



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

de la Commission permanente  
des transports et de l'environnement

Le jeudi 18 avril 2019 — Vol. 45 N° 5

Étude des crédits du ministère des Transports

Président de l'Assemblée nationale :  
M. François Paradis

---

2019

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](http://www.assnat.qc.ca)**

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

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

**Le jeudi 18 avril 2019 — Vol. 45 N° 5**

**Table des matières**

Remarques préliminaires	1
M. François Bonnardel	1
Discussion générale	4
Adoption des crédits	71
Document déposé	71
Document déposé	71

**Autres intervenants**

Mme Agnès Grondin, vice-présidente

M. Gaétan Barrette  
Mme Ruba Ghazal  
M. Joël Arseneau  
M. Jean-Bernard Émond  
M. Claude Reid  
Mme Catherine Fournier  
M. Vincent Caron  
M. Richard Campeau  
Mme Lise Lavallée  
M. Gregory Kelley  
Mme Nancy Guillemette

- \* M. Georges Farrah, ministère des Transports
- \* M. Fadi Moubayed, idem
- \* M. Stéphane Lafaut, Société des traversiers du Québec
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le jeudi 18 avril 2019 — Vol. 45 N° 5

### Étude des crédits du ministère des Transports

(Onze heures vingt-huit minutes)

**La Présidente (Mme Grondin) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. 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 procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2019-2020. Une enveloppe de sept heures est allouée pour l'étude de ces crédits.

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

**La Secrétaire :** Oui, Mme la Présidente. M. Lemay (Masson) sera remplacé par Mme Guillemette (Roberval); M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata), par Mme Lavallée (Repentigny); Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice), par M. Émond (Richelieu); Mme Montpetit (Maurice-Richard), par M. Kelley (Jacques-Cartier).

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci. Nous allons débiter par les remarques préliminaires puis nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes, incluant les questions et les réponses.

La mise aux voix de ces crédits sera effectuée aujourd'hui, en fin de soirée, et donc à la fin du temps qui est alloué à l'étude de ces crédits.

Afin de terminer pour 13 heures, est-ce qu'il y a consentement pour que le temps non utilisé cet avant-midi soit soustrait de l'enveloppe du gouvernement... du groupe — pardon — parlementaire formant le gouvernement? Consentement?  
• (11 h 30) •

**Des voix :** Consentement.

### Remarques préliminaires

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci. Nous débutons donc avec les remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez de 17 minutes.

#### M. François Bonnardel

**M. Bonnardel :** Merci, Mme la Présidente. Mmes, MM. les membres de la commission, équipe ministérielle et députés de l'opposition, salutations. Je suis très heureux d'être parmi vous aujourd'hui. Et merci aux membres de cette Commission des transports et de l'environnement de nous accueillir, mon équipe et moi-même.

Cette équipe, je vous la présente sans plus tarder. Alors, pour me seconder dans le cadre de cette étude des crédits du ministère des Transports pour l'année financière 2019-2020, je suis accompagné de Mme Véronik Aubry, qui est ma directrice de cabinet; M. Pierre Tremblay, qui est directeur de cabinet adjoint; M. Sébastien Lépine, directeur des communications; Mélissa Drolet, attachée politique; M. Marc Lacroix, mon sous-ministre; Mme Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe à l'Ingénierie et aux Infrastructures; M. Jérôme Unterberg, sous-ministre adjoint à l'Électrification des transports, à la Sécurité, à la Mobilité; M. Nikolas Ducharme, sous-ministre adjoint aux Services à la gestion et sous-ministre adjoint à la Performance organisationnelle; Mme Julie Blackburn, sous-ministre adjointe à la Gestion contractuelle et à la Surveillance des marchés; M. Stéphan Deschênes, sous-ministre adjoint aux Grands Projets routiers; M. Jean Villeneuve, sous-ministre adjoint aux Territoires; M. Frédéric Bouthillette, sous-ministre adjoint aux Projets stratégiques de transport collectif et ferroviaire; Mme Élane Raza, sous-ministre adjointe à l'Exploitation aérienne et aéroportuaire; M. Georges Farrah, sous-ministre adjoint au Secrétariat à la stratégie maritime. Donc, qui m'accompagneront si nécessaire au cours de cet exercice, les dirigeants et les organismes qui relèvent aussi de la responsabilité du ministère des Transports, à savoir : Mme Nathalie Tremblay, présidente et chef de la direction de la Société de l'assurance automobile du Québec; M. Stéphane Lafaut, président-directeur général intérimaire de la Société des traversiers du Québec. Au besoin, comme vous le savez, je pense à ceux qui sont ici depuis un certain nombre d'années, je ferai appel à l'une ou l'autre de ces personnes s'il y a des questions un peu plus précises.

Dès mon entrée en fonction comme ministre des Transports, il y a exactement six mois jour pour jour aujourd'hui, j'ai pris connaissance des nombreux dossiers sous ma responsabilité. J'ai alors pu réaliser à quel point les champs d'intervention du ministère ont un impact sur la mobilité des Québécoises et des Québécois ainsi que sur notre économie. J'ai aussi entrepris une tournée des régions du Québec en visitant plus de la moitié de nos directions régionales territoriales et de nombreux centres de services. Cet exercice sur le terrain m'a permis d'échanger avec nos équipes partout sur le territoire et de constater à quel point le ministère des Transports du Québec compte des forces vives exceptionnelles. Ces femmes et ces hommes sont pleinement engagés afin d'offrir des services de grande qualité à la population, et je suis fier de travailler avec elles et avec eux.

