglementation qui va entrer en vigueur en 2020, c'est l'article 33.1 de la Loi sur les véhicules hors route, qui redéfinit des motorisations permises sur les véhicules hors route. Donc, ce sera effectif à partir du 1er janvier 2020. Donc, c'est pour ça que c'était logique de prolonger l'immunité.

Donc, dès 2020, un VHR qui n'a pas un moteur quatre-temps ou un moteur deux-temps à injection directe ne pourra circuler dans les sentiers à moins d'y être autorisé par règlement du ministre. Et cette nouvelle réglementation va favoriser l'utilisation de technologies qui permettent la réduction des bruits, réduction des odeurs ou d'autres contaminants liés à l'utilisation des véhicules hors route, donc des nouvelles normes qui ont été introduites à la Loi sur les véhicules hors route en 2010. Donc, les gens sont au courant que ça s'en vient. Donc, les motoneigistes, notamment, se préparent à ces nouvelles normes qui vont entrer en 2020.

Et parallèlement à ça nous avons aussi annoncé... En plus d'un peu plus de 10 millions de dollars, dans le fond, que nous avons annoncé pour pérenniser les sentiers de motoneige pour différents projets d'infrastructure, nous avons aussi annoncé, en décembre dernier, 3 millions de dollars pour réaliser un sentier de motoneige entre Saint-Faustin—Lac-Carré et Mont-Tremblant. Et je peux vous dire que c'est un sentier qui était vraiment très attendu. Ça faisait des années qu'ils attendaient ça et ça va permettre de redonner un nouvel élan à l'industrie touristique de la région. Il y avait plus

d'une centaine de personnes présentes lorsque nous avons fait l'annonce. Les gens ont applaudi chaudement la nouvelle, c'était attendu.

Il faut savoir que, depuis 2004, le jugement Langlois interdit la circulation de motoneiges sur le parc linéaire entre Saint-Faustin—Lac-Carré et Mont-Tremblant. Donc, la solution qui a été amenée, donc le sentier qui sera sur l'emprise de la route 117 et sur quelques terrains privés, c'était parfait pour les gens du secteur, qui étaient vraiment contents. On parle d'un sentier d'une longueur de 9,2 kilomètres qui va quitter le parc linéaire le P'tit-Train-du-Nord à Saint-Faustin—Lac-Carré pour se raccorder à un sentier qui existe déjà dans le secteur de la rue Saint-Siméon, à Mont-Tremblant. Donc, les travaux, qui sont sous la réalisation du Club de motoneiges Diable et rouge... Et, il faut le préciser, quand même, il y a uniquement les motoneiges qui seront autorisées à emprunter ce nouvel aménagement.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la ministre. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter un autre bloc d'échange avec l'opposition officielle. Et je cède la parole au député de René-Lévesque.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. On va changer de région. On était dans la région limitrophe Côte-Nord et Baie-Sainte-Catherine, donc Charlevoix. On va remonter un peu plus à l'ouest, Mme la ministre, et on va se parler un peu du pont de l'Île-d'Orléans. Si vous le permettez, je vais vous faire un petit laïus pour bien mettre en contexte et j'aurai des questions à la fin pour obtenir des précisions.

Alors, en 2015, le projet du pont de l'Île-d'Orléans a été annoncé par le député de Marguerite-Bourgeoys, et je le cite, dans *Le Journal du Québec* : «Après des années de tergiversations, le ministère des Transports a finalement confirmé, jeudi, la construction d'un pont flambant neuf à l'île d'Orléans. Les automobilistes pourront l'emprunter au plus tard en 2024.» Le 9 juillet 2017, le ministre de l'époque, le député de Lotbinière, ne veut pas dévoiler les échéanciers. Ce qu'il nous dit, à *La Presse*, le 9 juillet : «On a des échéanciers, on a des plans, mais on n'en fait pas état.»

Sur ce qui avait été annoncé par le député de Marguerite-Bourgeoys à l'époque où il était ministre des Transports, en 2015, l'étude d'impact environnemental devait commencer en 2016, mais l'appel d'offres n'a finalement été publié qu'au début de 2017. La date limite pour la réception des soumissions a ensuite été reportée non pas à une, mais à trois reprises. Même si neuf propositions ont été reçues, il a fallu attendre jusqu'à la fin de 2017 avant que le processus d'octroi du contrat soit complété. La firme Stantec Experts-conseils a finalement remporté la mise avec une offre de 136 255 \$. Selon les documents d'appels d'offres, la firme dispose maintenant de six mois pour produire un rapport d'avant-projet, comprenant l'analyse des travaux considérés pour le nouveau pont, puis de six autres mois pour le rapport final.

«La préparation du projet respecte les échéanciers fixés et l'objectif demeure que le nouveau pont soit mis en service en 2024», a assuré le porte-parole du ministère des Transports, M. Guillaume Paradis, en réponse aux questions du bureau parlementaire du *Journal de Québec*.

Vous, Mme la ministre déléguée, le 14 novembre 2017, et je vous cite : «Il y a eu de petits retards pour les appels d'offres, c'est vrai, mais l'échéancier global de 2024 est toujours respecté.» «On va avoir la solution du bureau de projet du troisième lien avant la construction du pont de l'Île-d'Orléans», avez-vous ajouté. La reconstruction du pont de l'Île-d'Orléans est toujours à l'étape de la planification.

Et là je veux nous ramener à l'annonce du troisième lien, le 4 décembre 2017, et je vais vous citer, Mme la ministre : «Entre-temps, le gouvernement se dit prêt à bouger si des actions à plus court terme peuvent améliorer la fluidité de la circulation. Il poursuit également les études sur la construction d'un nouveau pont à haubans pour l'île d'Orléans, qui doit être livré pour 2024. Si ce dernier devait faire partie de la solution retenue pour gagner la Rive-Sud à l'est, des ajustements pourront être faits», a-t-elle assuré, Mme la ministre.

Bref, avec tous ces retards, Mme la ministre, comment pouvez-vous nous dire qu'il n'y aura pas de report de l'échéance de 2024 pour le pont de l'Île-d'Orléans?

Le Président (M. Rousselle) : Mme la ministre.

Mme Tremblay : Alors, M. le Président, effectivement, ce que j'ai mentionné au journal en novembre dernier, je le maintiens. Donc, nous souhaitons toujours livrer le nouveau pont vers 2024. Les retards sont connus. On parle de quelques retards. Ils sont déjà connus, mais nous gardons le cap. Les médias, donc, et il l'a mentionné tout à l'heure, le député, ont fait état de certains retards en raison de difficultés rencontrées lors de l'octroi de contrats. Donc, on ne l'a pas caché. On pense être en mesure de pouvoir rattraper le temps perdu.

Il faut savoir que la construction d'un nouveau pont, c'est un projet majeur, un projet que nous avons à coeur, et nous devons faire les choses correctement. Il y a des contrats qui ont été octroyés dans les derniers mois pour préparer l'étude d'impact sur l'environnement. Évidemment, c'est une étude qui est tout à fait essentielle avant le début de la construction du nouveau pont. Il y a d'autres contrats aussi qui seront accordés dans les prochains mois. Donc, on pense à l'ingénierie, l'archéologie, patrimoine, finances. Donc, c'est important aussi de rappeler que la consultation des parties prenantes est amorcée. Ça va s'intensifier aussi dans les prochains mois. Donc, notre objectif demeure le même, c'est qu'un nouveau pont soit mis en service vers 2024, M. le Président.

Le Président (M. Rousselle) : M. le député.

M. Ouellet : Si je comprends bien, Mme la ministre, les études d'impact sont déjà commencées. C'est ce que j'ai entendu. À quand elles seront terminées, selon votre avis?

Le Président (M. Rousselle) : Mme la ministre.

Mme Tremblay : Dépôt de l'étude d'impact, 2020.

M. Ouellet : 2020?

Mme Tremblay : 2020.

M. Ouellet : 2020. Et les études archéologiques, elles?

Mme Tremblay : Bien, ça, c'est dans d'autres contrats dans les prochains mois. Ça, c'est-u à peu près dans... Parce qu'il y a différentes choses qui peuvent se faire en même temps, là, être effectuées en même temps. Je crois que c'est dans les mêmes dates, là, je ne les ai pas avec moi. Donc, les contrats vont être accordés dans les prochains mois, là, mais les résultats devraient être sensiblement vers la même période, peut-être même avant.

Le Président (M. Rousselle) : M. le député.

M. Ouellet : L'étude d'avant-projet, lui, quand elle sera déposée, selon vous?

Mme Tremblay : Écoutez, là, je ne peux pas présumer du dépôt. Ça va suivre son cours, là, les travaux avancent. Puis je pense qu'on s'est engagés à deux choses, M. le Président, mettre en place un bureau de projet pour analyser les différents scénarios pour un troisième lien et livrer le nouveau pont de l'Île-d'Orléans vers 2024. Alors, on continue à travailler en ce sens. On est conscients que le bureau de projet pourrait suggérer aussi un tracé qui passerait par l'île d'Orléans. Mais je peux vous assurer que les deux équipes se parlent fréquemment sur le sujet. Donc, j'invite aussi peut-être mes collègues à attendre le résultat du dossier d'opportunité avant de spéculer sur l'emplacement d'un troisième lien aussi.

Le Président (M. Rousselle) : M. le député.

• (17 h 40) •

M. Ouellet : Oui. Écoutez... Puis mon but n'est pas de spéculer à quel endroit il va se situer. Je vais laisser les ingénieurs et les gens experts nous expliquer la pertinence parce qu'il y a aura une étude, effectivement, sur la fluidité, l'origine-destination aussi, et, par la suite, effectivement, les coûts et son lieu. Alors, ça, je laisse effectivement le travail... Mais, ma question pour l'île d'Orléans, je pense qu'elle est légitime. Puis, si vous me permettez, ma collègue de Taschereau a eu un bon débat avec le député de Jean-Talon, le ministre responsable de la Capitale, et on n'a pas été satisfaits des réponses, c'est pour ça que je reviens à la charge. Vous êtes d'ailleurs la ministre déléguée pour la région mais aussi pour tout l'Est du Québec.

Selon un courriel reçu du directeur des projets en transport pour l'Est du Québec, soit le nouveau directeur du projet du troisième lien, le dépôt d'étude d'impact ne le serait pas avant 2020, soit quatre ans après l'échéancier prévu initialement. Donc, j'essaie juste de comprendre, Mme la ministre. Puis j'entends vos intentions, là, mais, en 2016 puis, après ça, en 2018... excusez, en 2016, pardon, lorsque tout le processus a été lancé et relancé, notamment par le ministre de Marguerite-Bourgeoys, notamment par le ministre de Lotbinière... pardon, député de Lotbinière, on était dans des échéanciers de 2020-2024. Mais là on est deux ans plus tard et, dans certains cas, pour certains dossiers d'étude, trois ans plus tard, et on maintient le cap toujours pour 2024. Dites-moi, Mme la ministre, qu'est-ce qui fait qu'on est capable d'en arriver au même résultat lorsqu'il nous manque, dans l'évaluation de départ, déjà trois ans de ce qui avait déjà été fait.

Le Président (M. Rousselle) : Mme la ministre.

Mme Tremblay : Alors, M. le Président, d'abord, je tiens à dire que, pour ce qui est de l'étude d'impact, il n'y a pas quatre ans de retard. Le délai était prévu pour 2018, et là maintenant c'est pour 2020. Donc, on ne parle pas de quatre ans, mais plutôt de deux ans. Et nous continuons à maintenir que le nouveau pont pourra être livré vers 2024, c'est le souhait. Oui, il y a des retards. Nous l'avons mentionné, sauf que nous croyons pouvoir être capables de rattraper le temps perdu, donc le retard qui a été occasionné, là, par différents contrats.

M. Ouellet : Donc, vous confirmez que votre ministère garde le cap pour 2024?

Mme Tremblay : Nous maintenons le cap pour 2024.

M. Ouellet : 2024, malgré le fait que, par le passé, on commençait plus tôt puis on avait toujours... Donc, j'aimerais juste... Puis je ne porte pas de mauvaises intentions, Mme la ministre, mais j'essaie juste de comprendre qu'est-ce qui fait qu'on est beaucoup plus rapides aujourd'hui que nous l'étions à l'époque. Qu'est-ce qui a changé? Est-ce que ce sont les équipes qui sont plus grosses? Est-ce que les contrats sont plus petits? Bref, donnez-moi les certitudes qui me disent, là... Puis je veux vous croire, Mme la ministre, je suis très sincère. Les gens de Charlevoix, les gens qui veulent aller visiter, entre autres, l'île d'Orléans aussi veulent savoir quand est-ce que les travaux seront réalisés. Alors, je ne mets pas en doute votre ministère. Je ne mets pas en doute votre raisonnement et votre implication de nous livrer ça en 2024, mais vous comprenez aussi notre questionnement. Dès 2016, on nous donnait l'échéancier 2024. Et là on est en 2018 et on est encore

dans l'échéancier 2024. Je m'aurais attendu peut-être que ce soit un peu plus tard et j'aurais peut-être accepté si c'était justifiable. Alors, j'essaie de comprendre, puis donnez-moi des réponses. Comment se fait-il qu'on est capable encore d'être en 2024 lorsqu'il nous manque deux ans déjà de travail qui n'a pas été fait avant les travaux annoncés pour 2018?

Mme Tremblay : Alors, M. le Président, je pense qu'il faut laisser les gens du ministère travailler dans ce dossier-là. Moi, ce que j'ai dit, c'est que, dans le fond, nous sommes en mesure de donner toutes les ressources nécessaires pour respecter et garder le cap vers 2024 pour la livraison du pont. C'est un pont de l'île qui est une nécessité. Et il faut faire aussi certains travaux préparatoires. Donc, c'est majeur comme dossier. Et nous tenons à maintenir que le nouveau pont, dans le fond, sera livré vers 2024.

Le Président (M. Rousselle) : M. le ministre... M. le député.

M. Ouellet : Merci, M. le Président.

Le Président (M. Rousselle) : Vous êtes rendu ministre, imaginez-vous.

M. Ouellet : Ah! Tabarouette, non, pas tout de suite!

Mme la ministre, si vous me permettez, on va revenir sur le transport aérien, c'est un dossier qui nous est cher. Et je vais être très honnête avec vous. Vous nous avez entendus vous questionner et questionner le gouvernement en Chambre avant la tenue du forum. On a critiqué les résultats qui ont été donnés parce que, concrètement, chez nous, ça n'a pas eu beaucoup d'impact sur le prix des billets.

Mais là j'ai dit : Écoute, je peux-tu préparer quelque chose? Puis là j'ai demandé à mon chercheur. On a fait ça un peu à la dernière minute, là, mais, regardez, là, juste pour demain, un aller-retour Baie-Comeau—Québec, puis je vais le déposer à la commission, là, Baie-Comeau—Québec, un aller-retour, Mme la ministre, là, un chiffre, O.K., et j'ai la copie courriel : 2 948,82 \$. Ça, Mme la ministre, c'est ce que ça coûte pour quelqu'un qui veut faire un aller-retour Baie-Comeau—Québec.

Là, vous allez me dire : M. le député, vous avez pris le plus cher. Oui, j'ai pris le plus cher, vous avez raison, mais je ne suis pas... je suis bon joueur aussi, j'ai pris le moins cher, Mme la ministre, et j'arrive, avec le vol le moins cher, à tout près de 1 100 \$.

Donc, si j'applique les nouvelles mesures qui sont inscrites au budget, soit 30 % de réduction pour un maximum de 500 \$, dans le cas du vol à 3 000 \$, comme c'est lui qui serait peut-être disponible, mais vous avez compris que j'applique le 30 %, donc 1 000 \$ de rabais, j'arrive à un maximum de 500 \$, j'ai déjà topé. Et, dans le cas du billet de 300 \$... du billet de 1 000 \$, pardon, tout près de 1 100 \$, j'applique le 30 %, j'arrive à tout près de 300 \$, il me reste encore un crédit de 200 \$.

Mme la ministre, je suis tenté de vous dire qu'on a véritablement raté la cible avec cette mesure-là. Ça n'a aucune incidence sur le prix des billets. Et malheureusement ce que le gouvernement offre pendant cinq ans, 40 millions, donc 8 millions par année, ça s'en va directement dans les poches des compagnies aériennes. Alors, sécurisez-moi, Mme la ministre, là. Dites-moi, là, que vous allez changer de cap et vous allez me donner une autre opportunité de faire baisser les prix pour ce qui est des vols régionaux. Je viens d'en démontrer l'exemple.

Et, si vous me permettez, Mme la ministre, je vais vous déposer le billet en question que j'ai tapé tout à l'heure sur ma tablette pour savoir effectivement quel serait le prix aujourd'hui d'un vol aller-retour Baie-Comeau—Québec. Alors, M. le Président, je fais déposer en commission...

Document déposé

Le Président (M. Iracà) : Parfait. Nous allons faire les copies et la distribution. Merci beaucoup.

M. Ouellet : ...de la mauvaise mise en pages, là, mais elle a sorti sur trop de papier à mon goût.

Le Président (M. Iracà) : On va s'en occuper. Ça marche. Merci beaucoup.

M. Ouellet : Merci.

Le Président (M. Iracà) : Oui, Mme la ministre, allez-y.

Mme Tremblay : Oui. Alors, M. le Président, en fait, je dois dire que je suis très fière de ce que nous avons annoncé lors du sommet, le 2 février dernier, pour le transport aérien régional, très fière parce que nous avons respecté ce que les régions nous proposaient. Nous avons écouté les gens des régions. Alors, on connaît très bien les enjeux.

Et je suis d'accord à ce qu'on dépose évidemment le coût du billet d'avion parce que nous ne sommes pas gênés. Nous connaissons très bien les problèmes qui sont vécus dans les régions. Alors, oui, les billets d'avion sont trop chers actuellement pour le transport intérieur aérien. C'est d'ailleurs pour ça que nous avons fait plusieurs annonces lors du sommet et que nous avons annoncé également un montant record, jamais vu, de 173 millions de dollars sur cinq ans pour aider justement le transport aérien régional, et en aidant comment? En aidant à partir des mesures qui nous ont été proposées par le milieu.

Il y a plusieurs programmes qui ont été mis en place, dont notamment le programme d'aide pour les infrastructures aéroportuaires régionales, dont les détails et les critères seront dévoilés très prochainement. On parle d'un programme de 100 millions de dollars. Je peux vous dire que c'était vraiment demandé par les municipalités, les MRC, les conseils de bande, qui se doivent d'entretenir les infrastructures et qui souffraient de sous-financement. Il ne faut pas oublier que le dernier programme, en 2015, était de 1 million de dollars pour bonifier les infrastructures, alors que, là, on parle de 100 millions de dollars.

Alors, les municipalités, notamment, qui sont propriétaires d'aéroports ou les OBNL vont pouvoir réaliser des projets majeurs, notamment le prolongement de pistes, balisage lumineux, bâtiments d'accueil, bref, ce qu'ils ont besoin pour mieux développer leurs aéroports. Il faut aussi savoir que, souvent, les municipalités imposaient des coûts qui étaient refilés, dans le fond, sur le prix des billets, une taxe pour bonifier les infrastructures. Alors, ça, si ça les aide à pouvoir développer, peut-être que ces tarifs-là vont pouvoir disparaître aussi. Alors, ce sera un coût de moins pour les citoyens qui voudront s'envoler d'une région à l'autre.

Ce n'est pas tout. Ça, c'est la première des choses, qui était très demandée. Nous allons aussi mettre en place un programme d'aide pour la desserte aérienne régionale avec un montant de 22,5 millions. Je veux simplement vous rappeler que, dans le dernier programme, de 2015, qui était quand même apprécié, c'était 1 million, qui incluait la desserte aérienne, mais aussi les infrastructures. Alors là, on a séparé les deux. Alors, pour la desserte aérienne, à quoi ça va servir, le 22,5 millions? Ça va servir à améliorer et à développer les services qui sont offerts par les transports aériens qui sont déjà présents au Québec. Ça va aussi encourager la venue de nouveaux acteurs. Ça va aider à financer un fonds de démarrage pour de nouveaux services aériens et le maintien des liaisons déjà existantes.