Je me permets ici de vous parler de l'importance, pour moi, de parler de cette culture de fierté si importante pour moi. Au cours des dernières années, le ministère des Transports a été mis à mal. La commission Charbonneau n'a pas été

tendre à l'égard des pratiques observées dans ce ministère pendant trop longtemps, avec raison. Aussi, sous l'ancien gouvernement, entre 2014 et 2018, le ministère des Transports a connu beaucoup d'instabilité en voyant quatre ministres en titre se succéder. Mais, vous savez quoi? Je suis fier, fier, très fier même d'occuper cette fonction comme ministre des Transports et, bien sûr, de ministre responsable de la région de l'Estrie. Je suis fier, car je connais l'impact... position de nos actions dans le quotidien des Québécois.

Et je suis fier aussi parce que je travaille avec une équipe d'exception partout au Québec. Plus de 6 500 personnes travaillent au service du ministère des Transports dans toutes les régions du Québec, et c'est important pour moi que ce sentiment de fierté soit contagieux parmi toute notre équipe et parmi celles et ceux qui se joindront à nous. En effet, mon sous-ministre pourra vous le confirmer, l'expertise interne est un enjeu qui me tient beaucoup à coeur.

Il reste encore beaucoup de travail à effectuer pour atteindre nos cibles et pour rebâtir ce qui a malheureusement été détruit par les gouvernements précédents, et j'entends poursuivre ce travail essentiel pour assurer le maintien et le développement de notre expertise.

L'action du ministère, les citoyennes et les citoyens vont notamment le voir dans leurs communautés, villes et régions. En effet, le mois dernier, j'ai annoncé des investissements de plus 4,8 milliards de dollars pour les deux prochaines années afin de maintenir et d'améliorer les réseaux routier, maritime, aéroportuaire sur l'ensemble du territoire du Québec. Ces quelque 4,8 milliards de dollars s'ajoutent aux importants investissements également prévus pour aider les municipalités et les sociétés de transport à réaliser leurs projets et contribuer à la mobilité sur leurs territoires. Nous voulons faire en sorte que nos systèmes de transport soient en mesure de soutenir une véritable mobilité durable au Québec.

En conséquence, j'ai donc demandé au personnel du ministère de porter une attention particulière aux impacts sociaux, environnementaux et économiques de leurs actions sur notre territoire, et ce, aussi bien lors des phases de planification que de réalisation des travaux. C'est pourquoi la sélection des projets du ministère fait l'objet d'un processus rigoureux qui vise à la fois à améliorer l'état général des infrastructures ainsi qu'à maximiser chaque dollar investi.

À terme, nous voulons que les citoyens bénéficient de réseaux encore plus sécuritaires, plus efficaces, plus fluides, au meilleur coût possible. Pour 2019-2021, à l'échelle du Québec, on parle plus spécifiquement de 1,4 milliard de dollars qui seront investis dans les projets visant à améliorer l'état des chaussées, près de 1,9 milliard de dollars qui iront au maintien et à l'amélioration de l'état des structures et près de 1,4 milliard de dollars qui contribueront à rendre le réseau routier plus efficace et plus sécuritaire, les recommandations surtout, aussi, du Bureau du coroner, quelque 78 millions de dollars qui seront consacrés à des projets aéroportuaires et 9,3 millions de dollars qui seront investis dans des projets maritimes.

Contrairement aux années antérieures, le gouvernement a opté pour une pleine et entière transparence. Ainsi, nous rendons maintenant publics — publics — l'ensemble des projets pour lesquels des travaux seront réalisés en 2019-2020 et 2020-2021. De même il sera possible de suivre l'état d'avancement des principaux projets sur le site Web du ministère, qu'il s'agisse de travaux déjà amorcés ou de nouveaux chantiers.

Une grande partie de ces investissements est accordée au bon maintien ou au remplacement des structures existantes, une priorité pour moi et pour notre gouvernement. Je le répète souvent à mes équipes et à mes collègues au gouvernement, le maintien d'actif est une priorité de tous les jours pour moi. Comme ministre des Transports, j'ai la responsabilité d'assurer la pérennité de nos infrastructures et, par le fait même, des usagers de la route. Il n'y a aucun compromis à faire dans cette matière.

Trop longtemps, les gouvernements, péquistes comme libéraux, ont sous-investi dans le réseau routier et les structures. On voit aujourd'hui où ça nous a menés. Et je n'ai pas l'intention de jouer dans ce mauvais film. L'importance d'investir dans les infrastructures relevant du ministère des Transports est d'ailleurs bien reflétée dans le Plan québécois des infrastructures 2019-2029 : des 115,4 milliards de dollars planifiés sur une période de 10 ans pour les investissements du gouvernement du Québec, près du tiers est associé au ministère des Transports, soit 36,5 milliards de dollars. Pour le réseau routier seulement, un montant record de 24,6 milliards sera investi afin d'assurer la réalisation de plusieurs projets d'importance et le maintien en bon état du réseau.

Parmi les nouveaux chantiers qui débiteront et qui visent à remplacer les structures existantes, je pense notamment à la reconstruction du pont de l'autoroute 15 en direction nord, à Sainte-Adèle, un projet auquel le gouvernement du Québec consacre 10 millions de dollars. Les travaux pour la reconstruction de ce pont, qui ont été amorcés en mars, étaient très attendus non seulement par les résidents de la région de Sainte-Adèle, mais également par les nombreux usagers de l'autoroute 15. Le nouveau pont va donc permettre de redonner aux citoyens le plein usage de cet axe autoroutier hautement stratégique pour les déplacements dans les Laurentides. À terme, les citoyens, les villégiateurs ainsi que les nombreux touristes qui visitent la région des Laurentides vont donc bénéficier d'une infrastructure routière sécuritaire et de qualité.

Beaucoup de projets d'envergure qui visent à assurer la pérennité des actifs nécessitent une planification longue et minutieuse. Il faut donc que ceux et celles qui travaillent activement au développement de tels dossiers obtiennent rapidement les autorisations nécessaires pour que ce processus puisse suivre son cours et que les projets se réalisent en temps voulu.

C'est notamment ce qui s'est produit dans le cas du remplacement complet de la dalle centrale du pont Laviolette, un projet majeur de plus de 100 millions de dollars auquel le gouvernement vient tout juste de donner le feu vert. Fierté de la Mauricie et du Centre-du-Québec, le pont Laviolette est particulièrement stratégique, puisqu'il est la seule offre... la seule traversée — pardon — routière du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec. Par le fait même, il constitue un actif important pour les déplacements, non seulement pour les citoyens de la Mauricie et du Centre-du-Québec, mais aussi pour ceux d'ailleurs au Québec. C'est aussi un extraordinaire levier pour l'économie locale et le tourisme.

L'ajout officiel de ce projet de réfection au Plan québécois des infrastructures 2019-2029, dans la catégorie projets en planification, s'inscrit dans la volonté gouvernementale d'investir dans l'amélioration et le maintien de nos actifs. À terme, sa réalisation va permettre aux usagers de la route de bénéficier d'une structure performante, fiable et efficace.

Dans un tout autre ordre d'idées, le gouvernement fait sienne la Politique de mobilité durable du ministère. Cependant, nous voulons que les grands principes se traduisent en résultats concrets. Nous sommes donc déterminés à

passer en mode action. Rappelons que la Politique de mobilité durable, également connue sous son acronyme PMD, propose une vision à l'horizon 2020-2030 qui s'articule autour de trois grandes orientations couvrant les trois sphères du développement durable, à savoir une mobilité au service des citoyens, une mobilité associée à une plus faible empreinte carbone et une mobilité à l'appui d'une économie plus forte. Ces orientations se déclinent à leur tour en 10 cibles concrètes.

La PMD est assortie d'un premier plan d'action qui couvre la période 2018-2023. Ce plan comporte donc un ensemble de mesures touchant aussi bien le transport des personnes, qu'il s'agisse du transport collectif urbain ou régional, que celui des marchandises. Il traite également de la pérennité des infrastructures de transport, de la sécurité, des nouvelles mobilités ainsi que des transports adaptés et actifs. Des mesures plus spécifiques aux différents modes et secteurs de transport sont également inscrits dans des cadres d'intervention couvrant la même période.

• (11 h 40) •

De même, j'ai confirmé la nomination du comité de suivi composé des principaux acteurs de la mobilité durable et provenant de divers horizons, comme le milieu des affaires, municipaux, environnementaux et universitaire, qui vont s'assurer d'appuyer la mise en oeuvre effective, donc, de la politique. Comme je le mentionnais aux participants à la première rencontre de ce comité, le 25 janvier dernier, je considère qu'il est essentiel que la société civile participe activement à un pareil exercice. Cette formule est prometteuse pour l'étape cruciale de la mise en oeuvre.

De plus, j'ai annoncé que je confiais à mon adjoint parlementaire et député de Beauharnois le mandat de diriger les travaux du chantier sur le financement de la Politique de mobilité durable. C'est là une des mesures-phares de la politique que de proposer des pistes de solution en vue d'assurer la pérennisation des sources de financement. Le député de Beauharnois a toute ma confiance pour mener à terme les travaux de ce chantier, et je le remercie, d'ailleurs, d'avoir accepté cet important mandat. Au cours des prochaines semaines et des mois à venir, il mènera des consultations partout au Québec afin de proposer des pistes de financement qui permettront aux acteurs de la mobilité durable d'assumer pleinement leurs responsabilités dans une perspective durable et avec des outils adéquats. Plusieurs acteurs des secteurs publics, dont le milieu municipal et privé, vont participer activement à ces travaux. Des chercheurs reconnus du milieu universitaire y contribueront également à titre de conseillers experts, et enfin un appel de mémoires ouvert à tous les citoyens et intervenants sera aussi lancé au printemps.

Nous voulons que le Québec devienne un leader incontesté de la mobilité durable à l'échelle nord-américaine. Nous entendons y parvenir en développant, donc, des solutions adaptées au territoire québécois, au service des citoyens et des entreprises d'ici, en accord avec les principes du développement durable et au bénéfice de notre économie.

Puisqu'il est question de mobilité durable, je tiens à attirer votre attention sur le fait que le PQI 2019-2029 prévoit des investissements de 9,3 milliards associés au transport collectif, qui s'ajoutent aux sommes de 1,3 milliard déjà prévues pour le REM. Jamais les investissements en matière de transport collectif n'ont été aussi élevés dans l'histoire du Québec, et c'est sous l'impulsion de notre gouvernement que nous y arriverons.

L'an dernier, notre formation politique a présenté un ambitieux plan de décongestion pour la région métropolitaine, et le gouvernement n'a pas tardé à poser des gestes concrets au PQI, notamment avec l'implantation d'un mode structurant de transport collectif sur le boulevard Taschereau, qui est actuellement à l'étude. Ce mode structurant vise à accroître les déplacements en transport collectif qui empruntent le corridor de l'axe Taschereau en offrant une alternative concurrentielle à l'utilisation de l'automobile.