Donc, ce que ça veut dire, c'est plus de concurrence sur le marché. Et on sait que, s'il y a davantage de concurrence, ça va aider à pousser vers le bas le prix des billets d'avion. C'est ce qui était demandé par les municipalités, notamment par l'Union des municipalités du Québec. Donc, ça va permettre aussi de soutenir des projets qui vont permettre une meilleure promotion des services aériens.

• (17 h 50) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, merci.

Mme Tremblay : Le temps est écoulé?

Le Président (M. Iracà) : Non, simplement pour une question d'équité entre les questions et les réponses.

Mme Tremblay : Ah! il n'y a pas de problème. Je poursuivrai tout à l'heure.

Le Président (M. Iracà) : J'essaie d'être le plus équitable possible. M. le député.

M. Ouellet : Oui, M. le Président. Mme la ministre, je vous dirais... Les élus nous avaient demandé 400 millions et ils ont eu 100 millions. Je comprends qu'ils sont heureux. C'est un pas pour les infrastructures aéroportuaires. Mais est-ce que vous pensez que les élus, dans la salle, qui étaient là à Lévis représentent l'ensemble des consommateurs et consommatrices qui prennent les vols? La réponse est non, Mme la ministre.

Alors, les maires du Québec, là, ils sont peut-être contents, dans certains cas, pour la mesure que vous avez mise, là. Puis je sais que vous allez me citer le maire de Baie-Comeau ou d'autres maires qui étaient bien heureux des mesures pour les citoyens, citoyennes. Mais, je vous le dis, puis je suis très honnête, Mme la ministre, là, d'abord, ces élus-là qui voyagent, ils ne paient pas leur billet de leurs poches, tout comme nous à l'Assemblée nationale. C'est offert par l'Assemblée nationale pour venir se présenter au travail qu'on a à faire. Mais M. et Mme Tout-le-monde, là, qui veut se rendre voir cousins, cousines, frères, soeurs, mère, père dans d'autres régions du Québec ou qui veulent venir visiter nos régions, ils paient ça de leurs poches, là.

Puis, je vous le donne en mille, là, il n'y en a pas un qui était présent au sommet parce que, un, ils ne pouvaient pas se présenter parce qu'ils étaient au travail, mais, deux, les mesures que vous annoncez ne répondent en rien à leurs besoins. Puis, quand je dis en rien, là, avec le prix des billets que je vous ai montrés, ça n'encourage pas quelqu'un de venir nous visiter puis, surtout pas, ça ne permet pas à quelqu'un de soulager son portefeuille pour venir à Québec ou à Montréal. Ça, c'est la première chose. Deuxième chose, le remboursement total de 500 \$, avec le prix des billets, Mme la ministre, là, au mieux, ça couvre un aller-retour, au pire, c'est un aller-retour et demi. Donc, je ne suis même pas capable de faire plus d'un voyage pour bonifier notamment le 30 %, pour ce qui est de la région Côte-Nord, qui touche ma circonscription et le 500 \$ maximum.

Alors, la réflexion des gens, là... Bien honnêtement, là, c'est correct de mettre des millions dans de l'asphalte pour rénover le parc aéroportuaire. Ça, les élus vont être les premiers à vous dire : C'est une bonne chose. Mais M. et Mme Tout-le-monde qui doivent prendre l'avion, qui doivent payer jusqu'à... Puis j'ai été fair-play, là, 1 100 \$ pour le plus bas, 3 000 \$ pour le plus haut, là, imaginez, là, on dit que les mesures du gouvernement vont faire baisser les prix, la réponse, c'est tout simplement non. Alors, on se serait attendus, bien honnêtement, que vous attaquiez le problème de fond. Notre formation politique a parlé de prix minimum. On a parlé, dans certains cas, même de prix plancher pour faire baisser le monopole d'Air Canada. Puis je discute avec mes citoyens, citoyennes puis... la réponse qu'ils me disent, là : Écoute, Martin, j'ai l'impression que le remboursement que j'aurai va aller directement dans les poches d'Air Canada. Mais ils ont raison parce que c'est ça, et d'autant plus...

Puis je pense que vous êtes à l'aise de le constater dans le programme, Mme la ministre, des fois, pour économiser des sous, on achète nos billets d'avance. Donc, on met ça sur la carte de crédit. Mais, pour se faire rembourser, il faut qu'on

ait pris le vol, qu'on ait la preuve d'embarquement et qu'on démontre la preuve d'embarquement et par la suite on se fait rembourser. Donc, pour certains citoyens et citoyennes qui achètent leur billet d'avance, et notamment ceux de la Basse-Côte-Nord parce que les vols de la Basse-Côte-Nord vers les grands centres sont très limités, malheureusement, ils sont obligés de les acheter d'avance, donc, six mois d'avance, pour ne pas juste avoir le meilleur prix, avoir le temps et surtout la disponibilité d'y être, ils doivent supporter ça pendant six mois sur leur carte de crédit et par la suite, lorsqu'ils sont remboursés, il faut avoir la preuve. Donc, pendant six mois, ils auront supporté des tarifs qui peuvent aller jusqu'à 7 000 \$, 8 000 \$ pour une famille de quatre.

Alors, je suis tenté de vous dire, bien honnêtement, que, dans ce cas-là, votre mesure n'atteint absolument pas l'objectif de faire baisser les prix. Et j'ai hâte de vous entendre, parce que c'était ma deuxième question, pour le 22,5 millions en cinq ans pour la mise en place d'un programme d'aide pour les dessertes aériennes. C'est indiqué dans le budget et, je vous le donne en mille, ça fera l'objet d'une annonce prochainement.

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

Mme Tremblay : Alors, M. le Président...

Le Président (M. Iracà) : On fait distribuer le document, là, avec les exemples de coûts de billet d'avion. Alors, Mme la ministre.

Mme Tremblay : Oui, c'est parfait. Merci beaucoup, M. le Président.

D'abord, je tiens à spécifier ou à mentionner au député de René-Lévesque que le Conseil des aéroports suggérait un manque d'investissements dans les infrastructures de 50 millions. Et l'UMQ parlait de 400 millions, mais, lorsqu'elle parlait de 400 millions, c'était incluant tous les aéroports, aéroports du fédéral, du provincial. Quand on pense au provincial, nous investissons, en plus, 65 millions cette année pour les infrastructures des aéroports qui appartiennent au gouvernement provincial. Donc, c'est important de le spécifier parce que, pour les aéroports qui appartiennent au monde municipal et aux MRC, les besoins n'étaient pas évalués par l'UMQ, n'étaient pas de 400 millions, mais bien... on évaluait autour de 200 millions. Et même le président de l'UMQ et tous ceux qui ont fait des représentations auprès de nous se sont dits très heureux de l'annonce qui a été faite.

Pour ce qui est maintenant des autres annonces, vous avez raison que le programme d'aide à la desserte aérienne régionale, les critères seront annoncés ou dévoilés très prochainement et ils sont très attendus, hein, les gens ont bien hâte, même chose pour le programme d'aide pour les infrastructures aéroportuaires régionales aussi. Je tiens aussi à préciser au député de René-Lévesque que ce que nous mettons en place, ce ne sont pas des suggestions qui viennent uniquement du ministère des Transports. Ce sont des suggestions qui ont été proposées par vos citoyens, notamment, votre chambre de commerce, vos élus municipaux, mais aussi ceux des autres régions du Québec. Donc, nous nous sommes basés sur ces suggestions-là, sur la réalité, sur ce qu'elles vivent pour faire une telle proposition.

Et là je complète. Tout à l'heure, je parlais de la mise en place de ce programme d'aide pour la desserte aérienne. Ça va permettre aussi de soutenir des projets qui vont permettre une meilleure promotion des services aériens, d'encourager des projets pour l'industrie touristique, qui pourrait offrir des forfaits touristiques intéressants pour l'ensemble des Québécois, et même de créer une plateforme numérique commune qui pourrait regrouper les transporteurs québécois, qui pourrait aussi promouvoir leurs services.

Et ce n'est pas tout parce que ce que nous faisons aussi... Nous avons annoncé la simplification et la bonification du Programme de réduction des tarifs aériens déjà en place, donc, avec un montant, une enveloppe totale de 40 millions de dollars, et ça, c'est appliqué depuis le 1er avril. Je tiens à le préciser. Vous pouvez le dire également à vos citoyens. La bonification du Programme de réduction des tarifs aériens, c'est appliqué... pas juste la bonification, mais la simplification, c'est en application depuis le 1er avril. Donc, il a été élargi aux régions de l'Abitibi-Témiscamingue, du Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie, du Saguenay—Lac-Saint-Jean et de votre région, celle de la Côte-Nord. Donc, nous bonifions le pourcentage de prise en charge, mais nous bonifions aussi le plafond annuel. Alors, ça, c'est une chose.

Et pourquoi nous agissons ainsi? C'est parce qu'on veut encourager des gens qui, peut-être, n'ont jamais goûté à l'expérience de prendre l'avion pour se déplacer d'une région à l'autre. Bien, en profitant de ce rabais-là, ça va amener des gens à découvrir l'avion ou encore d'autres qui apprécient ce moyen de transport, mais qui le trouvent trop cher, bien, de dire : Bien là, on a le moyen, au moins, pour une fois, cette année, de se l'offrir. Et, qui sait, peut-être qu'en créant de l'offre, eh bien, là, il va y avoir davantage de services, et donc davantage de concurrence, ce qui fait que ça va faire baisser les prix.

Donc, c'est là-dessus que nous travaillons. Il n'y a pas une solution miracle, M. le Président, qui va faire baisser les prix, qui va faire en sorte qu'il va y avoir encore plus de dessertes aériennes. Et c'est ce que les gens nous ont dit dans les différentes régions : Il faut agir sur différents plans. Il faut aussi savoir qu'une région à l'autre les réalités sont différentes. Donc, ce que nous avons annoncé, c'est pour aider globalement, dans l'ensemble des régions.

Et il va y avoir autre chose aussi parce que nous avons annoncé également, avec un montant de 10 millions de dollars, dans le dernier budget une réflexion pour présenter rapidement des mesures concrètes pour que les Québécois et les Québécoises puissent visiter nos régions à plus faible coût. Donc, c'est une mesure, Découvrons notre Québec. Donc, nous travaillons en ce moment avec le ministère du Tourisme, l'Alliance de l'industrie touristique du Québec, les compagnies aériennes aussi qui sont présentes sur le territoire actuellement pour mettre au point cette mesure. Dans le fond, ça permettrait d'augmenter considérablement la demande pour les vols intérieurs, mais aussi ça permettrait de générer de nouvelles recettes touristiques et des retombées économiques importantes qui seraient profitables à toutes les régions du Québec.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la ministre. Je vais laisser le mot de la fin au député de René-Lévesque pour terminer ce bloc.

M. Ouellet : Combien de temps, le mot de la fin?

Le Président (M. Iracà) : Alors, à peu près une minute.

• (18 heures) •

M. Ouellet : Merci. Merci. Écoutez, Mme la ministre, je vous ai suivie à plusieurs endroits, nous avons fait le VHR ensemble, c'était important pour l'industrie motoneige. Je vous ai suivie aussi, pas au même tempo, mais, pour ce qui est de l'élaboration du bureau de projet, on a hâte, les gens veulent savoir c'est quoi, la suite. C'est un enjeu qui est discuté pas juste par les élus, mais notamment par la population. Je vous suis là-dedans. À mon humble avis, ça devrait se faire plus vite, mais vous êtes le gouvernement, vous décidez de la vitesse et de l'ampleur des annonces, je vous laisse ça. Le reste, les gens en jugeront. Mais il y a une chose certaine, Mme la ministre, vous allez me permettre : pour ce qui est des vols d'avions régionaux, là-dessus, je ne vous suis vraiment pas. Ce que j'entends, puis je suis vraiment, vraiment, vraiment sincère, ce que j'entends des gens, par rapport aux mesures, ça ne répond pas aux besoins des régions. Je vous ai démontré tout à l'heure que, les gens de chez nous, tout près de 3 000 \$, pour faire un aller-retour. Et je me demande, Mme la ministre, si effectivement les gens de Québec qui veulent venir chez moi... est-ce que le tarif s'applique à eux? La lecture que j'ai, je pense que c'est non, parce que tarif s'applique à ceux qui vivent sur le territoire, et donc les gens qui veulent venir chez moi, de Montréal et de Québec, paient encore le plein prix. Alors, si on veut venir visiter la Côte-Nord, la Gaspésie, le Bas-Saint-Laurent, malheureusement, c'est dans les poches d'Air Canada que ce coût-là revient. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de René-Lévesque. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons terminer l'après-midi avec un dernier petit bloc d'échange d'environ neuf minutes. M. le député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Donc, j'irai rapidement, puisque le temps qui nous est imparti est un peu court à mon goût. Je pense que j'aurais eu beaucoup d'éléments. Mais je vais juste... Sur le document que le député de René-Lévesque nous a déposé, il y a vraiment une préoccupation qui m'anime quand je vois le trajet Baie-Comeau—Montréal, Montréal-Toronto, Toronto-Québec. Avec l'aller-retour comme ça, évidemment, si je passe par Toronto, moi aussi, pour m'en venir à Québec... Je peux comprendre votre situation, mais...

Une voix : ...

M. Bourgeois : M. le Président...

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le député, la parole est à vous.

M. Bourgeois : Oui, je vous remercie. Donc, évidemment, je ne partage pas sa vision des choses puisque, M. le Président, à l'inverse... Et, Mme la ministre, vous en avez été témoin, parce qu'évidemment, dans votre visite, on a profité de l'occasion pour faire visiter également les installations de l'aéroport de Val-d'Or, avec le centre de transfert minier nordique, ainsi que des enjeux, des enjeux qui s'adressent, entre autres, au niveau des infrastructures mais également au niveau de la desserte aérienne.

Et, pour aller rapidement sur l'aspect des billets, je tiens à préciser au député de René-Lévesque qu'il y a d'autres compagnies aériennes, sur le territoire qui font un travail excellent et qui ont emboîté le pas suite à nos annonces et même un peu avant les annonces qui ont été faites en lien avec le sommet aérien. Ça a été des gens qui ont été impliqués pendant le processus. Et, moi, pas plus tard que lundi, la compagnie Air Creebec nous confirmait, et on était présents plusieurs ici, dans la salle, un aller-retour sur Montréal, 398 \$, contrairement à, auparavant, avec Air Canada, 1 200 \$.

Donc, évidemment, eux disent : Nous, avec ces mesures-là, on est encouragés à développer, justement, cette ligne-là, à offrir un service de qualité et permettre à la population d'utiliser l'avion comme moyen alternatif de transport pour se diriger vers les grands centres que sont Montréal et Québec. Ce que ça fait, l'application, et je suis dans la même situation que le député de René-Lévesque, donc, mêmes paramètres, 30 % sur la valeur du billet jusqu'à une concurrence de 500 \$ par année, dans le cas... Parce que justement des compagnies aériennes autres... Et on présume qu'également Air Canada va sûrement emboîter le pas, s'ils sont en compétition appropriée. Et, sinon, il y a d'autres acteurs qui vont prendre la place, parce qu'il y a des programmes qu'on a mis en place pour justement créer ces résultats-là qu'on voulait, c'est-à-dire créer de la compétitivité, créer des opportunités d'affaires qui vont se traduire par des résultats qui vont bénéficier à la population de nos régions. On veut également que les gens puissent venir en région pour visiter ces régions-là, découvrir le Québec, c'est une partie importante du programme aussi qu'on a mis en place. Et tout ça se fait dans un principe de favoriser une saine compétition sur le territoire. L'application, ce que ça fait, résumé rapidement, 400 \$ aller-retour, 30 % : 120 \$ d'économies pour l'utilisateur, donc, pour un coût total de 280 \$. Je peux vous dire, moi, j'ai un... mon véhicule, là, faire la route, à ce prix-là, ça ne vaut pas la peine si je calcule le moindrement l'usure et le temps, le temps économisé.

Donc, vous comprendrez, Mme la ministre, que je ne partage pas la vision de notre collègue. Mais j'aimerais ça vous entendre un petit peu là-dessus, parce que vous avez eu la chance de discuter directement avec les intervenants et vous avez, je suis convaincu, la même vision que moi là-dessus.

Le Président (M. Iracà) : Mme la ministre.

Mme Tremblay : M. le Président, je me permettrais de dire que j'ai l'impression que la vision du député de René-Lévesque n'est pas partagée par beaucoup de monde, parce que, l'ensemble des gens que nous avons consultés, je peux vous dire que l'accueil a été extrêmement positif en lien avec l'annonce de nos mesures.

Il y a plusieurs élus qui sont d'ailleurs sortis publiquement à la suite des récentes annonces. Je peux vous mentionner la réaction de Diane Dallaire, mairesse de Rouyn-Noranda, elle dit que «les intentions annoncées viennent répondre à nos préoccupations. Une très bonne nouvelle pour ma région. Et la bonification du programme de réduction des tarifs aériens, qui inclura désormais l'Abitibi-Témiscamingue, c'est majeur.» Le maire d'Alma, M. Asselin, qui dit : «Par les mesures annoncées aujourd'hui, le gouvernement passe de la parole aux actes et respecte les engagements qu'il a pris en février dernier, lors du Sommet sur le transport aérien régional.» Il y a également le maire de Gaspé, Daniel Côté, qui dit : «Les gens vont être davantage en mesure de prendre l'avion.» Il dit que «ça va aider à créer un réflexe, à faire perdre l'habitude de sauter dans son auto pour faire huit ou 10 heures de route». Il y a le maire... il y a le préfet de la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent, Randy Jones, qui a qualifié cette annonce d'excellente nouvelle. Et je terminerai avec le maire de Baie-Comeau, Yves Montigny, donc, qui demeure dans la même région que le député de René-Lévesque, qui se dit «satisfait de l'investissement de 173 millions de dollars sur cinq ans pour améliorer le transport aérien en région». Il estime que «le gouvernement a été attentif aux demandes de la Côte-Nord».

Je tiens également à ajouter qu'à la suite de toutes ces annonces-là il y aura autre chose aussi parce qu'il y aura la création de comités régionaux et d'un groupe de travail national permanent. C'est important de le dire parce que, la création de comités régionaux, ce que ça va permettre, c'est d'abord d'identifier les orientations prioritaires concernant le développement du transport aérien de leur région, de faire évoluer aussi les solutions proposées par les milieux, en veillant, bien sûr, à favoriser une synergie entre les transporteurs mais les différents acteurs socioéconomiques au transport aérien régional — et là j'ai bien dit entre les transporteurs, pas un seul transporteur, les transporteurs — de faire progresser l'organisation et l'offre en matière de transport aérien dans les régions qui sont difficiles d'accès, mal ou non desservies par le réseau routier, et de développer des forfaits touristiques intégrant les services aériens pour mettre en marché l'offre touristique régionale.

Ça, c'est pour les comités régionaux, mais il y aura aussi la création d'un groupe de travail national permanent, évidemment, qui va continuer à analyser toutes les mesures que nous avons annoncées. Est-ce qu'elles sont efficaces? Si elles ne sont pas pleinement efficaces, est-ce qu'on peut modifier certaines choses? Est-ce qu'on pourrait aller un petit peu loin?

Moi, je pense que c'est déjà un travail, une avancée énorme, ce que nous avons annoncé comme gouvernement : 173 millions de dollars pour une série de mesures, des mesures qui ont été soutenues mais proposées par les gens des différentes régions du Québec. J'ai mes deux coprésidents qui sont ici, M. le Président, qui ont fait la tournée, qui ont participé aux nombreuses consultations régionales, qui ont écouté la population. Et nous étions là également avec 300 personnes, des gens des régions, qui se sont prononcés à nouveau sur ces mesures.

• (18 h 10) •

Mais évidemment le groupe de travail national permanent va continuer d'examiner les mesures gouvernementales mises en place, va identifier les éléments qui pourraient faire l'objet de représentations par le gouvernement du Québec vis-à-vis le gouvernement fédéral, réaliser aussi des projets communs pour l'industrie, comme la promotion du transport aérien en région, la réalisation d'études; se pencher aussi sur la question du nolisement d'aéronefs, un aspect qui est essentiel à la mise en oeuvre du Plan Nord et au développement de l'économie du Québec; de réfléchir aussi à l'opportunité de mettre en place un programme de prix plancher pour certaines dessertes régionales, qui impliquerait un mécanisme de compensation financière qui permettrait d'assurer le respect du prix plancher.

Bref, ce que nous voulons, c'est les meilleures mesures, M. le Président. C'est ce que nous voulons. Nous voulons un impact réel sur le prix des tarifs pour que les gens puissent se déplacer plus facilement d'une région à l'autre. Alors, nous sommes vraiment très fiers de ce que nous avons annoncé.

Alors, je complèterais en faisant quelques remerciements, M. le Président, donc, pour mes premiers crédits, qui tirent déjà à leur fin, merci beaucoup. Je tiens à remercier sincèrement l'équipe du ministère qui m'a accompagnée aujourd'hui. Un immense merci également pour votre dévouement, c'est très apprécié. Et je sais que j'ai une équipe derrière moi qui travaille vraiment très, très fort. C'est un exercice qui demande beaucoup de travail, alors ils en ont mis, des heures, à préparer ces crédits-là. Permettez-moi aussi de remercier l'équipe de mon cabinet parce qu'eux aussi en ont mis, du temps, que ce soit les soirs, week-ends, alors Marie-Ève Dion, François Constantin, Maxime Lavoie Girard, Catherine Drouin, Marjorie Brisson-Morin et ma chef de cabinet, Véronique Normandin. Merci beaucoup.

Merci aux députés, alors mes collègues de Vimont, de Dubuc, de Jean-Lesage, Abitibi-Est également, René-Lévesque, Gaspé, Vanier, Deux-Montagnes aussi. Alors, merci beaucoup pour votre collaboration.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la ministre. Alors, ceci met fin aux crédits vous concernant. Compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 19 h 30.

(Suspension de la séance à 18 h 12)

(Reprise à 19 h 30)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports, Mobilité durable et Électrification des transports pour l'exercice financier 2018-2019.

Alors, puisque nous débutons nos travaux à l'heure pile, 19 h 30, nous allons finir à 21 h 30 comme prévu. Alors, merci de votre discipline et pour qu'on puisse finir dans les temps.

Alors, ce soir, nous débutons avec un bloc d'échange commençant avec l'opposition officielle, et je vais céder la parole et lui souhaiter la bienvenue en même temps, au député de Saint-Jérôme.

M. Bourcier : Merci, M. le Président. M. le ministre et tout le personnel derrière vous... Vous avez une armée. Alors, je vais faire mon possible pour être clair et en essayant aussi d'avoir des réponses claires.

Une voix : ...

M. Bourcier : Ah oui! Il n'y a aucun problème, il n'y a aucun problème. Le courant passe entre nous, hein, M. le ministre? Alors, c'est important.

Je vais parler des autobus scolaires, vous vous en doutez un peu. Et, entre autres, mon premier sujet tombe sur le règlement de cinq à huit ans.

En juillet 2017, le gouvernement a envoyé un signal néfaste envers l'électrification des autobus scolaires avec un projet du ministre de l'Éducation qui favorisait l'achat d'autobus propulsés au diesel importés des États-Unis, un règlement qui portait de cinq à huit ans la durée maximale d'un contrat de transport d'élèves pour l'ensemble des catégories d'autobus, incluant ceux propulsés au diesel. Malgré mes interventions par écrit auprès du ministre de l'Éducation, et des Transports, votre ancien collègue, là, M. le ministre — on va déposer des documents tout à l'heure — le projet de règlement a été adopté tel quel, sans la modification que le Parti québécois avait suggérée. Et je l'ai envoyé souvent, là, je pense qu'il doit y avoir eu une pluie de courriels à propos de ce règlement-là. Résultat : les transporteurs scolaires ont un incitatif de plus pour se tourner vers les véhicules américains, plus polluants, au détriment de la santé de nos enfants — il y a des études qui le prouvent et que je vais déposer tout à l'heure, M. le Président — et surtout de l'électrification des transports.

Allez-vous modifier le règlement tel qu'il aurait dû être au départ, tel que suggéré par le Parti québécois?

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, merci, M. le Président. D'entrée de jeu, je vais saluer le député, lui souhaiter la bienvenue à l'étude des crédits du ministère des Transports, de la Mobilité durable et, évidemment, de l'Électrification des transports, ce qui intéresse particulièrement le député de Saint-Jérôme.

Une chose, d'entrée de jeu, que je tiens à dire... Le préambule du député fait état du choix du gouvernement d'aider à l'achat d'autobus scolaires à diesel, comme il dit, américains. M. le Président, le député n'est pas sans savoir qu'il y a des compagnies au Québec qui font des autobus scolaires plus traditionnels, je pense à Girardin, entre autres, qui est une compagnie très connue. Alors, je veux bien... Je sais que le député est le député de Saint-Jérôme, où eLion a son siège et son entreprise, mais il y a d'autres entreprises au Québec qui font des autobus scolaires, disons, à mode à essence plus traditionnels également. Donc, ce n'est pas exact de dire que c'était favoriser un importateur, disons.

Sur la mesure, le député n'est pas sans savoir — en fait, je suis sûr qu'il le sait — que ces crédits-là qui sont associés à la mesure dont il parle sont des crédits du ministère de l'Environnement et non du ministère des Transports. Ceci étant, ça me fait quand même plaisir de répondre à la question du député.

Une voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, de l'Éducation. Qu'est-ce que j'ai dit?

Une voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Ah! Environnement! Non, de l'Éducation, pardon. Ça me fait quand même plaisir de répondre à sa question.

Sur le nombre d'années où, disons, la mesure est en place, ce qu'on a compris, c'est que, de la part des transporteurs scolaires et des commissions scolaires, ça ne faisait pas beaucoup de sens d'avoir des autobus, par exemple, parce que la plupart des transporteurs scolaires n'ont pas uniquement des autobus électriques... d'avoir des contrats avec les commissions scolaires sur cinq ans, d'avoir des contrats avec les commissions scolaires sur huit ans. Donc, ils voulaient avoir une certaine stabilité au niveau de la flotte, dire : Tous nos contrats d'autobus, on les a pour huit ans ou on les a pour cinq ans. Alors, d'avoir deux temps différents ne faisait pas beaucoup de sens aux yeux des transporteurs et des commissions scolaires, M. le Président.

Je comprends que le député peut penser que ça avantage un certain mode ou un autre, mais c'était ce qu'on avait comme feed-back, si je peux m'exprimer ainsi, de l'Éducation.

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

M. Bourcier : Oui, M. le Président. Bien, je veux faire remarquer quand même, puisqu'il est question de Girardin et de certains autres transporteurs, que les autobus sont importés des États-Unis principalement de Géorgie mais aussi

de Caroline du Nord et d'Oklahoma. C'est pour ça que je dis que ça favorise, évidemment, l'achat d'autobus américains, qui sont beaucoup moins chers que les autobus électriques. Et ça aurait été un incitatif qui aurait été intéressant, justement, pour les producteurs d'autobus, dont actuellement les seuls au monde de type C sont à Saint-Jérôme, dans la circonscription du même nom.

Écoutez, je vais vous parler, à ce moment-là, M. le ministre, du soutien au déploiement des autobus scolaires électriques. Selon le programme de 30 millions sur cinq ans, jusqu'en 2021, la subvention à l'achat est passée de 125 000 \$ à 105 000 \$, le 1er avril 2018. C'est une baisse de 15 %. Contrairement à ce que, M. le ministre, vous avez dit au salon bleu, le 12 avril dernier, j'ai un document à déposer là-dessus qui provient justement du programme 2015-2020 et que je vais déposer tout à l'heure toujours... Vous avez beaucoup de choses, hein?

Documents déposés

Le Président (M. Iracà) : ...au secrétariat, on va faire les copies, la distribution.

M. Bourcier : Vous allez en avoir un paquet. Mais je lui pardonne. Je lui pardonne puisqu'il y a beaucoup de chiffres, là, par rapport à ça. Mais ce que je demande, M. le ministre, et... M. le Président, c'est de ramener... Est-ce que c'est possible de ramener le soutien à l'achat à 125 000 \$ tel qu'il était auparavant, donc, avant le 1er avril 2018? Pour les autobus électriques, on s'entend.

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, M. le Président. Je remercie le député pour sa question. En fait, à la base, là, à la base, effectivement, le programme est fait pour qu'il y ait eu subvention initiale plus élevée et qu'avec le temps cette subvention-là diminue. C'est ce qui s'est passé. Cependant, je vous avoue, M. le Président, et c'est ce que j'ai dit en Chambre, que je pense qu'on peut faire mieux. Maintenant, il y a moyen de... il y a nécessité de négocier, parce que, comme je l'ai dit, on parle des crédits du ministère de l'Éducation et non du ministère des Transports. Alors, oui, on a une volonté, je pense qu'on a une volonté commune, le député et moi, à ce niveau-là, de s'assurer que les outils sont en place pour que les transporteurs scolaires, effectivement, puissent avoir accès, disons, à une flotte électrique d'autobus scolaires au Québec, que les élèves du Québec, peu importe leur région, que ce soit en milieu urbain ou en milieu rural, soient transportés par des modes de transport électrique. Et donc il y a volonté chez nous de regarder les modalités du programme et de voir si on peut les bonifier, et c'est ce qu'on est en train de faire, M. le Président.

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

M. Bourcier : Oui. Bien, je vais reposer la question, mais le programme est bel et bien du ministère des Transports, M. le ministre...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, mais... Vous avez raison quant au programme, sauf que les crédits sont des crédits du ministère de l'Éducation.

M. Bourcier : Alors, à ce moment-là, est-ce que vous pouvez faire des efforts pour le ramener, le soutien, à 125 000 \$? Ma question était claire. Est-ce que c'est possible de le faire dans les plus brefs délais? C'est possible pour vous autres de faire ça?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, comme je disais au député, la volonté, elle est partagée. Nous voulons améliorer le programme actuel. Effectivement, quand le programme a été élaboré, la subvention était plus élevée au moment du départ qu'elle ne l'est maintenant. Donc, avec le temps, la subvention a diminué. Cependant, pour assurer qu'un maximum de transporteurs scolaires... pour assurer qu'un maximum d'élèves au Québec soient transportés par des autobus électriques, il y a volonté, de notre côté, effectivement, de regarder le montant de la subvention, de majorer le montant de la subvention, mais on est en négociation en ce moment avec le ministère de l'Éducation à ce niveau-là. Comme je le dis, ce sont les crédits du ministère de l'Éducation.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Bourcier : Donc, je crois comprendre, M. le Président, qu'il y a un engagement du ministre à rectifier la situation puis à ramener, donc, l'incitatif à 125 000 \$.

M. Fortin (Pontiac) : Ce qu'on veut, M. le Président, c'est trouver la façon où un maximum d'élèves au Québec puissent être transportés par véhicule électrique. Donc, nous regardons en ce moment les modalités autour de la subvention afin d'améliorer celles-ci pour que davantage d'élèves soient transportés par autobus électrique. Mais il n'y a pas juste les élèves qu'on veut transporter par autobus électrique ou par véhicule électrique, il y a l'ensemble des Québécois et des Québécoises.

Alors, c'est pour ça qu'on a des grands projets en matière d'électrification des transports, que je pense au Réseau express métropolitain, que, je le sais, à la base, le député appuie. Dans son cœur et âme, le député appuie le Réseau express métropolitain, je le sais, il l'a déjà dit sur les ondes de Radio-Canada. Je vois le député de Deux-Montagnes sourire. Il était présent, alors il s'en souvient très bien. Mais je le sais qu'à la base, M. le Président, le député a à cœur l'électrification des

transports, donc il va appuyer non seulement les mesures sur les autobus scolaires, mais je sais qu'il aimerait bien appuyer les mesures sur le Réseau express métropolitain également.

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

• (19 h 40) •

M. Bourcier : Oui. Bien, écoutez, j'ai beaucoup d'idées et puis j'ai une solution pour vous, M. le ministre. On a trouvé sur le site du ministère des Transports une réponse à une demande d'accès à l'information qui précise qu'il ne s'agit plus d'un programme de 30 millions sur cinq ans, il s'agit... ce n'est pas de ça qu'il s'agit mais de 27 millions sur cinq ans, il y a 3 millions qui se sont évaporés. Pourquoi? Parce que le ministère des Transports a retourné au fonds consolidé un 3 millions de dollars non utilisés par La Compagnie électrique Lion en 2016-2017.

Alors, plutôt que de seulement reporter sur les années subséquentes ce 3 millions de dollars là, alors, est-ce que... — c'est une solution, ça, que je vous amène, là — allez-vous remettre le 3 millions dans le programme plutôt que de l'envoyer au fonds consolidé, ce qui aidera le ministère des Transports et favorisera l'électrification du parc d'autobus scolaires du Québec?

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

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président, j'apprécie toujours l'initiative du député. Je sais qu'il veut l'électrification des transports, qu'il a à coeur l'électrification des transports et j'apprécie son initiative.

Ce que je lui dis, ce que je lui dis aujourd'hui, c'est qu'on est en train de regarder les modalités, qu'on veut améliorer le programme, qu'on va améliorer le programme. Pour ce faire, on a besoin de négociations. Ça ne marche pas exactement comme le député l'a mentionné, malheureusement. Les sommes qui sont retournées au fonds consolidé ne sont pas retournées quand on a la prochaine bonne idée nécessairement. Cependant, M. le Président, il y a volonté de notre part d'électrifier au maximum la flotte d'autobus scolaires au Québec. D'ailleurs, non seulement on veut électrifier la flotte d'autobus scolaires au Québec, je pense qu'on veut faire le maximum pour que les compagnies d'ici puissent exporter le produit à l'international. Vous aurez vu certaines missions à l'international où on a appuyé, notamment, les constructeurs d'autobus scolaires électriques au Québec, que ce soit à New York, que ce soit en Californie. Oui, on peut utiliser les autobus scolaires électriques ici et on veut les utiliser, mais on veut également qu'ils soient utilisés à la grandeur de l'Amérique du Nord.

M. Bourcier : Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci. J'essaie d'être le plus équitable possible, là, question et réponse.

M. Bourcier : Oui, oui, absolument, absolument. Mais effectivement le budget a été baissé, alors j'espère qu'il va être rehaussé.

Et je vais aller sur un autre sujet, M. le Président, c'est la prime au diesel. Le ministère de l'Éducation, dans ses règles budgétaires, offre aux transporteurs scolaires une prime de 47 millions par année pour l'achat de diesel, 1,30 \$ le litre. Donc, actuellement, là, parce qu'on a fait le calcul, pour les 8 000 autobus scolaires au diesel sur les routes du Québec, sur la durée de vie de toute la flotte, c'est-à-dire 12 ans, c'est 570 millions d'argent des contribuables qui seront partis à l'étranger pour l'achat de diesel. Le ministère de l'Éducation paie des entreprises étrangères pour polluer notre air et affecter la santé de nos enfants. Si l'essence continue de monter, là, comme ça monte actuellement, on va dire environ 1,80 \$ le litre, bien, ce sera près de 1 milliard de dollars de diesel qui sera financé par le ministère de l'Éducation sur la durée de vie de toute la flotte d'autobus.

Alors, j'ai posé la question à M. le ministre la semaine dernière, M. le Président, va-t-il éliminer graduellement cette prime au diesel. Il a refusé de me répondre. Peut-être qu'il a refusé de me répondre parce qu'il sait très bien que, dans son Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, il dit noir sur blanc, en page 61, qu'une des mesures envisagées, c'est, et je cite, «la modification du Programme de compensation du carburant diesel pour les autobus scolaires». Je vais déposer aussi ce document-là.

Plus que ça, à la page 22, le même plan d'action, il dit que «le Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques — le fameux programme de 30 millions dont on parlait tantôt — est financé par les crédits budgétaires dégagés par la modification de la prime au diesel».

Alors, je vous pose la question, et elle est claire, M. le ministre... M. le Président, plutôt, oui : Allez-vous faire ce qui est écrit noir sur blanc dans votre plan d'action, c'est-à-dire réduire la prime au diesel pour affecter l'argent aux autobus électriques du Québec?

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

M. Fortin (Pontiac) : Bon, on a eu droit à une longue question de la part du député. Je vais tenter d'y répondre de façon la plus concise possible, M. le Président, pour faire plaisir à tout le monde autour de la table.

Deux choses. D'abord, si le député s'est penché... Et je n'ai aucun doute qu'il s'est penché sur la politique de mobilité durable qui a été annoncée la semaine dernière par le premier ministre du Québec. Il saura qu'à partir de 2025 le gouvernement du Québec ne financera que des véhicules électriques. C'est une des grandes façons pour améliorer l'accès, pour assurer l'accès à l'électrification des transports. Je pense que le gouvernement du Québec s'est donné plusieurs façons

de le faire, que ce soit avec les subventions, que ce soit avec la loi véhicules zéro émission, que ce soit par des subventions, dont celle qu'il mentionne pour les autobus scolaires électriques, que ce soient d'autres mesures. Mais, dans la politique de mobilité durable, on est très clairs qu'à partir de 2025 le gouvernement ne financera que des véhicules électriques.

Deuxième chose, M. le Président, pour ce qui est du 47 millions auquel il fait référence, la meilleure façon, M. le Président, que ces sommes-là soient transférées directement vers le programme... la subvention pour l'achat d'autobus électriques, c'est justement d'améliorer les conditions pour que davantage de transporteurs fassent le choix d'autobus scolaires électriques. On vient d'avoir une discussion de quelques minutes, le député et moi, à travers vous, M. le Président, sur la question de l'augmentation possible, de l'augmentation probable de la subvention. Si on a une subvention qui est adéquate, M. le Président, les transporteurs scolaires vont faire le choix des autobus scolaires électriques, et, s'ils font le choix des autobus scolaires électriques, évidemment, le 47 millions va diminuer et le 30 millions va augmenter.

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

M. Bourcier : Bien, M. le Président, c'est qu'on subventionne le diesel qui va dans les autobus scolaires au détriment de subventionner l'électrification des transports. On dit qu'on est en discussion, on va monter les incitatifs, mais c'est un fait, là, actuellement, puis au prix de 47 millions par année justement aux transporteurs scolaires. Et moi, ce que je prétends, c'est qu'il faudrait affecter cet argent-là aux autobus électriques. Alors, si vous refusez de réduire la prime...

M. Fortin (Pontiac) : Je suis d'accord avec vous, M. le député. Je suis d'accord, on dit la même chose, vous et moi, en ce moment. Mais je ne veux pas vous empêcher de terminer votre question, mais on dit la même chose. Nous, ce qu'on dit, c'est qu'en ce moment il y a des transporteurs scolaires qui ont déjà des autobus à diesel. Est-ce que ce que vous êtes en train de dire, c'est que vous allez couper le financement à partir d'aujourd'hui à ces gens-là pour le réaffecter tout de suite à l'achat d'autobus électriques? Non. Nous, ce qu'on dit, c'est : Oui, on veut assurer que plus de transporteurs scolaires font le choix des autobus électriques, et nécessairement, s'ils font le choix, il y aura moins de dépendance aux 47 millions auxquels vous faites référence.

M. Bourcier : Oui. Là, je ne veux pas que les transporteurs tombent sur la panique à soir, M. le ministre, là, mais c'est une élimination graduelle, et nous, on prétend la même chose que vous.

M. Fortin (Pontiac) : On dit la même chose.

M. Bourcier : D'ailleurs, c'est dans votre plan ici. Mais quel est votre échéancier pour supprimer cette prime-là, à ce moment-là? Est-ce que vous pouvez élaborer là-dessus?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, M. le Président, en ce moment, il y a des transporteurs scolaires qui dépendent de cette prime-là. Nous, ce qu'on veut, comme on l'a dit d'entrée de jeu, c'est améliorer la subvention afin que plus de transporteurs scolaires aient cette option-là. Mais, M. le Président, le député et moi, on est d'accord.