Également, on retrouve l'implantation d'un mode de transport collectif structurant dans l'axe du prolongement de la ligne jaune du métro. La prolongation de la ligne jaune permettra de répondre à des besoins en mobilité de l'agglomération de Longueuil et de la couronne sud, notamment sa portion est, qui est exempte d'équipements de transport collectif structurant. Cette solution améliorera l'efficacité des déplacements, stimulera le développement économique, réduira la congestion de la circulation automobile et, par conséquent, augmentera les heures productives, ce qui aura un impact évident sur la qualité de vie des citoyens.

Je ne peux pas vous parler de notre plan de décongestion sans m'attarder au REM, un projet dont la Caisse de dépôt et placement est le maître d'oeuvre, par l'intermédiaire de sa filiale CDPQ Infra, et dont la construction est déjà entamée. Le REM représente une extraordinaire occasion de dynamiser davantage le transport collectif dans la grande région de Montréal. D'ailleurs, le gouvernement a de grandes ambitions pour permettre à ce réseau de se déployer non seulement avec le projet actuellement en cours de réalisation, mais aussi avec la vision qui est là pour le développement des phases ultérieures sous l'impulsion de notre gouvernement.

Évidemment, un tel chantier ne peut se faire sans impact. Et je tiens à réaffirmer que je suis extrêmement sensible aux préoccupations des usagers des trains de banlieue de Deux-Montagnes et de Mascouche, qui sont touchés par les travaux. L'ensemble des partenaires travaillent de concert pour limiter les répercussions des travaux. Une stratégie d'atténuation a d'ailleurs été développée à la suite de rencontres avec les élus municipaux de chaque secteur touché et les usagers des trains en question, et notre gouvernement a investi 192 millions de dollars dans les mesures d'atténuation. Je suis convaincu qu'ensemble, en poursuivant les échanges d'idées, les partis pourront trouver des solutions réalistes et acceptables au plus grand nombre.

La ville de Québec ne sera pas en reste avec son réseau structurant de transport en commun appuyé par le gouvernement. Lors du dépôt de notre premier budget, le 21 mars dernier, nous avons non seulement réitéré notre engagement envers ce projet, mais nous avons bouclé notre part du financement. Le ministre des Finances a en effet annoncé 575 millions de dollars au Plan québécois des infrastructures pour la réalisation de ce projet. Cette somme s'ajoute ainsi au 1,2 milliard de dollars qui était déjà prévu au PQI. En additionnant les deux sommes, on obtient donc un total de 1,8 milliard, soit l'entièreté de l'engagement financier du gouvernement du Québec.

Cependant, le montage financier demeure incomplet parce que, contrairement à ses prétentions, le fédéral n'a toujours pas formellement engagé le 1,2 milliard de dollars promis pour ce projet. Avec mon collègue le président du Conseil du trésor,

nous avons entrepris des pourparlers avec les représentants fédéraux. Même si le dossier progresse, il reste encore du chemin à parcourir pour parvenir à une entente.

Sans mettre les régions en compétition les unes avec les autres, les projets de transport collectif se veulent en appui autant à l'environnement qu'à une économie plus forte. Ceux-ci entraînent en effet une réduction des gaz à effet de serre, une diminution de la congestion routière ainsi qu'une réduction du temps et des dépenses des ménages consacrés au transport.

Toujours dans la grande région de la Capitale-Nationale, notre gouvernement s'est engagé à ce que le nouveau lien routier à l'est, entre Québec et Lévis, permette une interconnexion entre le réseau de transport collectif de la Rive-Sud et le nouveau projet de réseau structurant de transport en commun de la ville de Québec. Ce faisant, donc, ce sont des milliers de citoyens des deux rives qui auront accès à une nouvelle offre intégrée de transport collectif.

Ce projet, pour lequel nous avons pris des engagements très clairs, apparaît désormais à la rubrique «en planification», au Plan québécois des infrastructures 2019-2029. Une somme de 325 millions de dollars a d'ailleurs été prévue pour la réalisation d'études ainsi que pour la préparation de plans et devis.

Le projet d'implantation d'un nouveau lien routier entre Québec et Lévis a comme principaux objectifs d'optimiser les déplacements entre les deux rives en réduisant la congestion aux heures de pointe, en favorisant l'utilisation du transport collectif et en optimisant le transport des marchandises.

Dans un souci de cohérence, le gouvernement a aussi confirmé que le projet d'implantation du nouveau lien routier et celui de la reconstruction du pont de l'Île-d'Orléans seront gérés au sein d'une même direction générale et traités de manière coordonnée afin d'assurer un arrimage de la réalisation de ces deux projets majeurs.

Parlant du pont de l'Île-d'Orléans, j'ai été grandement étonné d'apprendre dans les semaines suivant mon arrivée comme ministre que ce dossier avait connu d'importants délais sous le gouvernement précédent, que la mise en service du nouveau pont était désormais prévue pour 2027, soit trois ans de plus que ce qui avait été initialement annoncé. Mais ce qui m'a le plus déçu, c'est lorsque j'ai été informé que mon prédécesseur était au courant de cette situation depuis au moins huit mois, peut-être même plus. Pourquoi ne pas avoir informé les gens de l'île de cet important retard? Pourquoi les médias n'ont pas été informés, ni les partis d'opposition? Bien, c'est parce qu'une élection était en préparation. Encore aujourd'hui, le Parti libéral refuse de s'expliquer, et c'est dommage pour les gens de l'île d'Orléans.