Il y a juste un parti autour de la table, ici, qui n'est pas d'accord avec ça. Ça, c'est le parti qui est représenté par son voisin de gauche à la table, le député de la Coalition avenir Québec. Je n'ai pas à regarder bien loin. Youri Chassin, qui est leur candidat dans Saint-Jérôme, M. le Président, a proposé, il y a quelques années... a fait un texte où il mentionne l'électrification des transports et les cassettes VHS, M. le Président, il dit : «Le gouvernement propose d'électrifier les transports. Sa stratégie prévoit de subventionner les acheteurs de voitures, de doter les villes de taxis électriques et d'installer des bornes de recharge.» Il compare ça, M. le Président, à une technologie qui ne sera plus utile d'ici quelques années. Il a écrit ça en 2014, on est rendus à 24 000 véhicules électriques au Québec. On peut-u dire qu'il s'est trompé juste un peu?

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

M. Bourcier : Oui. Je discuterai de ça avec mon adversaire un peu plus tard, mais, moi, ce que je veux, c'est l'échéancier...

M. Fortin (Pontiac) : ...maintenant, vous avez tous les outils pour en discuter, M. le député.

M. Bourcier : Non, non, mais il n'est pas là. L'échéancier pour supprimer la prime au diesel, quel est-il? Ma question, elle est claire, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président, nous, on fait le pari que les transporteurs scolaires vont faire le choix, si on leur donne une subvention qui est adéquate. Ce que je dis au député, c'est qu'on travaille pour améliorer la subvention. On va travailler avec le ministère de l'Éducation, parce que ce sont leurs crédits, mais effectivement on veut améliorer la subvention et, si on fait ça, nécessairement, on va diminuer la dépendance au diesel.

Mais, d'ici 2025, le gouvernement du Québec ne financera que les véhicules électriques, M. le Président. C'est écrit noir sur blanc. En fait, j'ai vu plusieurs copies, il y en a que c'était écrit vert sur blanc, il y en a que c'était écrit vert sur noir, M. le Président, il y en a que c'était écrit blanc sur noir, mais c'est écrit lettre pour lettre, mot pour mot, dans la politique de mobilité durable du gouvernement.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député. 2 min 10 s.

M. Bourcier : Oui, tout à fait, merci. Écoutez, M. le ministre... bien, M. le Président aussi, la ville de Montréal vient d'emprunter... vient d'approuver un emprunt, plutôt, de 1 340 000 000 \$ pour acheter 963 autobus hybrides d'ici 2024. Montréal, là, va être pognée avec ces autobus-là pour les 16 prochaines années. Montréal sera menottée, pour des années, avec des autobus dont la technologie date déjà de 10 ans. Il faut diminuer la commande de beaucoup, et les autobus urbains tout électriques sont prêts. À Laval, ils sont en appel d'offres pour en tester 40 à recharge lente. Alors, c'est comme si le gouvernement remplaçait aujourd'hui tout son parc d'ordinateurs puis qu'il était obligé de les garder sans changer... sans «upgrade», comme on dit en anglais, sans mise à niveau pour une durée de vie de 16 ans, jusqu'en 2034. Ça n'a pas de sens, les risques sont énormes.

Alors, M. le ministre... M. le Président, pourquoi se menotter dans une industrie où la technologie évolue si rapidement? Est-ce que le gouvernement peut intervenir en diminuant la commande d'autobus hybrides de la Société de transport de Montréal et attendre la fin des tests de la Société de transport de Laval, qui sont beaucoup plus sages, à mon avis?
• (19 h 50) •

Le Président (M. Iracà) : Alors, à la question «pourquoi», ça prend un «parce que». En 40 secondes.

M. Fortin (Pontiac) : Oui. M. le Président, le député y fait lui-même référence, aux tests qui sont en cours à la Société de transport de Laval. Cependant, ce que la mairesse de Montréal dit très ouvertement, très franchement, elle l'a dit pendant sa campagne électorale, elle continue de le redire maintenant, c'est qu'elle a besoin des autobus tout de suite. Elle veut améliorer le transport en commun, et on la soutient, on partage sa vision à ce niveau-là. Il faut améliorer le transport en commun, pas juste à Montréal. Il y a d'autres sociétés de transport, partout à travers le Québec, qui ont les mêmes besoins, qui veulent améliorer les transports en commun et qui demandent pour des autobus hybrides tout de suite afin de, oui, améliorer le service aux citoyens, de leur donner plus d'options, plus de routes, des autobus qui sont neufs, qui sont plus confortables, qui sont plus fiables que les autobus qui sont en ce moment sur la route. Et ils font le pari, en ce moment, que la meilleure option pour eux, c'est l'autobus hybride. C'est à eux de prendre cette décision-là, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons procéder à un nouveau bloc d'échange avec la partie gouvernementale, et je cède la parole au député de Chapleau.

M. Carrière : Merci beaucoup, M. le Président. Ça me fait plaisir d'être ici ce soir. Je veux saluer le ministre avec toute son équipe qui est... — bonsoir — toute son équipe qui est là, mes collègues de chaque côté de la table. L'ancien maire en moi ne peut se taire sur ce que je viens d'entendre du député de Saint-Jérôme. Quand on parle d'autonomie municipale, on vient de passer trois lois dans ce mandat-ci, où on reconnaît que les gouvernements municipaux sont des gouvernements de proximité, autonomes. Et là on demande au gouvernement provincial d'intervenir dans des décisions qui sont faites aux municipalités, donc on peut noter une certaine incohérence ici.

Ceci étant dit, M. le ministre, j'aimerais vous entretenir sur une région du Québec que vous connaissez bien, l'Outaouais, la Société de transport de l'Outaouais qui a de grands enjeux au niveau du transport collectif, une région, une ville qui est en pleine croissance, avec un défi... avec la capitale nationale juste de l'autre côté de la rivière, donc ça apporte son lot de défis additionnels et d'opportunités. Il ne faut pas voir ça juste comme un frein, d'être voisin de la capitale nationale, mais aussi comme de grandes, grandes opportunités. Donc, la Société de transport de l'Outaouais est la société de transport, chez nous, qui s'occupe de tout le transport collectif urbain en Outaouais.

Et je vais vous amener tout de suite sur les corridors dédiés que sont... premièrement, vers l'est, qui est prioritaire. Et là je suis chauvin, et vous ne serez peut-être pas d'accord avec moi, M. le ministre, mais, du côté est, il y a le Rapibus qui... c'est un projet qui est dans les cartons de la ville et de la société de transport depuis de longues... depuis plusieurs années. Il y a une première phase qui est en opération depuis déjà cinq ans, presque cinq ans, entre le centre-ville de Hull et le boulevard Labrosse à Gatineau, dans mon comté. Il y avait une phase, ça devait aller jusqu'à Lorrain, mais les coûts ont explosé. On a fait en sorte qu'on a mis une pause sur la partie manquante pour permettre à la STO et le ministère de bien regarder les coûts et comment on pouvait faire... s'assurer de l'opportunité de faire le lien qui était prévu. Et cette phase II là, qui est entre le boulevard Labrosse et le boulevard Lorrain, c'est un trois kilomètres qui nous amène à une station qu'on a eu le plaisir d'annoncer ensemble, la station, avec nos collègues du fédéral. Il y a une station de tout près... autour de 200, 250 stationnements, stationnements incitatifs. La station, les gens vont pouvoir se rabattre là, les gens de l'est de la ville et même du secteur Masson-Angers et Buckingham, secteur de notre président ce soir.

Et il y a quelques semaines, vous et moi, on a eu le plaisir également d'annoncer le lien, le corridor entre le boulevard Labrosse et le boulevard Lorrain, trois kilomètres. C'est un investissement de 35 millions de dollars, un peu plus, 26 millions de dollars de la part du gouvernement du Québec. On a même eu le plaisir de passer quelques heures à jaser, à consulter les citoyens sur leur niveau de satisfaction, leurs recommandations, comment ils trouvaient le service du Rapibus, le corridor dédié qui nous amène au centre-ville et par la suite ceux qui ont besoin d'aller à Ottawa, parce qu'il y a des dizaines de milliers de citoyens de nos circonscriptions qui travaillent à Ottawa, il y a plein de gens d'Ottawa qui viennent travailler chez nous.

Et il y a également une phase III, qui est la partie du boulevard Lorrain jusqu'au secteur de l'aéroport, le boulevard de l'Aéroport. Et on a également annoncé une étude, là, avec nos collègues du fédéral pour voir l'opportunité de construire cette troisième phase là, si je peux m'exprimer ainsi. Ça, c'est le côté est, là, du projet.

Il y a le côté ouest, qui vous concerne beaucoup plus, vous et notre collègue de Hull, le secteur Aylmer, le secteur ouest du comté de Hull qui en pleine explosion démographique. La croissance, elle est phénoménale dans ce secteur-là.

Ça amène donc un niveau de circulation et une dépendance à l'auto souvent, parce que les gens n'ont pas l'opportunité quand on calcule le temps de déplacement, etc. Et il y a eu des études qui ont été complétées, vous les avez commentées. Et vous avez également annoncé une dernière étude complémentaire pour voir l'arrimage qui pouvait être fait entre les réseaux d'Ottawa et de Gatineau, parce que c'est important qu'il y ait un bon arrimage, si on a le O-Train à Ottawa, il y a différents services et comment on va traverser, un et l'autre, la rivière des Outaouais. Ce que je comprends, c'est que l'étude devrait être terminée l'hiver prochain, et, à partir de là, il y aura des décisions qui seront prises à la fois par la STO, mais le gouvernement du Québec comme partenaire.

Donc, j'aimerais, M. le Président, si c'est possible, entendre le ministre, comment il peut... comment le gouvernement entend améliorer la mobilité des gens en Outaouais, avec toutes les mesures qui ont été mises de l'avant, comment on pense qu'on va améliorer les temps de déplacement et inciter les gens également, de plus en plus, à se servir du transport en commun. Les gens, quand on les a rencontrés, nous ont parlé de l'enjeu du rabattement vers le corridor dédié, vers le Rapibus. Il y a cet enjeu-là. Et c'est là qu'on voit que les stationnements de 500 places sont pleins à 6 heures le matin. Donc, c'est un enjeu, je pense, que la STO devra s'adresser le plus rapidement possible. Donc, j'aimerais vous entendre un peu, là, sur l'avenir de ces projets-là et comment on va améliorer la qualité de vie des citoyens en Outaouais.

Le Président (M. Iracà) : Alors, excellente question, M. le député de Chapleau. Je suis un peu chauvin, un petit peu chauvin parce que ça touche mon comté, là, mais c'est une bonne question. M. le ministre, j'ai hâte de vous entendre.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, j'ai hâte de vous répondre, M. le Président, M. le député. Je suis content, je suis content qu'on puisse parler de l'Outaouais. Moi aussi, j'aime toujours ça parler de l'Outaouais un peu. Peut-être qu'à la base moi aussi, je suis un peu chauvin.

Mais je suis frappé... En entendant les propos du député, ce qui me frappe, en fait, c'est quand il mentionne le fait, et on l'oublie souvent, que la proximité avec la capitale fédérale, c'est effectivement une grande opportunité pour les citoyens de l'Outaouais. Il y en a beaucoup, comme vous le mentionnez, qui travaillent en Ontario. Il y en a beaucoup qui ont plusieurs activités en Ontario, donc qui se déplacent souvent vers la province voisine, et il faut trouver des solutions pour ces gens-là qui veulent se déplacer.

Vous savez, il y a cinq ponts interprovinciaux en Outaouais et qui mènent à l'Ontario ou qui mènent à l'Outaouais, là, peu importe, il y a cinq ponts, et ils sont... À Gatineau, il y en a cinq. Ils sont tous à Hull. Il y en a un qui est à la limite de Hull-Aylmer, là, mais ils sont... Dans tous les cas, il faut se rabattre vers le centre de la ville pour pouvoir se rendre en Ontario, ce qui cause des enjeux de circulation. Dans le cas de vos deux comtés, les gens doivent évidemment entrer sur l'île de Hull, donc doivent traverser un pont pour traverser un autre pont, ce qui complexifie toujours la situation.

Effectivement, on a passé un peu de temps, moi et le député de Chapleau, sur le quai, disons, du Rapibus, il y a quelque temps, à rencontrer des usagers. Et ce que les usagers nous disaient, c'était bien simple, c'est que c'est facile se rendre ici, c'est facile se rendre sur le quai le soir en revenant à la maison. Je sors du bureau, je peux prendre l'express, le Rapibus en question et me rendre sur le quai de la dernière station, mais après ça, ça devient pas mal plus compliqué. Après ça, il faut que j'attende un certain temps pour mon autobus local. Après ça, l'autobus local va prendre 25 détours avant de me rendre à destination finale, qui peut être à ma porte ou qui peut ne pas être à ma porte. Donc, il faut trouver des solutions. Et, à l'intérieur de la politique de mobilité durable, c'est ce qu'on a essayé de faire, du moins de mettre un cadre en place pour qu'on puisse travailler avec les sociétés de transport, avec les villes pour trouver une solution pour ce dernier kilomètre, ce dernier deux kilomètres, peut-être des fois ce dernier 500 mètres qui peut, malheureusement, prendre beaucoup plus de temps que le premier 10, 15, 20 kilomètres que le citoyen a pu faire en mode express. Donc, le citoyen se retrouve dans son quartier, mais ne se retrouve pas nécessairement à la porte de chez eux. Et c'est tout ce temps-là qui peut faire en sorte que le citoyen va décider, par exemple, de prendre sa voiture, parce que la voiture va l'amener directement à sa porte, plutôt que de prendre le transport en commun.

• (20 heures) •

Alors, il faut regarder d'autres alternatives. Il faut regarder le transport à la demande, il faut regarder le transport partagé. Est-ce que les sociétés de transport peuvent faire appel peut-être à coût réduit aux taxis? Est-ce qu'elles peuvent faire appel à des nouvelles plateformes technologiques pour les aider? Le député de Deux-Montagnes a fait référence à Netlift, entre autres, il y a quelque temps, qui souvent fait affaire avec les compagnies de taxi, entre autres. Mais ça peut être un outil pour aider les sociétés de transport à ne pas toujours être prises dans la vieille façon de faire, c'est-à-dire embaucher davantage de chauffeurs, demander à faire construire davantage d'autobus, ce qui dans les deux cas représente des coûts substantiels pour les sociétés de transport et qui, au niveau du rapport qualité-prix, n'y retrouvent peut-être pas toujours leur compte.

Donc, quand on a une ville, entre autres comme Gatineau, qui est bâtie sur le long, donc, qu'on parle de l'est, qu'on parle de l'ouest, c'est une ville qui est bâtie sur le long, des lignes centrales comme le Rapibus ou comme un corridor dédié pour le train léger, éventuellement, vers l'ouest, parce que c'est ce que la ville de Gatineau a décidé au cours des dernières semaines, le défi devient simplement : Comment rabattre ces gens-là sur la ligne qui se rend à quelques centaines de mètres de chez eux? Alors, c'est ce qu'il faut travailler, c'est ce sur quoi on s'est engagés à travailler, parce que, si on veut atteindre les objectifs qui sont mentionnés dans la politique de mobilité durable de réduire le temps de déplacement des citoyens de 20 %, de réduire la facture des citoyens de 20 %... Souvent, le choix de l'achat de la deuxième automobile est dû au fait qu'il n'y a pas d'autre choix qui est offert au citoyen. Donc, on veut lui donner plus d'options, on veut lui donner plus d'options qui sont disponibles pour améliorer ses transports.

Donc, si on veut atteindre ces objectifs-là, il faut penser à l'extérieur du cadre traditionnel des sociétés de transport. Et il y en a qui commencent à le faire, il y en a qui sont très innovantes. Il y en a qui commencent à parler entre autres

aux compagnies de taxi, comme je le mentionnais, qui veulent parler avec les différents joueurs qui sont en place. Entre autres, les gens du RTC, les gens du STM commencent à faire ces réflexions-là, et je sais que c'est la même réflexion que la STO a. Donc, effectivement, il faut regarder non seulement ce qu'on a toujours fait, mais ce qu'on peut faire et ce qui devra être fait au cours des prochaines années.

Si je regarde moi-même sur mon téléphone, et je suis certain que d'autres députés ici... Peut-être que le député de Gouin a l'application Transit sur son téléphone. L'application Transit, si on pousse à la limite l'utilisation de l'application, qui aujourd'hui est limitée à certains modes de transport, elle va vous dire : Bien, vous pouvez prendre le vélo, vous pouvez prendre la marche, vous pouvez prendre tel autobus ou vous pouvez prendre, par exemple, Uber, qui est en projet pilote au Québec. À la limite, est-ce qu'elle peut, cette application-là ou une autre, dans quelques années, nous dire : Bien, effectivement, vous êtes trois dans le même autobus et vous allez tous sur la même rue, donc on va vous commander un transport à la demande si vous êtes prêts à le faire? Pourquoi pas, M. le Président? Le citoyen aura pris le choix de l'autobus tout en sachant que, lorsqu'il arrivera à destination, par exemple à la gare Labrosse ou sur un corridor le long du chemin d'Aylmer, dans le cas de l'ouest de Gatineau, bien, il y aura un transport à la demande qui l'attendra là pour l'amener à la maison rapidement. Donc, il se sera sauvé les frais de stationnement, il se sera sauvé peut-être les frais d'achat d'un deuxième véhicule, les assurances, l'immatriculation, tout le reste qui vient avec ça.

Donc, quand on parle d'améliorer la qualité de vie des citoyens, c'est exactement ce à quoi on pense. Et la ville de Gatineau, quand elle propose des systèmes de train léger, entre autres, est tout à fait à l'avant-garde de ce qui se fait de mieux dans les sociétés de transport, puis, moi, j'ai bon espoir qu'elle va penser non seulement aux grandes lignes, qu'elle va penser à comment rendre le citoyen chez lui, à destination finale, plus rapidement.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci, M. le ministre. Il reste environ deux minutes. Je ne sais pas ce que vous voulez faire avec le deux minutes.

M. Carrière : Deux minutes? Bien...

Le Président (M. Iracà) : Voulez-vous un mot de la fin, M. le député de Chapleau?

M. Carrière : Oui, le mot de la fin, juste pour dire, effectivement... Et les sociétés de taxi sont prêtes à le faire, on les a déjà rencontrées, vous et moi, M. le ministre, à cet effet-là. Et même déjà il y a des citoyens qui le font. Lorsqu'ils sont sur la route du... sur le corridor dédié du Rapibus, ils voient l'heure, ils savent qu'ils vont manquer leur autobus, ils vont avec leur application, que je n'ai pas et je l'avoue bien humblement, vont appeler un taxi, qui va arriver à destination, et ça fera en sorte que ça va peut-être dégager des espaces dans les stationnements incitatifs, et ce seront les gens qui sont en périphérie, comme dans la MRC des Collines, qui est la couronne nord de la ville de Gatineau, autant à l'ouest qu'à l'est, qui pourront se servir des stationnements incitatifs, et donc encore moins d'automobiles vers le centre-ville.

Donc, effectivement, je pense que le défi, lorsque les deux... autant dans l'est que dans l'ouest, le corridor dédié sera complété, ce sera à la fois autant le matin pour s'y rendre, autant le soir pour retourner à la maison et si... la gardienne, etc., pour les familles, ça fera en sorte que ça améliorera la qualité de vie des citoyens. Merci.

M. Fortin (Pontiac) : Vous n'aurez certainement pas à me le dire, M. le Président. Je pense qu'un des grands défis des familles, c'est justement ça, c'est le stress de partir du bureau à une telle heure pour arriver à la garderie à l'heure pour ramasser les enfants. Il n'y a rien de pire, je vous l'avoue. Il n'y a rien de pire que le sentiment d'être le dernier parent arrivé à la garderie pour ramasser son enfant qui joue tout seul avec les éducatrices en garderie. Si on veut... Et, en fait, non seulement on arrive le dernier à la garderie, mais on est probablement parti du bureau un peu plus tôt, on aurait aimé travailler, compléter notre travail, donc, on se sent comme un mauvais employé et on se sent comme un mauvais parent, M. le Président. Mais c'est le défi des familles d'aujourd'hui, qui vivent la congestion, qui vivent les temps de déplacement qui sont trop longs quand ils s'établissent, souvent, en banlieue comme c'est le cas à Aylmer ou à Gatineau.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter un bloc d'échange avec le député de Gouin pour un temps approximatif de 9 min 30 s. Alors, M. le député de Gouin, je vous souhaite d'abord la bienvenue et je vous cède la parole.