Revenons au transport collectif. Je vais prendre quelques instants pour vous entretenir sur le projet de train à grande fréquence de Via Rail dans le corridor Québec-Windsor. Je profite de cette tribune pour réitérer une fois de plus que le gouvernement fédéral doit annoncer clairement et rapidement ses intentions. Ce projet de train à grande fréquence qui permettrait de relier Québec et Montréal en passant par Trois-Rivières est une priorité pour le gouvernement du Québec. Tout le Québec est mobilisé afin de le voir se concrétiser.

Puis je termine là parce que la présidence me regarde en me disant que c'est terminé. Merci, madame.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci, M. le ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle et député de La Pinière à faire ses remarques préliminaires pour un maximum de 11 min 20 s.

**M. Barrette :** Je ne ferai pas de remarques d'introduction, on va aller directement au bloc d'échange pour une période de 20 minutes.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci. J'invite maintenant la députée de Mercier et porte-parole du deuxième groupe d'opposition à faire ses remarques préliminaires.

**Mme Ghazal :** Merci, Mme la Présidente. Bonjour, tout le monde. Même chose, je ne ferai pas de remarques préliminaires, je les laisserai pour les questions. Merci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Parfait. Merci. J'invite maintenant le député des Îles-de-la-Madeleine et porte-parole du troisième groupe d'opposition à faire ses remarques préliminaires.

**M. Arseneau :** Nous n'avons pas de remarques préliminaires, nous garderons notre temps pour les questions.

### Discussion générale

**La Présidente (Mme Grondin) :** Parfait. Merci. Je suis maintenant prête à reconnaître une première intervention de l'opposition officielle pour un premier bloc d'échange. M. le député de La Pinière, la parole est à vous.

**M. Barrette :** 20 minutes?

**La Présidente (Mme Grondin) :** 20 minutes.

**M. Barrette :** Merci, Mme la Présidente. Alors, M. le ministre, salutations à vous, à tous ceux qui vous accompagnent, collègues. Alors, nous avons une journée entière consacrée aux transports. Je pense que ça mérite ça.

Et, d'entrée de jeu, je vais quand même y aller dans le vif du sujet, et le vif du sujet aujourd'hui, au Québec, est à Québec et traite du troisième lien. Et j'ai été très étonné des premiers propos exprimés par le ministre, qui nous parle de rigueur, qui nous parle de transparence, qui nous invite à aller consulter un site Web où on va pouvoir suivre pas à pas les étapes de

cheminement de tel et tel projet, alors que, dans le dossier du troisième lien, dans les faits, on ne suit pas du tout, du tout, du tout, d'aucune manière, la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique quand on traite du troisième lien.

Alors, M. le Président, j'aimerais... Mme la Présidente, pardon, j'aimerais que le ministre nous explique pourquoi il ne suit pas la directive telle quelle, là, qui a été suivie depuis que la loi a été déposée, à savoir le chemin normal, en commençant par la mise à l'étude, l'étude, le dossier d'opportunité, et ainsi de suite. On va directement à la planification. Alors, est-ce que le ministre peut nous expliquer comment ça se fait que, sur ce projet-là, il ne suit pas les règles qui sont établies par une loi?

• (11 h 50) •

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, premièrement, le ministre... ou l'ancien ministre, je devrais dire, sait très bien comment cette directive fonctionne. Le Parti libéral a déjà utilisé l'article 32, justement, pour le réseau structurant de Québec.

Mais je lui dirais une chose. Pendant les années où il a été au pouvoir, il y a eu quatre ministres des Transports, on a été dans l'imbroglio, dans les... on a tergiversé à gauche et à droite en se disant : On va étudier différents corridors, on ne sait pas trop où on s'en va. Il n'y avait pas de bureau de projet ou on en a nommé un, mais il n'y avait personne dedans. Ça, ça a été le gouvernement libéral pendant les quatre ans.

Première chose que j'ai faite quand je suis arrivé, c'est de mettre quelqu'un dans le bureau de projet, c'est d'arrimer le travail du pont de l'Île-d'Orléans pour le troisième lien et d'en arriver à étudier un tronçon qui était celui à l'est. Ça, c'est la première chose qu'on a décidé de faire. Dans ces conditions, Mme la Présidente, vous comprendrez qu'on a été transparents dès le début, contrairement au Parti libéral qui, pendant deux, trois ans, a tergiversé en se disant : On va peut-être étudier ça, oui, on va en avoir cinq; on ne sait pas trop, on s'en va-tu à l'est, on s'en va-tu à l'ouest? Ça a été une façon de faire qui n'était pas acceptable pour nous, surtout pas pour les gens de Québec et les gens de Lévis.

Puis je lui dirais une chose, au-delà de ce projet qui est attendu pour Québec et Lévis, ce sondage, dans une certaine mesure, démontrait que les gens voulaient ce troisième lien, oui. Mais je vais plus loin que ça, moi, en lui disant que ce projet, c'est pour tout l'Est du Québec. C'est un projet de développement économique important. C'est un projet qui va assurer la sécurité aussi des transports, transport lourd, transport de marchandises, transport de passagers. On l'a vu cet hiver...