M. Nadeau-Dubois : Merci, M. le Président. Bonsoir, tout le monde. Bonsoir, M. le ministre. Écoutez, je vais aller droit au but.

Une voix : ...

M. Nadeau-Dubois : Exactement. Les contraintes temporelles que j'ai me forcent à la concision. Alors, bien, oui, j'ai lu avec intérêt, j'ai survolé avec intérêt la politique de mobilité durable que vous avez déposée il y a quelques jours et puis je veux commencer du bon pied notre échange en vous félicitant, en vous disant que j'y ai trouvé plein de beaux principes, plein de belles intentions. Et je vais même vous lire ma citation favorite...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, allez-y, je pense que je sais c'est laquelle.

M. Nadeau-Dubois : ...que j'ai lue et qui vraiment m'a fait chaud au coeur. Alors, à la page 17 de la politique, on dit qu'«afin de concrétiser le virage vers la mobilité durable, des priorités devront être établies, notamment à l'égard

de l'augmentation de la capacité routière — et c'est là que ça devient intéressant — qui fragilise davantage les finances publiques tout en contribuant de manière importante à l'accroissement de la congestion, de la motorisation des ménages et des émissions de gaz à effet de serre». Alors, moi, j'ai lu ça et je me suis dit : Eh bien, voilà, l'époque où à la veille des élections on annonçait des investissements massifs pour construire des routes est révolue. Maintenant, ce sont des projets... c'est dans les projets de transport collectif qu'on va mettre de l'argent massivement.

Malheureusement, quelques jours plus tard, vendredi dernier, le ministre était à Laval pour annoncer le prolongement de l'autoroute 19. Et donc j'étais bien rassuré par les paroles et les intentions contenues dans la politique de mobilité durable, mais malheureusement les... bien, en fait, heureusement, les gestes pèsent plus lourds que les paroles, et le premier geste, la première annonce que le ministre a faite suite au dévoilement de la politique, c'est une annonce qui va dans le sens complètement, complètement inverse de la citation que je viens de lire.

Alors, moi, j'aimerais savoir quelle est la cohérence entre les principes énoncés dans la politique et l'annonce de vendredi dernier.

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Merci, M. le Président. Effectivement, on a lancé la semaine dernière la politique de mobilité durable et on n'en est pas peu fiers. C'est quelque chose qui a été construit avec plusieurs groupes. Donc, c'est non seulement la vision gouvernementale, mais c'est la vision d'un groupe qui représente bien les intérêts tant de l'industrie, l'industrie du transport, et entre autres le camionnage, le ferroviaire, le maritime et les autres, j'en passe, que les groupes environnementaux, au Québec, qui ont travaillé pendant plusieurs mois avec les gens du ministère sur cette politique-là, les transporteurs urbains et plusieurs autres également.

Je suis content de l'appui du député de Gouin. Je n'ai pas senti du tout le même appui de la part du député de René-Lévesque, hier, quand il disait que c'était une erreur massive, la politique de mobilité durable. Si vous n'avez pas entendu ses propos, c'est exactement ce que le député de René-Lévesque a dit. Alors, je me sentais mal un peu pour tous les gens qui ont travaillé à la construction de cette politique-là.

Pour ce qui est de la question précise du député, dans la politique de mobilité durable, évidemment, on annonce un virage, un virage important dans la façon dont on planifie nos villes. La grande avancée, selon moi et selon plusieurs des groupes qui étaient autour de la table pour construire cette politique-là, c'est le fait que les MRC ou toutes les régions au Québec doivent se doter de politiques de mobilité durable à l'intérieur des MRC et de mettre ça en lien avec leurs plans d'aménagement du territoire. Donc, on doit construire nos villes de façon plus intelligente qu'on ne l'a fait au cours des dernières années. Si on veut réellement prendre un virage vers la mobilité, il faut que chaque résidence, chaque maison ait accès à un système de transport dès qu'elle est planifiée.

Mais, M. le Président, il y a des maisons qui sont déjà construites, il y a des résidents à Mascouche, à Terrebonne, à Bois-des-Filion qui ont besoin de services, oui, qui ont besoin de routes, de prolonger des routes, par exemple, mais surtout qui ont besoin d'améliorer des routes existantes comme la 335. Sur la 335, on avait besoin d'améliorer la sécurité et on avait besoin également d'ajouter des corridors de transport en commun et des corridors multifonctionnels pour le transport actif. C'est ce qui a été fait.

Dernier petit point, M. le Président, ce qu'on avait voulu et ce qu'on a... l'intention qui a été annoncée dans le budget, c'était réellement de prendre un virage. Traditionnellement, au Québec, 70 % du budget des Transports s'en allait vers les routes, 30 % au transport en commun. On a pris le virage complet où on est allés à 30 % routes, 70 % de transport en commun avec les nouveaux investissements. Ça ne veut pas dire qu'il n'y aura aucune route qui sera construite. Il y a quand même des investissements routiers à faire, dont sur ce tronçon-là.

• (20 h 10) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député, 4 min 35 s.

M. Nadeau-Dubois : Bien sûr qu'il y a des investissements routiers à faire, mais il y avait des alternatives à celle d'une autoroute traditionnelle, et l'annonce que le ministre a faite, c'est une annonce d'autoroute traditionnelle. Il y avait d'autres options. Le BAPE, notamment, avait suggéré l'idée d'un boulevard urbain. Cette hypothèse-là n'a jamais été explorée sérieusement par le gouvernement.

Et je répète ma première question, là : Dans la politique de mobilité durable, c'est écrit noir sur blanc, je l'ai lu, qu'augmenter la capacité autoroutière, ce n'était pas une solution à la congestion. Le ministre annonce, quelques jours plus tard, une annonce qui augmente la capacité autoroutière, et là il me dit : Ça va aider la congestion. Alors, qu'est-ce que je dois croire? Ce qui est écrit dans la politique ou ce que le ministre me dit ce soir?

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président, la politique de mobilité durable représente un réel virage de la société québécoise sur un horizon de 12 ans. On va, à chaque année, M. le Président... et c'est un des éléments qui doit guider les différents acteurs qui ont contribué à la politique de mobilité durable, mais on va réunir tous ces acteurs-là dans un forum afin de voir quelles parties de la politique de mobilité durable ont été les plus productives, tant au niveau de nos objectifs en matière de lutte aux changements climatiques qu'au niveau, par exemple, de la réduction du temps de déplacement des Québécois et des Québécoises, pour que les acteurs puissent dire : On a besoin d'en faire plus à ce niveau-là, on n'atteindra pas nos objectifs ici, on doit faire plus avec cette mesure-là. Peut-être que, celle-là, ça va très bien. Donc, on doit continuer de mesurer, mais c'est un objectif sur 12 ans.

Mais les mêmes acteurs, M. le Président, les mêmes acteurs ont salué le gouvernement quand il a pris le virage de 70-30 routier vers 70-30 transport en commun. Et je comprends le député, qui nous dit : Bien là, vous avez un projet de

500, 600 millions pour le routier. Mais il se souvient des dernières semaines où il y avait 13 milliards de projets de transport en commun. Alors, je comprends que, trois jours après la politique, il n'a peut-être pas aimé un projet, mais il faut qu'il regarde tout ce qui s'est fait dans les dernières semaines, et on a été plus ambitieux que n'importe quel gouvernement en matière de développement de transport en commun, M. le Président.

M. Nadeau-Dubois : M. le Président, les acteurs qui ont salué la politique, et c'est vrai qu'il y en a, des acteurs du milieu qui ont salué la politique de mobilité durable, ces mêmes acteurs là, depuis l'annonce de la 19, ils se sentent floués et ils l'ont dit publiquement dans les médias. Même certains ont dit se sentir instrumentalisés par le fait qu'on leur a fait assister à une grande messe de la mobilité durable quelques jours avant d'annoncer un projet qui va dans l'autre sens complètement.

Alors, je répète ma question : C'est quoi, la vision du gouvernement? Est-ce que c'est promettre des autoroutes, comme on l'a fait dans le cas de la 19, ou est-ce que c'est réellement mettre la priorité sur le transport collectif? Parce que les acteurs dont le ministre se targue d'avoir l'appui, aujourd'hui, ils le disent publiquement, ils ont signé une lettre ouverte aujourd'hui, dans les médias, ils se sentent floués. On leur a fait applaudir un beau spectacle et, quelques jours plus tard, on a annoncé un bout d'autoroute pour gagner une élection. Si j'étais à leur place, je me sentirais de la même manière, je me sentirais... je sentirais que je me suis fait avoir.

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, merci. Merci, M. le Président. M. le Président, je dois le dire, le gouvernement n'a jamais caché nulle part, que ce soit la semaine dernière ou quelques mois avant ou au cours des dernières années, son intention de procéder avec le prolongement de la 19. Le prolongement de la 19 est inscrit dans tous les documents budgétaires, dans le Plan québécois des infrastructures, depuis un certain temps. Donc, même lors de l'élaboration de la politique de mobilité durable, le gouvernement était très clair sur son intention au niveau du projet de la 19. Maintenant, le projet est arrivé au moment, dans la façon de procéder avec la directive des grands projets, où on a pu annoncer de façon concrète le prolongement de la 19. Comme je le disais...

Le Président (M. Iracà) : Le mot de la fin, M. le député. 20 secondes.

M. Nadeau-Dubois : Merci beaucoup, M. le Président. En effet, ce projet-là, on l'a annoncé depuis les années 70. Et, dans les années 70, ça avait peut-être encore une pertinence, de construire des bouts d'autoroute. C'est décevant que les mentalités au gouvernement n'aient pas évolué depuis, parce qu'en 2018, ce genre d'annonces là, elles sont dépassées.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec le député de Gouin. Nous allons procéder à un autre bloc d'échange avec la partie gouvernementale, avec le député de Dubuc, pour un temps approximatif de 15 minutes.

M. Simard : Merci beaucoup, M. le Président. Pour continuer, on va le dire, avec la politique de développement durable, M. le Président, on va parler ici de la route verte.

M. le Président. On entend beaucoup parler des bonnes habitudes de vie, des saines habitudes de vie. On recherche des activités familiales saines et, bien sûr, bien encadrées. Puis, bien sûr, c'est Pierre Lavoie qui, je vous dirai, fait beaucoup de promotions par rapport aux bonnes habitudes de vie. Et c'est extrêmement important, dans le monde d'aujourd'hui, c'est ce que les parents veulent enseigner à leurs enfants. Et la route verte, M. le Président, c'est un outil indéniable pour, justement, s'assurer des bonnes habitudes.

La route verte est une idée originale de Vélo Québec de relier l'ensemble du Québec à un réseau cyclable national de plus de 5 000 kilomètres. Ce projet a été adopté par le gouvernement en 1995, M. le Président, et le ministère des Transports, quant à lui, s'en est vu confier la responsabilité en collaboration avec Vélo Québec qui lui, depuis le début, agit à titre de maître d'oeuvre du projet pour en coordonner la mise en place. Dans les faits, ce grand projet interpelle de nombreux partenaires municipaux et régionaux du milieu touristique et associatif ainsi que le ministère en tant que gestionnaire d'infrastructures de transport.

M. le Président, je voudrais d'abord donner un exemple pour les gens. On s'imagine des fois, encore une fois, que la route verte, c'est encore... on entend encore parler des vélos. Mais je dois vous dire, M. le Président, que, quand c'est bien organisé, là, c'est extrêmement important pour une région.

Moi, je vais vous parler, M. le Président, d'une infrastructure touristique d'appel, dans ma région, qui s'appelle la véloroute des bleuets, M. le Président. Saviez-vous que la véloroute des bleuets, M. le Président, qui est reliée, bien sûr... ça fait partie de la route verte, là, la véloroute des bleuets, c'est 11 560 000 000 \$ de dépenses, dont plus de 7 856 000 000 \$ en dépenses touristiques, M. le Président, 68 % du total, 112 emplois créés par la véloroute des bleuets, le résultat d'un travail de concertation réussi entre 15 municipalités et la communauté montagnaise de Mashteuiatsh? Tout le monde peut faire ça, M. le Président, partout, dans toutes les régions du Québec. Trois réseaux cyclables associés, c'est-à-dire le Horst de Kénogami, 72 kilomètres entre Hébertville et Saguenay, arrondissement Jonquière; au fil des rivières, 45 kilomètres entre Albanel et Girardville; et ville d'Alma, 13 kilomètres. Quatre maisons du vélo, à Alma, Roberval, Dolbeau-Mistassini et Hébertville. 35 haltes de vélo et une quarantaine d'hébergements certifiés Bienvenue cyclistes!. Trois traverses de bateau, dont une croisière bateau-vélo, M. le Président. Les gens montent leur vélo sur... on appelle ça le bateau La Tournée et puis ils traversent le Lac-Saint-Jean, ils peuvent reprendre la piste cyclable et, encore une fois,

faire le périple alentour du Lac-Saint-Jean. Autour de 100 ambassadeurs identifiés et habillés aux couleurs de la véloroute ainsi que deux grands ambassadeurs médiatiques, tout le monde les connaît : Yvan Martineau et Audrey Lemieux. Il faut dire que ces ambassadeurs-là, M. le Président, c'est eux qui font, je vous dirai, la police, on n'appelle pas ça des polices, on appelle ça des ambassadeurs, sur l'autoroute, justement, pour que les gens qui sont des touristes chez nous soient bien accueillis et s'assurent, justement, que, lorsqu'on a à les interpeler, ce soit fait dans les règles de l'art. Plus de 100 entreprises partenaires, un rayonnement international grâce au partenariat avec RAVel, en Belgique, et les voies vertes Saône et lavoirs, en France, ainsi que l'Association des réseaux cyclables du Québec, ARCQ, une référence provinciale. Un événement hivernal d'envergure internationale et plusieurs activités offertes annuellement. Il faut le dire, c'est un événement, de traverser le lac à vélo, mais... c'est des «fat bikes», là, et c'est un événement international, il y a beaucoup, beaucoup d'athlètes internationaux qui viennent là, M. le Président. Plus de 250 000 utilisateurs par année. Un service de navette de bagages. Un produit d'appel reconnu par l'ATR. Et, je dois vous dire, M. le Président, au niveau touristique, c'est extrêmement important, chez nous, au niveau de l'été, beaucoup de familles se déplacent, des Québécois et même des Européens, parce que, moi, mon chalet est juste à côté de la piste cyclable, puis je dois vous dire qu'on voit passer des gens de partout, M. le Président.

• (20 h 20) •

Donc, de là vous voyez que la route verte, c'est une infrastructure, si on veut s'en occuper correctement, M. le Président, qui développe les régions du Québec.

Le 31 octobre 2017, la route verte était complétée à 96 %, soit 5 108 kilomètres sur un total de 5 304 kilomètres. Le parachèvement de ce projet et son expansion pour les prochaines années seront possibles, notamment, en puisant dans les investissements de 50 millions sur 10 ans annoncés dans le budget 2016-2017 et de 65 millions sur cinq ans qui s'ajoutent dans le budget 2018-2019.

Le projet de loi n° 150, concernant principalement la mise en oeuvre de certaines dispositions des discours du budget du 17 mars 2016 et du 28 mars 2017, actuellement à l'étude en commission parlementaire, permettra d'opérationnaliser ces investissements en apportant des modifications aux règles qui encadrent les investissements du Fonds des réseaux de transport terrestre. Le ministère des Transports est beaucoup interpellé à ce niveau-là, M. le Président, parce que très souvent, lorsqu'on sort des pistes cyclables, on pave les accotements en faisant quelque chose de très sécuritaire pour le bien des populations, des familles et également, bien sûr, pour permettre, encore une fois, d'aller de village en village ou de ville en ville.

Maintenant, M. le Président, moi, je suis interpellé par cette infrastructure touristique et je demande à M. le ministre, M. le Président : Pourquoi est-il important de favoriser le transport actif, et que peut-on faire pour l'encadrer ou l'encourager davantage, M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député. Alors, M. le ministre, la question a été posée. On attend la réponse.

M. Fortin (Pontiac) : Je remercie le député de Dubuc. Et il a raison de dire... d'abord, dans sa région à lui, la véloroute des bleuets... Du bleuets? Des bleuets?

Une voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : La véloroute des bleuets, c'est plus qu'une infrastructure de transport actif pour les gens de sa région, c'est un outil de développement économique majeur. Il y a des gens de partout au Québec, mais des gens de partout à travers le monde qui utilisent cette infrastructure-là, qui visitent le Lac-Saint-Jean, qui profitent des beautés de la région, mais qui améliorent leur santé physique en le faisant. Donc, c'est une infrastructure qui est absolument cruciale, et partout au Québec.

Le député disait : 97 % de la route verte est complétée. Je vais vous donner un exemple bien précis de l'importance d'améliorer la route verte. Dans ma propre région, dans ma propre circonscription, je m'en sers comme exemple, je suis certain qu'il y a des coins, en fait, il y a des secteurs comme ça partout au Québec, la ville de Gatineau a complété son réseau de route verte en sentier. Très agréable pour toute la famille d'aller y passer un temps en vélo. Ensuite, une municipalité a choisi, à l'époque, de ne pas... lorsque le chemin de fer a été retiré, de ne pas transformer ce chemin de fer là en route verte, et ensuite 19 municipalités ont fait le choix d'utiliser l'ancienne piste de chemin de fer, l'ancienne track de chemin de fer et de la convertir en route verte. Alors, pour une municipalité, pour une trentaine de kilomètres, la route verte est en bordure de route. Je vous l'avoue, honnêtement ça ne me donne pas le goût d'amener mes enfants sur cette route verte là. Donc, c'est comme s'il y avait un tronçon qui manquait, de la route verte. Donc, il y a des améliorations à faire un peu partout au Québec non seulement au niveau de l'entretien de la route verte, parce qu'on... Il y a des endroits où, bien franchement, là, on peut améliorer l'entretien de la route verte, mais il y a des endroits où on doit mieux développer la route verte, où on pourrait avoir, dans un cas comme celui-là, une piste en réseau unique de 150 kilomètres avec un investissement qui serait somme toute mineur, disons. Donc, c'est pour ça que, dans la politique de mobilité durable, on a annoncé l'augmentation de sommes, tant à l'entretien de la route verte, 5,5 millions de dollars, qu'au développement de la route verte, avec 5 millions de dollars additionnels. Donc, ces sommes-là, en tout et partout, amènent nos budgets à environ 35 millions de dollars pour la route verte au cours des prochaines années.

Mais il y a d'autres choses qui viennent avec ça, et je dois le dire. Je sais que le député de Saint-Jérôme était au Forum sur la mobilité durable, plus tôt cette semaine, et je le remercie de sa présence à ce forum-là, le député de Deux-Montagnes y était aussi. On a entendu le maire de Laval faire plusieurs représentations, et j'ai eu moi-même la

chance de rappeler l'initiative qu'il a lancée la semaine précédente, au salon du véhicule électrique, où il parlait d'une subvention pour les vélos électriques. La ville de Laval a choisi de donner 400 \$ à tous ses citoyens pour l'achat d'un vélo électrique. Je vois le député de Vimont qui était également présent. Je m'en excuse, je vous ai... je ne vous avais pas vu, M. le député de Vimont, mais le maire de Laval a choisi de faire cette initiative-là. Puis le gouvernement du Québec, à travers sa politique de mobilité durable, a choisi de faire exactement le même choix, parce que, oui, le transport actif, c'est important, mais, pour des gens, il faut leur donner un petit coup de pouce, des fois. Donc, le soutien à l'acquisition de vélos à assistance électrique fait partie des engagements du gouvernement au niveau de la politique de mobilité durable. Alors, même si c'est un mode qui est un peu plus simple que le transport actif traditionnel, c'est quand même un mode de transport qui nous permet peut-être de ne pas se déplacer en voiture et donc de réduire notre dépendance à l'auto, entre autres.