**M. Barrette :** ...ça ne répond pas à la question. Puis le partage du temps, là... Alors, je n'ai pas posé une question qui appelle un éditorial, j'ai posé une question qui est très simple : Pourquoi le ministre choisit-il de ne pas suivre ce qui est dans la loi? Je ne veux pas avoir un procès du passé, je veux qu'on m'explique pourquoi on peut passer comme ça à planification, alors qu'il y a des étapes fondamentales qui doivent être suivies avant. Est-ce que le ministre peut m'expliquer ce qui est, pour lui, l'étape du dossier d'opportunité? Qu'est-ce que ça représente, pour lui, qu'est-ce qui devrait être fait dans un dossier d'opportunité avant de passer à la planification?

**M. Bonnardel :** Vous voulez que je vous lise vraiment, là, le processus d'opportunité?

**M. Barrette :** Non, non, non.

**M. Bonnardel :** Bien, je vais lui dire en gros exactement ce que je lui ai dit, là. Pour nous, c'est un projet important, O.K.? On peut utiliser l'article 32, il le sait très bien, dans la directive des grands projets, ce que le Parti libéral a déjà fait à l'époque, ce qu'on a fait aussi pour le pont Laviolette aussi, soit dit en passant. Dans ces conditions, pour nous, il est important. On l'a mentionné, c'est un engagement de notre gouvernement, c'est un engagement du premier ministre, c'est un engagement pour les Québécois et les gens de Lévis, c'est un engagement pour tous les gens de l'Est du Québec où, encore une fois, je le répète, c'est un projet qui est important, qui va assurer la pérennité...

**M. Barrette :** Mme la Présidente, je lui pose des questions qui sont très claires. On est aux crédits, ici, là, c'est la reddition de comptes, là. Ici, c'est le peuple québécois, par ses représentants, qui challenge le gouvernement dans ses décisions et qui veut avoir des explications. Je n'en ai pas.

Et je vais prendre exactement l'exemple que le ministre a pris : la dalle du pont Laviolette. C'est sûr qu'on peut faire ça. Le pont est construit. Il y a un problème de structure. Ça ne prend pas un Ph. D. pour faire une grande étude sur la question de la sécurité du pont : il est là, il est endommagé. Là, on a un nouveau projet qui n'existe pas. Il n'existe pas, c'est un engagement électoral. Je peux même revenir à la case départ. La case départ, c'est l'avant-projet. Et là on doit, là, puis c'est écrit dans la directive, là, on doit regarder, là, et on doit justifier le projet. Là, la seule justification qu'il a, là, c'est la promesse électorale. Alors, après la promesse électorale, on doit regarder dans le dossier d'opportunité quelles sont les meilleures options, et ainsi de suite. On doit réfléchir, proposer, conclure. Alors, ça n'a rien à voir avec le pont Laviolette qui... lui, c'est une autre affaire.

Alors, dans ce projet-là, la justification, c'est un engagement électoral. Alors, l'engagement électoral, je veux bien, là, mais il n'en reste pas moins qu'après il y a des étapes à suivre, puis on ne les a pas. Est-ce que le ministre peut nous déposer quelque documentation que ce soit qui traite du dossier d'opportunité?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, je le répète, autant le Parti libéral, à l'époque, a déjà utilisé cet article qui lui permet d'aller directement, donc, dans ce que nous, on souhaite faire, de procéder à l'élaboration de certaines études qui sont requises pour les études d'impact, les études géotechniques, l'arpentage, l'analyse comparative des variantes, pour avoir en main toutes les données pour prendre la meilleure décision pour le choix du tracé et des coûts... Dans ces conditions, on travaille, Mme la Présidente, je l'ai mentionné, conjointement avec l'équipe du pont de l'Île-d'Orléans. Il est important qu'on ne travaille pas séparément.

Quand j'ai demandé à cette équipe de prendre forme, on ne pouvait pas travailler sur des possibles tracés à l'est en se disant : On va avoir une équipe qui est sur le bureau de projet du troisième lien puis, de l'autre côté, sur le pont de l'île, puis on ne communique pas ensemble. La meilleure chose à faire, c'était d'arrimer tout ce monde-là pour être capables de prendre la meilleure des décisions pour autant les gens de l'île...

Puis je l'ai mentionné lors de mon intervention, Mme la Présidente, ma grande surprise : quand je suis arrivé, l'échéancier était prévu pour 2024 pour le pont de l'île. Malheureusement, ce pont a besoin d'amour.

**M. Barrette** : ...question de règlement.

**M. Bonnardel** : Dans ces conditions...

**M. Barrette** : L'article 287 stipule, puis particulièrement à l'étude des crédits, que le ministre doit répondre aux questions. Mais là c'est un éditorial à chaque fois, là...

**La Présidente (Mme Grondin)** : M. le député, M. le député, ça n'appartient pas à la présidence de juger de la qualité des réponses. Moi, je vous invite, si vous n'êtes pas satisfait de la réponse, à reposer votre question autrement.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, je ne vous demande pas de statuer sur la qualité de la réponse, mais sur la présence de la réponse à la question. Ce n'est pas la même chose. Le ministre fait un éditorial à chaque question, il ne traite jamais de la question. Je ne parle pas de la qualité, là, je parle de la présence d'une réponse à une question qui est précise, et j'ai la réputation de poser des questions précises.

**M. Émond** : Mme la Présidente, si je peux me permettre, là, puis je m'excuse d'intervenir en début de débat, le collègue de La Pinière sait combien j'ai de respect pour ses interventions, mais, si je pense un peu...

**M. Barrette** : ...

**M. Émond** : Bien, en question de règlement, je dirais que peut-être que le collègue n'aime pas la réponse du ministre, moi, je considère qu'on est en mode réponse. Puis, pour le bien... le bon déroulement, Mme la Présidente, on va passer la journée ensemble...