Maintenant, pour le reste du transport actif, parce que le député fait référence à l'infrastructure de transport actif, on a voulu également envoyer un signal fort au niveau du développement du transport actif dans les périmètres urbains, les infrastructures de transport actif dans nos villes. À chaque année, le ministère des Transports reçoit des demandes de subvention de la part de municipalités partout au Québec. Que ce soit Montréal, que ce soient des villes en banlieue, que ce soient des villes comme Gatineau ou des villes... des villages beaucoup plus ruraux, tout le monde fait des demandes pour améliorer ses infrastructures de transport actif, entre autres, ses pistes cyclables, et avec raison. Les municipalités veulent investir parce que c'est un choix pour la qualité de vie de leurs citoyens. Mais jamais le ministère n'était capable de remplir ou de dire oui aux demandes de l'ensemble des municipalités. Il y a beaucoup trop de demandes pour les demandes pour les sommes qui sont disponibles. Alors, on a ajouté, dans la politique de mobilité durable, 38,5 millions pour, donc, un total de 61 millions pour les infrastructures de transport actif à l'intérieur des périmètres urbains.

Alors, M. le Président, je pense qu'à travers toutes ces initiatives-là le gouvernement fait la démonstration que le transport actif est important, que le transport actif, non seulement pour nos déplacements, mais pour notre bonne santé physique, pour réduire notre dépendance à l'auto, est important. Et on le sent réellement, à parler aux municipalités, à parler aux maires, à parler aux conseillers, à parler aux élus de nos régions, qu'ils sont prêts à faire ces investissements-là. Et on doit être au rendez-vous pour les aider.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors...

M. Simard : Est-ce qu'il me reste...

Le Président (M. Iracà) : Ah! Il vous reste 2 min 36 s.

M. Simard : 2 min 36 s. M. le Président, j'aimerais savoir du ministre... Parce qu'on a l'a dit, que, les énoncés budgétaires qui avaient été faits en 2016, 2017, 2018, bon, on était sur le point de les faire passer, là. J'aimerais vous entendre là-dessus : Est-ce que c'est là, là, on va s'assurer, justement, que ce soit mis en place?

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

Une voix : ...

M. Simard : J'ai peut-être mal posé la question.

M. Fortin (Pontiac) : Ah! Vous êtes... Ce que je comprends, c'est que vous parlez encore du programme de la route verte...

M. Simard : Exactement, c'est ça. Oui, c'est ça.

• (20 h 30) •

M. Fortin (Pontiac) : ...et des sommes qui avaient été annoncées dans... à l'intérieur de ces budgets. Oui, effectivement, là, il y a des sommes qui étaient réservées à l'intérieur des derniers budgets. Je pense que le gouvernement, déjà à l'époque, avait fait le choix de mieux appuyer ces initiatives-là. Dans le projet de loi n° 150 qui est présentement en consultations encore, il y avait des investissements de 50 millions qui avaient été annoncés au niveau du transport actif. Mais je pense que, tant à travers les investissements qui avaient été annoncés dans le passé qu'à travers la politique de mobilité durable, que même à travers le Code de la sécurité routière, qui protège beaucoup, beaucoup mieux tant les piétons que les cyclistes... Entre autres, les cyclistes avaient demandé de pouvoir utiliser le feu piétonnier. Donc, je pense que ce que vous voyez, c'est un réel virage vers cette mobilité active, entre autres cette volonté de donner une infrastructure et une sécurité aux Québécois qui font ce choix-là.

Il y en a de plus en plus, il y a de plus en plus de Québécois qui veulent se déplacer à vélo. Des fois, c'est pratique de le faire; des fois, c'est moins pratique de le faire, vous connaissez les rigueurs de l'hiver québécois aussi bien que n'importe qui. Mais, quand c'est possible, quand notre ville est bien adaptée pour qu'on puisse faire ce choix-là, il faut donner aux citoyens la possibilité de le faire.

Et, quand on regarde l'ensemble des documents de la politique de mobilité durable, non seulement le transport actif, c'est exactement ce qu'on vise, on veut donner plus de choix aux citoyens. Que ce soit le transport actif, que ce soit le transport en commun, que ce soient les services de voitures partagées, que ce soit le transport urbain, interurbain, que ce soient d'autres choses, il y a toutes sortes d'options qu'on doit donner, des options additionnelles qu'on doit donner

au citoyen pour qu'il réduise sa dépendance à la façon traditionnelle de se déplacer qu'on a eue pendant des décennies au Québec. Si on veut atteindre nos objectifs, c'est exactement ce qu'on doit faire.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons procéder à un autre bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition et je cède la parole au député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Merci, M. le Président. Un plaisir de vous retrouver ce soir. Avec votre collègue, un petit peu plus tôt cet après-midi, on avait abordé la question ou on avait débuté et abordé la question de la tête des ponts sur le côté de Québec, c'est un projet qui est attendu aussi depuis un certain nombre d'années. En fait, c'est une structure, si ma mémoire est exacte, qui date de la fin des années 70, qui doit être revue. On promettait en 2012, sous la précédente administration, de refaire un petit peu le schéma, de le présenter rapidement à la population et depuis les avancées sont, disons-le poliment, plutôt modestes, bien que le projet reste inscrit au PQI. Je me demandais, à ce moment-ci, si le schéma directeur de cette nouvelle structure là était complété. Est-ce que ce sont des données que vous avez au niveau du ministère?

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, M. le Président, je trouve ça un peu curieux, je vous avoue, après avoir entendu le député de Gouin. En fait, ce que je réalise, c'est que, depuis le début des pourparlers qu'on a ici, depuis hier qu'on est en commission parlementaire, tout ce qu'on a entendu de la part du député de la Coalition avenir Québec, c'est des projets routiers, M. le Président. Il nous a parlé de l'autoroute 13, il a parlé un peu plus tôt, du troisième lien, il parle maintenant de la tête des ponts. Je suis certain qu'il y a d'autres projets routiers dont il veut parler. Il a parlé de l'autoroute 19 en disant que ça avait été trop long, qu'il aurait aimé que ce projet-là soit réalisé plus tôt, M. le Président.

Moi, j'ai une question pour le député. Il n'est pas obligé d'y répondre, je vais arriver à la sienne. Est-ce que lui croit à la mobilité durable? Est-ce que lui adhère aux principes qui sont à l'intérieur de la politique de mobilité durable? Parce qu'il ne fait aucune référence aux transports en commun. Tout ce qu'il avance, c'est des projets routiers, des projets routiers et encore des projets routiers.

Maintenant, pour ce qui est de la tête des ponts, M. le Président, évidemment, il y a désir de réorganiser le secteur, mais on parle avec les villes de Québec et Lévis. Vous savez que la ville de Québec travaille sur un projet majeur au niveau du transport en commun qui évidemment doit avoir un lien afin de desservir les citoyens de Lévis. C'est écrit, ça aussi, noir sur blanc dans le contrat, si je peux l'appeler ainsi, qui a été signé entre le gouvernement du Québec et la ville de Québec, mais évidemment que, s'il y a des décisions qui doivent se prendre en lien avec le transport en commun dans ce secteur-là, ça va affecter la réorganisation complète du secteur. Donc, évidemment, il faut s'arrêter sur le tracé définitif du transport en commun avant de finaliser le projet dont il parle.

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

M. Charette : Le ministre m'a posé gentiment une question. Je vais lui demander de patienter quelques mois. Lorsque les rôles seront inversés, on pourra y répondre, à ce moment-ci, avec grand, grand plaisir.

Et peut-être déjà lui donner un petit élément de réponse. Depuis hier, on a largement aussi parlé REM, on a parlé aussi...

M. Fortin (Pontiac) : Vous n'avez pas parlé du développement du REM, M. le député, vous avez parlé d'un appui à un projet qui a été lancé par le gouvernement.

M. Charette : C'est-à-dire, on a...

M. Fortin (Pontiac) : Le gouvernement a été celui qui a dû penser à une approche alternative.

M. Charette : ...on a réitéré...

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vais laisser...

M. Fortin (Pontiac) : Le député a eu le beau jeu de simplement dire : J'appuie.

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Je vais laisser le député, alors, peut-être répondre à la question. Vous pourrez utiliser vos arguments lors de la réponse. M. le député.

M. Charette : Je comprends que c'est le ministre qui a été rappelé à l'ordre dans le cas présent. Donc, oui, il y a eu des appuis substantiels à des projets d'envergure, mais, n'empêche, c'est un petit peu mettre en contradiction les propres engagements du gouvernement étant donné que je fais référence à des projets, oui, routiers, mais qui ont été inscrits au PQI de longue date par le gouvernement...

M. Fortin (Pontiac) : Vous parlez de l'autoroute 13, M. le député. L'autoroute 13 n'est pas au Plan québécois des infrastructures...

M. Charette : Je parle, M. le Président...

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vais laisser le député de finir la question, mais je vais laisser la M. le ministre répondre, par exemple.

M. Charette : Notre collaboration a toujours été bonne, donc j'apprécierais effectivement que le ministre puisse contenir son enthousiasme un petit peu. On faisait référence à la tête des ponts, c'est un projet qui n'a pas été inscrit par un gouvernement de la CAQ, mais bien par un gouvernement du Parti libéral depuis plusieurs années déjà. Donc, je demandais tout simplement un état de situation. Il y a un schéma directeur qui normalement devrait être complété à ce moment-ci. Je demandais tout simplement au ministre est-ce qu'il est effectivement complété, étant donné que le projet est lui-même inscrit au PQI, là, depuis un bon moment déjà.

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le ministre, c'est à votre tour.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, M. le Président, vous savez très bien que, dans le secteur de la tête des ponts, que ce soit pour le transport en commun ou que ce soit pour les utilisateurs du réseau routier, il est particulièrement difficile de se déplacer. Alors, oui, effectivement, le gouvernement veut réorganiser la tête des ponts. Mais vous savez très bien, M. le Président, que la ville de Québec, depuis, a lancé un projet majeur, un projet structurant en matière de transport en commun, un projet qui va avoir un impact important sur la qualité de vie des gens de Québec. M. le Président, ça fait trop longtemps qu'on attend ce projet-là à Québec. Québec doit entrer et va entrer dans l'ère du temps, dans l'ère des grands projets de transport en commun. Québec, en fait, va avoir un des réseaux, un des nouveaux réseaux les plus porteurs pour encourager le citoyen à faire le choix du transport en commun. Mais on ne peut, on ne peut penser à la réorganisation de la tête des ponts sans tenir compte de ce projet-là, sans tenir compte du transport en commun.

Je le sais, que le député de la Coalition avenir Québec a dit que, pour sa formation politique, ça prenait un troisième lien à l'est et que le lien de transport en commun devait se faire par là. M. le Président, s'il veut réellement faire passer le transport en commun par l'île d'Orléans, comme le député de La Peltrie l'a déjà suggéré, M. le Président, il peut le faire. Cependant, nous, on pense qu'honnêtement le citoyen serait peut-être mieux desservi, pour se rendre à Lévis, de ne pas passer par l'île d'Orléans pour le transport en commun.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : En fait, je pense qu'il y a eu confusion des rôles parce que le ministre responsable de la Capitale-Nationale, donc ministre de sa propre formation, a aussi mentionné qu'il serait drôlement intéressant que le transport en commun lourd puisse passer par le troisième lien. Donc, ce serait bien, éventuellement, que vous puissiez vous parler ou vous coordonner.

Mais, ceci dit, je reviens au schéma directeur. Est-ce qu'il y en a un de complété ou pas? En fait, la question a été évitée. Mais, dans les faits, il y a une demande d'accès à l'information qui a été formulée par notre formation il y a quelque temps, avec une réponse qui est relativement récente, 1er février dernier, donc il y a quelques semaines à peine. On nous confirme l'existence d'un schéma directeur, cependant, on n'a pas été en mesure de nous le transmettre. Donc, j'étais tout simplement curieux de savoir si, par le service de la commission, si le schéma directeur pouvait être déposé pour voir où en sont... l'état des études et des travaux à ce moment-ci, les travaux de préparation, naturellement.

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, M. le Président. Le député comprend très bien que ce sont des travaux qui sont en cours, qui doivent être ajustés dans le contexte de ce qui est sur la table, au niveau du développement du transport en commun, qui est un projet, je le rappelle, qui a été annoncé par la ville de Québec il n'y a pas très longtemps, M. le Président. Ça fait à peine quelques semaines que la ville de Québec a lancé dans l'espace public son projet de transport en commun. Alors, bien évidemment, il y a des modifications qui doivent être faites sur tout projet à la tête des ponts pour tenir compte du grand projet lancé par le maire de Québec au profit des citoyens de Québec. Ça me semble tout à fait logique, M. le Président, de prendre le temps de bien faire les choses pour ce qui est de la tête des ponts et d'incorporer le plus grand projet de développement de transport en commun pour la ville de Québec.

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

M. Charette : Le ministre semblait s'inquiéter que je n'avais pas posé de question jusqu'à maintenant sur la politique de développement durable. J'aurais une question à ce moment-ci sur le monorail, par contre. Je serais intéressé de l'entendre sur le monorail, un sujet qui semble être une nouvelle passion, là, au niveau du gouvernement depuis quelques mois. On avait évoqué, de façon très improvisée, un monorail sur la distance séparant Québec-Montréal l'automne dernier. Je pense que le gouvernement a réalisé que la proposition semblait plus ou moins sérieuse à ce moment-ci. Mais, dans la politique, on revient avec l'idée mais sur des tracés autres.

Je me souviens d'un commentaire du ministre, hier, adressé à mon collègue de l'opposition officielle, qui disait que, lorsque la demande n'était pas assez grande ou lorsque la densité de population n'était pas assez grande, ça devenait superflu de développer, par exemple, des circuits de trains. Il faisait référence à la politique du Grand Débloccage, là,

du Parti québécois. Donc, je serais tenté de lui rappeler ses propres propos. Quel pourrait être un tracé suffisamment densifié qui pourrait être relié par le monorail, une technologie qui n'est pas encore développée, et tracé qui ne serait pas celui séparant les villes de Québec et Montréal?

• (20 h 40) •

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. D'abord, sur la question Québec-Montréal, bien évidemment, M. le Président, et nous l'avons dit à plusieurs reprises, nous appuyons le projet de Via Rail pour le développement du corridor Québec-Montréal. J'ai d'ailleurs eu l'occasion, à plusieurs reprises, de rencontrer les gens de Via Rail. Le premier ministre lui-même a pris le leadership de la question et rencontré les gens de Via Rail. Nous avons formulé nos attentes envers le gouvernement fédéral pour qu'ils appuient, de façon très claire, de façon très nette, de façon très précise le projet de Via Rail. Ils en ont fait une première, étape, mais il en reste un grand, bout de chemin à faire, et nos attentes demeurent les mêmes envers le gouvernement fédéral à ce niveau-là.

Maintenant, M. le Président, si le député... Et je sais qu'il fait probablement référence... Il l'a appelée la politique de développement durable, mais il fait probablement référence à la politique de mobilité durable du gouvernement. Si le député, et j'en suis certain, a bien lu la politique, il aura vu une partie où on fait référence à la chaire de recherche de la Polytechnique qui se penchera sur les meilleures innovations au Québec en matière de développement, entre autres entre les différentes régions du Québec. Donc, nous pensons que nous avons des experts, au Québec, entre autres à la Polytechnique, qui peuvent se pencher sur les meilleures innovations en matière de transport interrégional. Je ne m'attends pas, cependant, M. le Président, à ce que sa formation politique comprenne toute l'importance que peut avoir se pencher sur ce qui se fait de mieux, M. le Président, ils présentent un candidat, dans Saint-Jérôme, qui ne croit même pas à l'électrification des transports.

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

M. Charette : En fait, dans une autre commission, à peu près au même moment, il y a le premier ministre qui se proposait de parler plus lentement pour être certain que son interlocuteur le comprenne bien. Donc, peut-être que, si le ministre parlait plus lentement, compte tenu de mon degré d'intelligence, ma compréhension serait facilitée.

M. Fortin (Pontiac) : Non, votre degré d'intelligence, on ne met absolument pas en doute... Je vous connais une grande intelligence, M. le député.

M. Charette : Non. Ou sinon l'intelligence de la formation politique. Mais tout ça pour dire que c'est un projet qui a d'abord été annoncé, on s'en souvient, dans la foulée du congrès de votre formation politique. Et là on parle de faire appel à une chaire de recherche ou, à tout le moins, l'expertise universitaire. On n'a absolument rien contre cette possibilité, mais on se rend compte que c'était réellement prématuré, l'automne dernier, que d'avancer ce scénario-là, surtout qu'à l'époque on l'avait évoqué justement pour le tracé Montréal-Québec, avant de se raviser, là, du côté du Parti libéral.

Donc, oui, on parle de développer une expertise, on n'a rien contre, on est en faveur, mais est-ce qu'il y a un tronçon, à ce moment-ci, qui vous semble plus approprié pour ce type de technologie? On sait qu'elle peut être performante, à tout le moins, sur papier, on sait qu'elle sera forcément dispendieuse, donc, quel tronçon, mis à part celui de Québec-Montréal, pourrait être suffisamment densifié pour accueillir une technologie de la sorte, lorsqu'elle sera prête, ce qui n'est pas le cas, actuellement?

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le député. Et je le dis, je veux juste être très clair avec le député, le député est quelqu'un pour qui, moi, j'ai le plus grand respect. Je pense que c'est un respect mutuel qu'on a. On a une relation basée sur un respect tout à fait mutuel l'un de l'autre, et j'ai bon espoir que notre relation va continuer à être basée sur ce fait.

Quand il fait référence aux différentes régions du Québec, M. le Président, il n'y a pas une région au Québec qui ne cherche pas, qui ne veut pas connaître les meilleures alternatives, les meilleures technologies, les meilleures innovations qui peuvent aujourd'hui et qui pourront à l'avenir être à sa disposition pour améliorer la mobilité de ses citoyens d'une région à l'autre. Si on veut rapprocher nos familles, si on veut diminuer le temps de déplacement d'une région à l'autre, on se doit non seulement de regarder ce qui se fait de mieux aujourd'hui, mais de regarder ce qui se fait de mieux à l'avenir, ce qui peut se faire de mieux à l'avenir ici, au Québec, et ailleurs dans le monde. C'est pour ça que, dans la politique de mobilité durable, on a annoncé l'octroi d'une somme de 1,5 million de dollars à la Chaire Mobilité de l'École polytechnique de Montréal, en lui donnant comme mandat de faire état de la situation actuelle et future, à l'horizon 2030, de la mobilité interurbaine au Québec et ailleurs dans le monde, à réaliser une analyse stratégique de la mobilité interurbaine au Québec, à définir les besoins actuels et futurs des déplacements de la population, ce qui répond bien à la question du député, et à formuler des recommandations de pistes de solution pour positionner le Québec parmi les leaders de la mobilité interurbaine de demain. Je suis certain qu'il est en accord avec l'ensemble de cette proposition.

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

M. Charette : Effectivement, je confirme le respect, non seulement mutuel, mais l'accord également de cette affirmation. Cependant, une dernière petite question parce que le temps file. On parle, oui, de routes, vous m'en excuserez,

mais par rapport à leur degré d'entretien, on a souvent le débat qui revient, asphalte versus béton. L'usage du béton semble moins fréquent au Québec que dans d'autres États soit nord-américains ou sinon provinces canadiennes. Est-ce que vous êtes en mesure de nous confirmer quelle est la proportion justement des contrats asphalte versus béton sur le réseau supérieur québécois, et peut-être expliquer pourquoi une si grande dissonance?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, écoutez... Bien sûr, M. le Président, ça me fait plaisir d'en parler. Et je peux très bien répondre à la question du député. Entre autres, il sait qu'il y a des projets qui ont été annoncés dernièrement dans l'ouest de l'île de Montréal entre autres qui vont utiliser le béton parce que la fréquence de l'usage de ces routes-là le justifie. Mais j'ai à mes côtés l'ingénieure en chef au ministère des Transports. Si vous permettez qu'elle réponde, je suis certain que ça va lui faire plaisir, puisqu'il y a quand même un élément technique à la question du député.

M. Charette : Puisque le sujet est important et non partisan, si jamais on acceptait de déborder pour quelques secondes, ce serait apprécié.

Le Président (M. Iracà) : Alors, bien, il reste, dans le temps, là... C'est parce que je gère le temps. Il reste 1 min 20 s. Alors, c'est à votre discrétion, là. C'est bon? Allez-y, j'ai consentement. Votre nom, votre titre, rapidement, et répondre à la question, s'il vous plaît.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Bonjour. Alors, Anne-Marie Leclerc. Je suis sous-ministre adjointe à l'ingénierie et aux infrastructures au ministère des Transports.