**La Présidente (Mme Grondin)** : Je suis désolé, la présidente...

**M. Barrette** : ...a besoin de ses collègues pour faire cette séance-ci, c'est son problème. Ce n'est pas pertinent, là, ça, là.

**La Présidente (Mme Grondin)** : O.K. S'il vous plaît! MM. les députés, on va rester polis dans nos propos. C'est à moi à juger...

**Une voix** : ...

**La Présidente (Mme Grondin)** : S'il vous plaît, monsieur! Donc, on poursuit nos échanges dans le calme, s'il vous plaît.

**M. Barrette** : Moi, tout ce que je souhaite, c'est d'avoir des réponses, Mme la Présidente. Alors, j'ai posé une question qui est simple, elle traite du dossier d'opportunité. La réponse que je viens d'avoir du ministre : On a mis deux projets dans un bureau de projet. O.K., c'est correct, mais qu'est-ce qu'on fait du dossier d'opportunité?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, je le répète, la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique prévoit des mesures d'accélération de certains projets, à l'article 32 de la directive. Le ministre le sait très, très bien. Dans ces conditions, on a mené, encore une fois, une équipe forte pour piloter ce bureau de projet, incluant l'équipe du troisième lien, incluant l'équipe de l'île d'Orléans, pour être capables de prendre la meilleure des décisions. Autant on a rencontré tous les gens de l'île qui initialement étaient inquiets et se demandaient pourquoi ce gouvernement qui ose peut-être me faire la leçon... Ça fait à peu près huit minutes qu'on se parle sur les décisions qu'on a prises, quand eux ont retardé le projet de l'île d'Orléans pendant trois ans sans le dire à la population. Et aujourd'hui, là, bien, il faut réparer ce pont, il faut assurer la sécurité de ce pont, il faut dire aux gens de l'île : Ne vous inquiétez pas. On investit des ressources, des temps et de l'argent avec cette équipe pour s'assurer que le pont soit sécuritaire. Puis on va le faire. On va le faire.

Alors, qu'il ne vienne pas me faire des leçons, lui, là, en débutant cette étude des crédits, en me disant... cet ancien ministre, député, qui me dit aujourd'hui qu'on ne fait pas le travail de la bonne manière. Bien, je vous dirais une chose, la première chose à laquelle je me suis attardé, c'est de mettre les bonnes personnes aux bonnes places, aviser la population de l'île, les gens de Québec que le pont de l'île allait être en retard à cause d'eux puis que le bureau de projet, avec cette équipe qu'eux-mêmes n'ont même pas osé mettre en place, bien, il y a du monde qui travaille, là, haut et fort, pour être capable de donner une piste de solution et le meilleur tracé aux gens de l'Est du Québec, pas juste Québec-Lévis, qu'on fasse le travail en bonne et due forme parce que c'est un projet important pour eux.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Je vous invite à conclure.

**M. Bonnardel :** Je conclus.

**M. Barrette :** Alors, Mme la Présidente, le ministre nous a dit qu'il a mis des personnes compétentes dans son bureau de projet. J'espère. Ça, c'est une grosse affirmation, là, vraiment, on a fait un grand projet... progrès, pardon : J'ai mis des gens compétents dans le bureau de projet. Wow! Ça, c'est tout un «statement».

Alors, Mme la Présidente, je pose une question qui est... celle-ci aussi est très simple : Pour se rendre à la planification, normalement un mémoire a été déposé au Conseil des ministres, est-ce que c'est le cas?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, je répète ce que j'ai dit juste auparavant. La Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique permet à un gouvernement, comme le député de La Pinière le sait très, très bien, avec l'article 32, de passer une étape comme telle. Et cette étape, pour nous, ça ne veut pas dire que ce n'était pas important. C'est qu'on travaille, oui, mais est-ce qu'on travaille en accéléré ou on travaille avec une équipe extrêmement forte? Oui — ça, c'est un «statement», excusez de le dire en anglais — extrêmement forte, incluant l'équipe de l'île d'Orléans, pour annoncer aux Québécois, en temps et lieu, quelle sera l'option choisie, quelle sera l'option choisie. Ça, c'est le travail qu'on fait présentement, au meilleur coût possible, avec le meilleur travail, les meilleurs ingénieurs, les meilleurs spécialistes pour être capables de donner encore une fois un plan de match précis aux gens de l'île puis aux Québécois qui attendent ce projet.

Encore une fois, je lui dirais, au député de La Pinière : Cet hiver, malheureusement, on l'a vu, autant le pont de Québec que le pont Pierre-Laporte ont fermé plus de quatre fois. Si, ça, ça ne l'amène pas à penser que, demain matin, s'il arrivait encore des problèmes, conditions climatiques et autres, un des deux ponts devait fermer... Vous comprendrez l'importance d'aller de l'avant et de répondre aux besoins de la population d'avoir un service de transport en commun, des connexions à l'est et à l'ouest, pour ce réseau structurant, et connexion avec le troisième lien. Je pense que c'est ce que les Québécois s'attendent de nous, puis c'est le travail qu'on fait.

• (12 heures) •

**M. Barrette :** Je ne veux pas passer... S'il le faut, là, je vais passer toutes les sept heures à invoquer l'article 287. On n'a pas de réponse, là. Alors, puisque le ministre aime l'article 32, je vais le lui lire : «Le ministre responsable de l'OPIP doit obtenir l'autorisation du Conseil des ministres pour que des mesures différentes de celles qui sont prévues à la directive puissent s'appliquer. Dans un tel cas, le Conseil des ministres fixera ces mesures.» Il y a-tu eu un mémoire? Il y a-tu des mesures? Je ne sais pas comment... Est-ce que je dois le lire à l'envers? C'est-tu trop compliqué comme question?