L'utilisation du béton est préconisée dans les endroits effectivement où il y a des forts pourcentages de poids lourds. C'est principalement sur les autoroutes qu'on va en retrouver, du béton. Et on a, au ministère, une orientation ministérielle sur le choix des types de chaussée. Donc, quand est-ce qu'il est plus rentable d'utiliser du béton, quand est-ce que c'est plus rentable d'utiliser des enrobés. Pour répondre à votre question, le pourcentage du réseau qui est en béton, pour le moment, il y en a 3 %, et 97 % en enrobé. Donc, c'est les proportions qu'on a actuellement, mais c'est appelé à grandir au fur et à mesure que le transport lourd va se développer.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député de Deux-Montagnes, 40 secondes.

M. Charette : C'est quand même un pourcentage ou un écart qui est important, beaucoup plus important au Québec que dans des états ou sinon provinces limitrophes. Comment expliquer un écart aussi important?

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Je vous dirais que ça dépend beaucoup des pourcentages de volume de poids lourds sur les réseaux et le moment où le réseau s'est développé. Alors, pour nous, on a tout analysé notre réseau routier puis on sait exactement où les chaussées de béton sont les plus rentables, en termes d'investissement, et où les chaussées en enrobé sont plus rentables, parce que c'est la rentabilité de l'investissement qui va diriger la décision.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. Nous allons procéder à un autre bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Et je cède la parole au député d'Abitibi-Est. La parole est à vous.

• (20 h 50) •

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Ça me fait énormément plaisir de pouvoir prendre à parole ce soir parce que c'est un sujet qui va intéresser une bonne partie des parlementaires ici présents, parce que l'enjeu dont je veux parler, c'est la route 117 qui traverse le comté de mon collègue de Saint-Jérôme et également une route qui est utilisée par M. le ministre à l'occasion, soit pour se diriger vers la merveilleuse région d'Abitibi-Témiscamingue. Même vous, M. le Président, vous l'utilisez, parce que, quand vous allez retrouver vos racines familiales, en Abitibi, vous avez l'occasion d'utiliser cette route-là.

Et c'est un axe majeur, la route 117. Oui, maintenant, il y a l'autoroute 15, mais il a été un temps, pas d'autoroute 15, c'était la route 117 qui était utilisée. C'est le lien principal d'accès vers Montréal pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue, mais c'est également la Transcanadienne, M. le Président. La Transcanadienne, c'est un axe, donc, routier fort important puisqu'il nous permet de faire le transfert au niveau commercial de biens vers le Nord-ouest américain et l'Ouest canadien avec le facteur de distance le plus court à partir du port de Montréal. On sauve 117 kilomètres de trajet en utilisant la route 117 plutôt que d'utiliser... via, par exemple, la 401 et les Grands Lacs.

Donc, c'est reconnu au niveau de l'industrie du camionnage, ça a un effet également à ce moment-là. Donc, il y a un flux de circulation important, de plus en plus important, de plus en plus de camionnage lourd, surdimensionné également, parce qu'il y a un autre enjeu. Pour être capable d'amener des pièces, par exemple, il est fréquent de voir dans notre région des pièces d'éolienne traverser le territoire, qui ne sont pas destinées au marché québécois, mais qui sont plus destinées vers le marché de l'Ouest canadien et le Nord-Ouest américain. Bien, on a des camionneurs... Moi, j'ai l'habitude, entre autres, sur le trajet d'arrêter dans la petite... dans, je dirais, ce qui étant anciennement le village de Louvicourt, qui est maintenant... qui fait partie de la ville de Val-d'Or, on arrête là, il y a ce qu'on appelle communément un «truck stop», et on rencontre là des camionneurs qui sont, de façon récurrente, à environ tous les trois ou quatre jours... qui font leur arrêt là, c'est sur leur trajet vers le Midwest américain, à toutes les semaines.

Donc, vous comprenez que tout ce monde-là est très préoccupé de la qualité de la route, de la qualité de son entretien mais également de la qualité, de la pérennité de sa surface et de l'entretien, parce que, dès qu'il arrive une perturbation

majeure, par exemple s'il y a, au niveau des infrastructures, un bris, si ce lien-là, il est coupé, ça peut représenter des enjeux fort importants pour la livraison de ces marchandises-là, pour le respect, dans le fond, des délais de livraison, mais également pour leur sécurité et leur permettre de retourner dans leurs familles comme prévu, selon le trajet qui avait été estimé au départ.

C'est également, avec le développement de la région des Laurentides, la 117 qui, dans le fond, prend le flux de circulation qui arrive de l'autoroute 15 quand on arrive dans le secteur de Mont-Tremblant et qui se dirige, dans le comté de Labelle, vers Mont-Laurier. Il y a, encore là, compte tenu de l'apport de circulation, il y a eu des investissements qui ont été faits par les différents gouvernements, et depuis 2004, il y a même eu la création d'un comité, SOS 117. Le comité SOS 117 a vu le jour parce que des acteurs politiques, sociopolitiques, du territoire à la fois de l'Abitibi-Témiscamingue, des Laurentides, également de l'Outaouais, plus particulièrement dans le comté de notre collègue de Gatineau, qui ont dit : Nous, on juge qu'il serait important d'améliorer la circulation, donc d'avoir une chaussée, dans certains cas, qui soit sous la forme, comme ce qu'on retrouve conventionnellement pour une autoroute, donc, des voies doubles de circulation, mais également, dans d'autres cas, de bonifier par des voies de dépassement aménagées, dépendamment des secteurs, et une amélioration du profil de route qui fait en sorte qu'on facilite les manoeuvres à la fois de dépassement ou pour gravir des côtes, pour les... par exemple, comme je vous disais, quand qu'il y a du camionnage, quand il y a beaucoup de camionnage, la situation qu'on retrouve, M. le ministre, c'est que parfois, on a deux ou trois camions-remorques qui sont l'un derrière l'autre. Évidemment, dépendamment des compétences de conduite des autres utilisateurs de la route, ça peut devenir une problématique d'être capable de dépasser, parce que ces camions-là n'ont pas la même capacité au niveau de la vitesse, et il y a des enjeux.

Quand on combine à ça des conditions climatiques qui peuvent être un peu plus difficiles, parce qu'on est quand même... je ne dirais pas, dans le même scénario que ce que mon collègue de Dubuc peut vivre à l'occasion quand il traverse le parc des Laurentides, mais le parc de La Vérendrye a aussi ses soubresauts, au niveau de la température, qui font en sorte que malheureusement on vit des accidents, des tristes accidents, mais qui amènent toujours, de la part de la population, une volonté de voir le gouvernement améliorer l'axe routier au niveau de la sécurité en facilitant l'utilisation de cette route-là, qui est une route tellement importante. Parce que vous savez également, M. le ministre, cet axe-là donne accès à la route de la Baie-James aussi.

Donc, tout le développement, quand on parle de projets majeurs dans l'ouest du territoire de la Baie-James, donc, du Plan Nord, c'est la route qui nous mène directement vers cet axe-là. Donc, il y a encore là un apport de camionnage qui est important, ce qui fait que, pour la sécurité des gens, on souhaite qu'il y ait une amélioration. Et là, encore là, le comité 117, SOS 117 est intervenu à plusieurs reprises depuis 2004. Il y a eu des échanges avec les différents gouvernements, et, plus récemment, ils sont encore revenus à la charge auprès de vous, et ils ont été entendus, entre autres dans le budget qui a été déposé. Parce que c'est beau de parler de projets, mais il faut avoir la capacité financière de les réaliser. Et à l'analyse, ce que j'en comprends, et là-dessus on pourra en reparler un peu plus, mais je pense qu'il y avait des bonnes nouvelles, dans le budget, qui étaient là.

Et c'est important de, oui, développer des infrastructures où il y a des bassins de population très importants dans des agglomérations urbaines de grande capacité, mais le lien entre les régions, il est fondamental. Si on veut permettre le développement du territoire québécois, il faut avoir la même perspective, sur l'ensemble du territoire québécois, d'assurer un déploiement de routes qui vont être sécuritaires, qui vont faciliter le déplacement des personnes et des biens et qui vont nous permettre de pouvoir améliorer... et, encore là, même au niveau du bilan environnemental parce que, si on refait le profil d'une route, habituellement, on va être capable de la configurer d'une façon telle... Et ça, je prends exemple aussi parce que c'est un exemple qui est cité depuis longtemps, mais la route de la Baie-James, quand elle a été faite à l'époque, M. le ministre, c'était une route qui a servi à transporter tous les biens pour réaliser ce vaste projet là, mais que ça amenait aussi un enjeu, parce qu'en termes de charge, en termes d'ampleur des pièces qui étaient déplacées, il y a eu une ingénierie qui a été mise à contribution pour faire en sorte que le transport se faisait d'une façon sécuritaire dans un territoire qui n'était pas facile. Dans un territoire, quand on traverse de Matagami, à son embouchure, jusqu'à Radisson, à 624 kilomètres plus loin, évidemment, on s'entend que les lacs, les rivières, les montagnes, les milieux humides, des «swamps», comme on dit chez nous, il y en a. Donc, d'être capable de faire une route qui va garantir une bonne circulation avec un bon profil, c'est fort important.

Et à certains endroits, bien, l'autre élément, c'est que les agrégats, les matériaux nécessaires pour faire ces routes-là ne sont pas nécessairement toujours disponibles à proximité, ce qui engendre des enjeux de coût. Je pense que, dans le territoire des Laurentides, quand on nous parle de la route 117, on a des enjeux, on n'est pas sur le plat, on est plutôt dans le roc, on est donc dans un territoire plutôt hostile pour la construction d'une autoroute. Et c'est pour ça qu'à l'époque la route a été faite du nom de la rivière la Rouge. Elle est très sinueuse, disons que ce n'est pas le meilleur endroit pour prendre un peu... de profiter du paysage, il faut rester concentré sur la route. Je pense, entre autres, il y a une section, là, d'environ 75 kilomètres, là, qui demande des réflexes de prudence et nous oblige à aussi avoir... — je vais en profiter, je vais vous parler aussi sur ce sujet-là — avoir une aire de repos bien aménagée.

Vous savez, M. le ministre, votre ministère est actuellement à faire la réfection ou l'installation d'aires de repos, de haltes routières dignes de ce nom. Je vous confirme, sans aucun doute, que la halte du Domaine est plus que due, comme on disait, elle est due, due, c'est très clair...

Le Président (M. Iracà) : ...

• (21 heures) •

M. Bourgeois : Ah! Due, due, due, M. le Président. Évidemment, je voulais être sûr que vous aviez toute mon attention. Mais, non, définitivement, c'est un fait indéniable. D'ailleurs, j'ai appris qu'il y aurait déjà des démarches

de ce côté-là. Et, bien que ça se situe dans le comté de Gatineau, cette aire-là, elle est primordiale pour les résidents de l'Abitibi-Témiscamingue. Et elle est primordiale parce qu'on parle, entre autres, bon, des véhicules électriques.

Je vous donne un scénario. Pas plus tard que ce matin, dans mon comté, il y avait deux accidents sur la route 117, un qui était entre Val-d'Or et Malartic, un conducteur qui a perdu le contrôle, qui est allé frapper une maison. C'est un peu particulier, bon, mais disons que... mais il n'y a pas eu de... ce ne sont que des dommages matériels, et Dieu nous en garde. C'est une situation qu'on ne souhaite pas, mais qui s'est quand même, somme toute, mieux terminée.

Mais, dans le parc de La Vérendrye, au kilomètre 299, il y a un camion-citerne, ce matin, vers les 7 heures du matin, qui a... on ne sait pas la cause exacte actuellement, mais qui a pris feu. Donc, est-ce que c'est une embardée? Est-ce que c'est une collision? Ce qu'on sait, cependant, c'est que le camion-citerne a pris feu; on est au kilomètre 299 — je vous donne le cas de figure — le domaine est au 232, Val-d'Or est à peu près au 424. Si je suis avec un véhicule électrique, que je me destine vers Val-d'Or, je suis un peu loin de Mont-Laurier pour rebrousser chemin. Je ne suis pas rendu parce que la route est fermée pour un délai qui est indéterminé. Malgré l'efficacité des équipes d'urgence, on ne peut pas toujours savoir, là, les délais qui vont être nécessaires.

Donc, d'avoir une halte routière digne de ce nom comme ce qu'on voit quand on va dans le comté de mon collègue de Dubuc... Bon, on passe dans le parc des Laurentides, et puis à L'Étape, je veux dire, c'est très bien. Moi, si vous faites de quoi comme à L'Étape, je pense qu'on va être bien heureux. Et, si on emprunte la 20 ou la 40, pour les autres collègues qui font la route fréquemment, sur la 20 et la 40, il y a des haltes de très belle qualité. Donc, nous, on s'inscrit en lien avec ça. On va être d'accord à ce que vous réalisiez l'investissement pour le bénéfice de l'ensemble de la population. Parce que nous, on l'utilise, mais les gens de l'extérieur qui viennent profiter du territoire, que ce soit en visite de leur famille, qu'ils viennent faire un tournoi de hockey, qu'ils viennent pour d'autres événements, à ce moment-là, M. le ministre, il faut qu'il y ait des installations de choix.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup. Ce sera plus un éditorial qu'une question, mais c'était très intéressant.

M. Fortin (Pontiac) : La réponse, c'est oui.

M. Bourgeois : C'est la seule réponse que j'accepte.

Le Président (M. Iracà) : Alors, oui. Et puis là, écoutez, on a terminé un bloc, on va débiter un autre bloc avec l'opposition officielle et, bien sûr, avec le député de Saint-Jérôme...

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Oui?

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président, je sais que c'est le temps du député de Saint-Jérôme, mais je vais faire ça vite. Mais juste... puisque c'est une réponse au député du Parti québécois qui était ici tout à l'heure, je pense que le député de Saint-Jérôme va me prêter quelques instants.

Le député de René Lévesque nous a demandé de déposer officiellement des documents, plus tôt aujourd'hui, en lien avec le nombre d'ingénieurs au ministère des Transports, et on lui avait dit qu'on le ferait ce soir lors de l'étude des crédits. Alors, effectivement, là, ça va me faire plaisir de déposer le document qui tient compte de tous les ingénieurs d'expérience, donc, les ingénieurs de six ans et plus, de l'évolution dans le temps, exactement comme le député de René Lévesque l'avait demandé, depuis l'année 2013-2014 à l'année 2017-2018.

Et vous verrez, effectivement, qu'au cours de ces années les ingénieurs sont passés de 483 à 510, à 535, à 566, à 599 et que le taux d'ingénieurs de six ans et plus, en pourcentage, a augmenté pendant cette même période de 60,7 % à 63 %. Et, si on compare, et c'est les derniers chiffres que je vais citer, M. le Président... si on compare le taux de roulement des ingénieurs au ministère des Transports, il est de 4 % à 6 %, tandis qu'à l'intérieur de la fonction publique, au total, il est de 9 % à 12 %. Alors, ça me fait plaisir de déposer le document demandé par le député de René Lévesque, je crois que ça répond bien exactement à la question qu'il avait posée.

Le Président (M. Iracà) : Parfait. Je vais en prendre connaissance, on va le déposer et on fera la distribution. Alors, M. le député de Saint-Jérôme, la parole est à vous.

M. Bourcier : Oui. Merci, M. le Président. La part des ventes québécoises de véhicules entièrement électriques et hybrides rechargeables au Canada représente près de 50 %. On en a un sur deux au Canada, juste au Québec. Or, un dossier parmi tant d'autres, où le Québec est très mal servi par le fédéral, c'est le dossier de l'installation des bornes de recharge électrique rapide. Il y a, en effet, un programme fédéral nommé Initiative pour le déploiement d'infrastructures pour les véhicules électriques et les carburants de remplacement. Le programme finance l'installation de bornes électriques à recharge rapide, les stations de ravitaillement au gaz naturel et à l'hydrogène.

Là, je regarde, justement, des tableaux, là, qu'ils nous fournissent dans ce programme-là, et on constate que 30 % du budget est alloué au Québec et 70 % du budget total est alloué aux autres provinces, dont l'Ontario, le Nouveau-Brunswick, Colombie-Britannique, Alberta, Manitoba et Nouvelle-Écosse, et que, de ce 30 % là, 90 % des sous qui ont été alloués au Québec l'ont été pour des subventions allant à l'hydrogène et au gaz naturel. Ce qu'il reste, donc : 9 % des subventions

dédiées à l'électrique. On est les derniers au Canada. Il y a des provinces comme le Nouveau-Brunswick, l'Alberta, Manitoba et Nouvelle-Écosse qui ont eu 100 % de leurs subventions dédiées à l'électricité, aux bornes électriques. Donc, avec 30 % des subventions, c'est clair que le Québec ne reçoit pas sa juste part du programme fédéral pour l'installation de bornes de recharge rapide.

Alors, le 14 novembre 2017, l'Assemblée nationale a même adopté une motion unanime à l'effet qu'on voulait que le programme d'installation de bornes de recharge rapide pour véhicules électriques égale à la part québécoise des ventes des véhicules électriques au Canada. Or, on en a 50 %, et je constate qu'on a 30 % du budget, puis, de ce 30 % là, il y en a seulement 9 % qui sont dédiés. Et même on a envoyé une lettre... Justement, Jacques Chagnon, M. le président de l'Assemblée nationale, excusez-moi, a envoyé une lettre au ministre des Ressources naturelles du Canada, qui a refusé la demande unanime du Québec. Alors, j'ai la lettre ici. Et, dans la lettre, il dit... écoutez, je vais être bref, là, parce qu'il y a toutes sortes d'affaires, mais il dit : «Des allocations budgétaires par province pour le déploiement des bornes de recharge rapide pour les véhicules électriques et les stations de ravitaillement au gaz naturel ou à l'hydrogène ne seront pas considérées.» Alors, c'est à l'encontre de la volonté de l'Assemblée nationale.

M. le ministre, allez-vous exiger d'Ottawa notre juste part? Et est-ce que vous trouvez normal que le Québec reçoive moins d'argent pour l'électrique que pour le gaz naturel et l'hydrogène?

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Merci, M. le député. Je pense que la position du gouvernement, elle est claire au niveau de ce projet-là. D'ailleurs, il a eu l'occasion de le mentionner lui-même, le 14 novembre. On a ensemble itéré ou réitéré la position du gouvernement du Québec, M. le Président, au niveau de l'électrification des transports. Moi, je compte un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit... neuf députés autour de la table, il y en a huit qui sont d'accord pour l'électrification des transports, M. le Président. Alors, il n'y a pas de problème de notre côté, on est d'accord avec le député de Saint-Jérôme au niveau de l'électrification des transports, au niveau du travail qui doit être fait avec le gouvernement fédéral pour que le Québec obtienne la part qui lui revient au niveau du programme.

Et, dans les prochaines semaines, le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles aura l'occasion de dévoiler plus en détail le résultat de son travail au niveau du déploiement des bornes sur le territoire québécois. Vous le savez comme moi, M. le Président, on a un objectif ambitieux de 2 500 bornes déployées sur... à travers le Québec non seulement dans les milieux urbains, c'est important d'en avoir en milieu urbain, mais également d'en avoir dans des endroits où c'est peut-être plus difficile d'accès.

Le député d'Abitibi, je l'écoutais parler de la halte routière pour se rendre en Abitibi, tantôt, c'est un endroit tout désigné, et l'ensemble des haltes routières vont accueillir des bornes de recharge au Québec. Dans des endroits comme votre circonscription, comme la mienne, c'est important d'en avoir également pour que les citoyens qui se déplacent en milieu rural y aient accès. Mais le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles...

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Fortin (Pontiac) : ...va déposer l'ensemble de ses solutions très rapidement.

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

M. Bourcier : Qu'allez-vous faire? Ou avez-vous fait quelque chose, monsieur... bien, M. le ministre, évidemment? Parce que ce n'est pas de notre ministre qu'il est question, c'est du ministre à Ottawa. Alors, est-ce que vous allez l'interpeler? Est-ce qu'il va y avoir des demandes claires par rapport à son inertie pour le Québec?

M. Fortin (Pontiac) : En fait, il a raison, M. le Président, ce n'est pas de notre ministre qui est ici en ce moment dont il est question, c'est du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, qui est en charge du réseau de bornes à travers le Québec. Et comme je vous dis, très rapidement, le ministre aura l'occasion de dévoiler le fruit des discussions qu'il aura eues, justement, avec Ottawa à ce niveau-là. Mais vous le savez, je vais le dire, je vais le redire, il a raison de dire que le Québec est ambitieux en matière d'électrification des transports, en matière de déploiement de bornes partout sur son territoire, et on veut continuer d'être le leader au Canada en cette matière-là. On va tout faire pour y arriver, M. le Président.

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

• (21 h 10) •

M. Bourcier : Est-ce qu'il existe une correspondance qui a été faite entre les deux ministres par rapport à cette problématique-là, M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : Voulez-vous qu'il répète? Avez-vous compris, M. le ministre?

Une voix : ...

M. Bourcier : Est-ce qu'il y a une correspondance entre le Québec et Ottawa qui a été faite à ce sujet-là? Y a-tu des courriels, des lettres qui ont été envoyés?

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

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président, pour les détails du programme, et si effectivement... Et je sais, j'ai suivi la conférence de presse que le député a faite il y a quelques mois, je pense, au niveau de ce programme-là, lui-même citait certains des investissements qui ont déjà été faits. Donc, il sait très bien que c'est soit aux entrepreneurs ou aux sociétés à appliquer sur le programme du gouvernement fédéral, ce qu'entre autres au Québec le groupe pétrolier Hamois avait fait. Et, grâce à cette demande-là, il a pu obtenir des subventions pour des bornes de recharge rapide.

Maintenant, dans ce contexte-là, M. le Président, dans le contexte où c'est un programme du gouvernement fédéral mais qui fait appel aux demandes spécifiques de la part de promoteurs, Hydro-Québec a fait une demande. Donc, M. le Président, il aura la chance de savoir très rapidement, lorsque le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles lui dévoilera les résultats de ses échanges, exactement ce qu'il en est de cette demande-là qui a été formulée par Hydro-Québec au programme en question.

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

M. Bourcier : Et donc vous me confirmez qu'il y a des demandes d'Hydro-Québec qui ont été faites justement dans le cadre de ce programme-là?

M. Fortin (Pontiac) : Oui.

M. Bourcier : O.K. Ça a le mérite d'être clair. O.K. On passe à l'autre question. J'aime ça. M. le Président, continuons de parler du gouvernement fédéral. Ça m'attriste, mais ça me met de bonne humeur en même temps, vous pouvez comprendre. Je suis ambivalent.

Le ministre dit souvent qu'il veut qu'on appuie l'innovation québécoise en transport. Au fédéral, il y a un fonds pour ça depuis 2009, c'est le fonds pour l'innovation dans le secteur automobile, le FISA. Le problème, c'est que le gouvernement fédéral a investi 100 % du FISA en Ontario, soit 570 millions, à date, sur un total prévu de 1,25 milliard d'ici 2021. Ça veut dire que, neuf ans après le début de sa mise en oeuvre, le FISA a été jusqu'à maintenant dépensé à 100 % à des projets situés en Ontario. Rien au Québec.

Alors, la liste, c'est simple, là, je ne ferai pas la nomenclature, je vais perdre du temps, puis j'ai besoin de tout mon temps, mais Ontario partout et, là, 80 millions, 50 millions, 70 millions, 21 millions, 50 millions, toujours en Ontario; Toyota, Honda, Ford, et tout ça. La part de l'Ontario : 100 %. La part du Québec : 0 %. C'est incroyable. C'est ça, le malaise. Pourtant, les entreprises innovantes, au Québec, c'est les meilleures. On devrait avoir notre juste part, d'autant plus que l'électrification des transports, au Québec, se développe beaucoup plus ici qu'en Ontario, on est d'accord là-dessus. Alors, le Québec est le grand perdant de ce programme. On compte beaucoup d'entreprises start-up, beaucoup d'innovateurs dans le domaine de l'électrification des transports.

Donc, M. le ministre, vous êtes-vous plaint de la situation au gouvernement fédéral depuis 2014? Et est-ce que vous avez, surtout — c'est très important — exigé du gouvernement fédéral qu'il modifie les critères du FISA pour rendre nos PME québécoises éligibles? Et, c'est là le fondement de ma question, trouvez-vous que le Québec a sa juste part du fédéral de la part du FISA?

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Merci, M. le Président. Le député fait référence... Et, encore là, j'ai suivi sa conférence de presse, il y a quelque temps, et je crois qu'il l'avait faite, si je ne m'abuse, dans les bureaux du Parti québécois, cette conférence de presse là. Mais je m'éloigne du sujet principal. Ce n'était pas là le coeur de ma réponse, M. le Président.

Il fait référence au Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile, et après ça il se pose une question en disant : Bien, la grande majorité, pour ne pas dire l'entière, là, des sommes vont en Ontario. Il fait référence à Ford, constructeur automobile basé en Ontario, à Toyota, constructeur automobile basé en Ontario, et à d'autres compagnies dont j'oublie la référence à laquelle... laquelle a fait le député il y a quelques instants, basées en Ontario.

M. le Président, il y a une certaine logique derrière le fonds et le fait que certaines sommes soient envoyées en Ontario. Cependant, M. le Président, dans la politique de mobilité durable, encore une fois j'y fais référence parce que c'est un document qui fait état non seulement de nos objectifs en matière environnementale, mais également en matière économique, M. le Président, ce qu'on exige en tant que cible, ce qu'on veut en tant que cible d'ici 2030, c'est 15 milliards de dollars de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre.

Et le député n'est pas sans savoir qu'au niveau des équipements en transport terrestre le gouvernement du Québec ou le Québec, en fait, les entreprises québécoises prennent de l'expansion. Je pense, entre autres, à Verbom, à Sherbrooke, qui est une entreprise qui fabrique des pièces pour Tesla. Alors, quand le député nous parle d'électrification des transports, il y a des entreprises québécoises qui y gagnent et qui prennent de l'expansion. Verbom avait 30 employés l'an dernier; ils sont rendus à 120 en ce moment.

Donc, oui, les grands constructeurs automobiles au Canada, effectivement, sont peut-être situés en Ontario, mais nous avons des entreprises qui contribuent au secteur automobile. Et donc peut-être qu'ils ne sont pas éligibles aujourd'hui à cette subvention-là, mais, M. le Président, c'est un moteur économique pour le Québec, que ces entreprises-là, et on se doit de mettre en place des mesures pour assurer leurs succès, exactement comme on le souhaite dans la politique de mobilité durable...

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

M. Fortin (Pontiac) : ...annoncée par le gouvernement la semaine dernière.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, 50 secondes pour le mot de la fin du bloc, M. le député.

M. Bourcier : Bien, parlant d'innovation, il y en avait un, projet innovant, qui visait à construire, dans une usine d'assemblage, un véhicule fait au Québec, et moi... Justement, on parle de la coentreprise Arion Technologies. Est-ce que le gouvernement a fait une demande au FISA pour avoir, justement, des sous du fédéral pour cette entreprise-là, M. le ministre? Je pose la question. Avez-vous fait une demande de financement au FISA pour le projet Arion Technologies qui a été abandonné par le gouvernement?

Le Président (M. Iracà) : En 18 secondes, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président, ce n'est pas au ministère des Transports de faire cette demande-là. C'est un fonds, comme c'était le cas pour le fonds précédent où les entreprises, il les a mentionnées, certaines des entreprises qui ont réussi à avoir des sommes, où les entreprises peuvent faire ces demandes-là elles-mêmes.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Alors, moi, le cadran... Je vais parler à ma secrétaire, je... Le cadran m'indique qu'il ne reste plus de temps?

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Moi, je me fie au cadran que j'ai ici, et c'est indiqué zéro. Alors, je vais procéder...

Une voix : ...débranché, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : C'est pour ça que j'ai regardé ma secrétaire, pour être certain que j'ai le bon chrono, et on m'indique que oui. Alors, nous allons faire un dernier bloc d'échange avec la partie gouvernementale.

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Juste un instant. C'est correct? Ça va? Alors, un dernier bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Alors, Mme la secrétaire... O.K. Alors, pour un bloc de temps de 10 minutes. O.K. Allez-y.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Je voudrais parler, M. le Président, de l'industrie du taxi, que le gouvernement avait annoncé des mesures pour accompagner l'industrie du transport par taxi dans son processus de modernisation. Donc, la mise sur pied d'un programme de modernisation de l'industrie du taxi, selon des recommandations formulées par le comité de modernisation que j'ai moi-même présidé, nous a permis aussi d'avoir plusieurs éléments de travail pour le futur.

La création du groupe de travail piloté par le ministère des Finances pour déterminer le montant des compensations éventuelles à verser aux titulaires de... propriétaires de taxis aussi est en cours, le versement de 250 millions qui est annoncé dans le budget afin de compenser les titulaires de permis de propriétaires de taxis pour la perte de valeur de leurs permis. On a aussi un appui financier sous forme d'un crédit d'impôt supplémentaire pour les titulaires de permis de chauffeurs de taxi.

Donc, depuis l'adoption de la Loi concernant les services de transport par taxi, en 2001, les besoins de la population ont évolué, et de nouveaux modèles d'affaires, qui ont notamment recours à de nouvelles technologies, bouleversent l'industrie du taxi traditionnel.

• (21 h 20) •

Donc, adoptée en 2016, la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le service de transport par taxi favorise la modernisation de l'industrie du transport par taxi en permettant notamment de réviser le nombre d'agglomérations de taxis afin qu'elles soient plus représentatives des limites municipales et des patrons de déplacement, de réviser les quotas de permis de propriétaire de taxi de façon à mieux répondre aux besoins de la clientèle, de prévoir une grille tarifaire différente pour les courses de nuit et les jours fériés en plus d'une modulation autorisée pour les courses commandées par application mobile, de nouvelles responsabilités pour les titulaires de permis d'intermédiaire en services de taxi, notamment l'adoption d'un règlement interne sur le comportement et l'éthique, les obligations en matière de services envers la population à mobilité réduite et l'évaluation des courses de taxi, d'obliger l'offre de paiement électronique, d'alléger la formation des chauffeurs de taxi et d'axer celle-ci sur le service à la clientèle. La Loi concernant les services de transport par taxi permet au ministre d'autoriser des projets pilotes qui nécessitent des dérogations à la Loi concernant les services de transport par taxi et d'autres lois et règlements sous sa responsabilité.

Donc, dans le but de tester le modèle d'affaires, un projet pilote a été mis sur pied, dont les modalités ont été publiées par l'arrêt ministériel 2016-16 du 30 septembre 2016. Uber peut offrir ses services par son application en échange d'un droit payable minimal de 0,97 \$ pour les courses effectuées entre zéro et 50 000 heures, et de 1,17 \$ pour les courses effectuées au-delà de 50 000 heures, sans dépasser 100 000 heures. Au-delà de 100 000 heures, les droits exigibles sont de 1,33 \$ par course. En date du 6 février 2018, Uber a payé au ministère des droits au montant de 12 798 381 \$. Ces droits sont versés au Fonds des réseaux de transport terrestre pour être utilisés à des fins de modernisation de l'industrie du taxi.

L'arrêt ministériel exige une reddition de comptes hebdomadaire, mensuelle et trimestrielle. Les exigences concernant la remise d'un acompte provisionnel et la reddition de comptes hebdomadaire, mensuelle et trimestrielle sont respectées par Uber. Il y a aussi transmission de rapports hebdomadaires sur le nombre d'heures et de minutes durant lesquelles les partenaires chauffeurs sont connectés à l'application mobile. Il y a aussi transmission des rapports mensuels comprenant notamment les informations suivantes : nombre d'heures de courses, nombre total de courses demandées et de courses effectuées, moyenne de délai pour la prise en charge d'un client, moyenne de la durée et du montant total d'une course.

Venant à échéance le 14 octobre 2017, le projet pilote a été prolongé pour une année supplémentaire, soit jusqu'au 14 octobre 2018, par l'arrêt ministériel 2017-09, lequel est venu apporter les précisions suivantes : l'interdiction d'utiliser un lantermon, l'obligation de procéder à la vérification des antécédents judiciaires auprès d'un corps de police et la formation d'une durée minimale de 35 heures pour les partenaires chauffeurs et, finalement, l'obligation d'effectuer une inspection mécanique tous les 12 mois.

Donc, en plus du projet Uber, il y a quatre autres projets pilotes qui sont en cours, donc ils visent le transport par taxi électrique, les véhicules électriques autorisés, les règles attribuables aux agglomérations de taxis de la région de Québec, lorsqu'une course est demandée par application mobile, et la formation de certains chauffeurs effectuant du transport rémunéré de personnes sur l'île de Montréal. Les projets pilotes prendront fin d'ici l'automne 2018 ou l'hiver 2019.

Donc, le comité sur la modernisation de l'industrie, qui a été formé en 2017, avait pour mandat d'explorer les meilleures actions à prendre pour moderniser l'industrie afin qu'elle soit fiable, dynamique et axée sur la qualité du service. Le 21 septembre 2017, le rapport a été déposé, lequel contient plusieurs recommandations, dont la mise en place d'un programme d'aide à la modernisation du taxi. Donc, d'une durée de cinq ans, le programme proposera des mesures en électrification, en développement technologique et en développement d'une image de marque.

Donc, M. le ministre, est-ce que vous pourriez nous expliquer un peu le rôle du groupe de travail sur la valeur des permis et quel est l'objectif principal de ce groupe?

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le ministre, si vous pouvez faire ça rapidement, ce serait apprécié, parce qu'on va redonner 1 min 30 s à l'opposition pour une dernière question, il y a eu un imbroglio de chronomètre. Mais on va revenir avec vous pour les remerciements, pour la fin. Alors, vous pouvez répondre.

M. Fortin (Pontiac) : Qu'est-ce qu'il nous reste, M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : Alors, il vous reste une minute pour répondre...

M. Fortin (Pontiac) : Ah! Une minute.

Le Président (M. Iracà) : ...1 min 30 s pour répondre. 1 min 30 s.

M. Fortin (Pontiac) : D'accord. M. le Président, en 1 min 30 s, je vais tenter... je vais faire de mon mieux pour répondre à la question du député, en le remerciant pour le travail qu'il a fait à titre d'adjoint parlementaire sur la modernisation de l'industrie du taxi.

M. le Président, on est en 2018, au Québec, et en 2018, au Québec, il y a des consommateurs qui veulent faire des choix différents de ce qui a été disponible au cours des dernières années. Il y a des consommateurs qui sont ouverts aux nouvelles technologies, qui veulent voir ce qui se fait de mieux, qui veulent des façons différentes de se déplacer. Le citoyen veut avoir le choix, et c'est important de lui accorder ce choix-là.

En même temps, M. le Président, il faut penser aux familles, aux familles des propriétaires de permis de taxi, des gens qui ont durement gagné leur vie. Il n'y a personne qui se met riche dans l'industrie du taxi, M. le Président. Alors, déjà, les fins de mois sont difficiles, dans cette industrie-là, et c'est pour ça qu'on a mis un fonds de 250 millions pour compenser la perte de valeur des permis de taxi. On l'a fait parce qu'on pensait aux propriétaires et à leurs familles.

M. le Président, ce qui est malheureux dans cette histoire-là, c'est que j'ai deux partis devant nous, aujourd'hui, un qui choisit de continuer de vivre dans les années 50, avec un seul modèle, qui n'est absolument pas ouvert aux nouvelles technologies, qui ne veut pas de nouveaux joueurs dans le marché, et un parti, la Coalition avenir Québec, qui a fait le choix d'ignorer les familles qui vivent de l'industrie du taxi, les familles qui ont travaillé dur toute leur vie et qui ne demandent rien de mieux que d'être compensées pour l'achat qu'ils ont fait dans un système gouvernemental, M. le Président.

Nous, on pense qu'il faut faire les deux, il faut donner le choix aux citoyens, mais également ça prend une petite touche d'humanité pour penser aux familles qui vivent de l'industrie du taxi.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Nous allons faire un avant-dernier bloc d'échange avec l'opposition officielle, pour un temps de 1 min 30 s. Allez-y, M. le député.

Une voix : Un avant-dernier?

Le Président (M. Iracà) : Avant-dernier, parce qu'on va revenir avec la partie gouvernementale pour le mot de la fin. Alors, M. le député de Saint-Jérôme.

M. Bourcier : M. le Président, je discutais tantôt de la coentreprise Arion Technologies, qui malheureusement n'est plus, au Québec. Et j'allais poser, donc, la question à la ministre de l'Économie à savoir si votre gouvernement avait

inténu des démarches auprès de son homologue fédéral pour obtenir du financement du FISA. Elle a refusé de répondre dans une question que je lui ai demandée. Alors, moi, je vous repose la question, M. le ministre, étant donné que le ministère des Transports n'a pas fait cette demande-là au FISA : Oui ou non, est-ce que la demande au FISA a été faite par le ministère de l'Économie, d'Investissement Québec, Hydro-Québec ou un autre ministère? Donc, ces gens-là, est-ce qu'ils ont fait une demande au FISA pour de l'aide fédérale?

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

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président, les demandes au FISA doivent être faites par l'entreprise privée. Elles n'ont pas à passer par le ministère des Transports pour faire leurs demandes.

D'ailleurs, l'entreprise en question, à laquelle il fait référence, je ne sais pas, M. le Président, si elle est inscrite au Registre des lobbyistes sur cette question précise là, M. le Président, mais c'est à l'entreprise de faire ces démarches-là en lien avec le gouvernement fédéral. Il n'a pas à passer par l'entremetteur que pourrait être, dans le scénario que nous présente le député du Parti québécois, le gouvernement du Québec. Une entreprise sait très bien quels programmes lui sont disponibles, où appliquer pour avoir ces programmes-là et comment le faire.

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

M. Bourcier : Est-ce que Peugeot et/ou Exagon Motors ont fait une telle demande, à ce moment-là, au FISA?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, vous demanderez à Peugeot, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Alors, pour un dernier bloc d'échange, M. le ministre, je vous propose d'avoir le mot de la fin, là, pour votre équipe, j'en suis certain.

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Merci, M. le Président. Ça me fait plaisir, à ce moment-ci, là, suite à l'étude des crédits du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, de remercier l'ensemble des députés qui ont pris part à l'exercice. Certains députés l'ont mentionné dans leurs remarques d'ouverture, c'est un exercice important pour la démocratie, la démocratie québécoise et pour le fonctionnement de notre Assemblée ici. Alors, je remercie l'ensemble des députés, tant la partie gouvernementale que les gens de l'opposition, pour leur travail assidu.

Je l'ai dit tantôt au député de Deux-Montagnes, mais c'est une question de respect mutuel, je pense, qu'on a ici, autour de table, et qu'on a toujours eu depuis mon arrivée à titre de ministre. Je vous remercie, M. le Président, et votre équipe également pour la bonne tenue de nos travaux. Vous avez fait ça de la main de maître habituelle que vous avez. Et enfin je veux remercier l'ensemble de l'équipe du ministère des Transports et des différentes sociétés qui étaient avec nous aujourd'hui. Je pense que les députés ont été à même de voir leur professionnalisme, leurs expertises, leur grande connaissance et maîtrise des dossiers pour lesquels ils travaillent au bénéfice des citoyens québécois au quotidien, M. le Président.

Adoption des crédits

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, restez assis, il y a une question de procédure. Le temps alloué à l'étude des crédits budgétaires relevant du portefeuille Transports, Mobilité durable et Électrification des transports pour l'exercice financier 2018-2019 étant écoulé, nous allons maintenant procéder à sa mise aux voix. Ainsi, le programme 1, intitulé Infrastructures et systèmes de transport, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Iracà) : Adopté sur division. Le programme 2, intitulé Administration et services corporatifs, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Iracà) : Adopté sur division. Finalement, l'ensemble des crédits budgétaires du portefeuille Transports, Mobilité durable et Électrification des transports pour l'exercice financier 2018-2019 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Iracà) : Adopté sur division.

Documents déposés

En terminant, je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition, qui sont à ma gauche.
Alors, la commission ajourne ses travaux au jeudi 26 avril 2018, 19 h 30, où elle entreprendra l'étude des crédits budgétaires, portefeuille Forêts, Faune et Parcs.

(Fin de la séance à 21 h 30)