**M. Bonnardel :** On a suivi toutes les étapes en bonne et due forme, avec les directives sur la gestion, pour aller de l'avant. Comme je l'ai mentionné depuis le début, on a tout pris les... tout mis en place les étapes officielles pour être capables d'en arriver à mettre le bureau de projet en place, avoir les outils pour être capables d'avancer, prendre la meilleure des décisions au bénéfice des Québécois et de ceux qui attendent ce projet.

**M. Barrette :** Mme la Présidente, c'eût été tellement simple de dire oui, mais il ne le dit pas. Donc, c'est probablement non, la réponse. Alors, je vais le relire, juste le bout qui est important : «Pour que des mesures différentes de celles qui sont prévues», là on doit avoir l'autorisation du Conseil des ministres. Je pose la question : Y a-t-il un mémoire qui a été déposé au Conseil des ministres, qui a établi des mesures? Ça se répond par oui ou par non, et là on ne me répond pas. Donc, je suis obligé de conclure qu'il n'y en a pas. Là, je vois qu'il y a des papiers qui circulent.

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente...

**M. Barrette :** Est-ce que le ministre pourrait nous déposer les papiers qui circulent, qui sont passés par les collègues?

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le député...

**M. Bonnardel :** Oui, à 11 h 48, vous avez commencé votre intervention.

**M. Barrette :** Non, non, le papier qui vient d'arriver à votre droite, M. le ministre, qui semble être la réponse...

**M. Bonnardel :** M. le député, vous faites de la politique depuis...

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le député de La Pinière, je vous invite...

**M. Barrette :** Bien...

**La Présidente (Mme Grondin) :** S'il vous plaît!

**M. Bonnardel :** On l'a suivi, hein? Mme la Présidente, encore une fois, on l'a suivi en bonne et due forme. Le Conseil des ministres a été saisi de tous les documents sur lesquels il devait être saisi pour aller de l'avant, mettre le bureau de projet en place, mettre les activités du bureau de projet en place, mettre les activités du bureau de projet conjointement avec le troisième lien et l'île d'Orléans pour faire le travail, et en arriver, encore une fois, à avoir toutes les données possibles dans les prochains mois, et de donner les informations que l'on pourra donner à la population quand la décision sera prise.

**M. Barrette** : Alors, réponse imprécise à une question précise. La question que j'ai posée, elle est spécifique : Pour appliquer l'article 32, y a-t-il eu un mémoire déposé au Conseil des ministres, qui doit décider et établir lesdites mesures?

**M. Bonnardel** : Le Conseil des ministres se saisit de tous les documents qu'il avait à sa disposition pour prendre les décisions et, encore une fois, mettre de l'avant ce bureau de projet.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, c'est bien plate, là, mais ça ne répond pas, parce que, là, on est dans le vague. Les documents dont le ministre parle, là, ça peut être à peu près n'importe quoi qui était en lien, de loin, avec le projet. Alors, ma question est simple : Dans le cas de l'article 32, y a-t-il eu un mémoire déposé au Conseil des ministres, qui l'a, théoriquement, adopté ou non? Pourquoi la réponse, ce n'est pas oui?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, je vais répéter la même réponse. Le Conseil des ministres s'est saisi de tous les documents possibles, à sa disposition, pour aller à l'étape suivante. Comme je l'ai mentionné depuis le début de mon intervention, on ne l'a pas... On a suivi les règles de A à Z, de A à Z, au Conseil des ministres, pour prendre la meilleure des décisions, aller à l'étape suivante, que le bureau de projet soit mis en place et que les équipes du troisième lien comme les équipes de l'île d'Orléans soient ensemble...

**M. Barrette** : On a compris ce bout-là, Mme la Présidente...

**M. Bonnardel** : ...pour être capables de prendre la meilleure...

**M. Barrette** : ...M. le ministre, on l'a compris. Ma question, je vais la répéter, puis je vais le dire pourquoi je la répète.

**La Présidente (Mme Grondin)** : M. le député de La Pinière, s'il vous plaît...

**M. Barrette** : Y a-t-il eu un mémoire pour l'article 32? S'il y a eu un mémoire, normalement il y a une partie publique, comme dans tous les mémoires, et j'aimerais que le ministre dépose la partie publique du mémoire. Et, puisqu'il aime sa réponse, bien, tous les documents, là, il doit y avoir une partie publique, est-ce qu'on peut déposer lesdits documents, la partie publique, évidemment?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, encore une fois, je le répète, le Conseil des ministres s'est saisi de tous les documents qu'il avait à sa disposition sans enfreindre, encore une fois, l'article 32 ou les directives spécifiques de la gestion des projets majeurs d'infrastructure. Le conseil s'est saisi de ces documents pour aller de l'avant, Mme la Présidente, et être capable de mettre de l'avant, donc, le bureau de projet du troisième lien, d'aller à l'étape où nous sommes rendus aujourd'hui, et aussi de mettre l'équipe de l'île d'Orléans en commun avec l'équipe du troisième lien.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, on va continuer. Alors, les étapes, au début, là, il y a des étapes qui ont été escamotées. On a été à la planification. Le ministre nous dit qu'on a utilisé l'article 32 de la directive. L'article 32 stipule qu'on doit aller au Conseil des ministres. Le Conseil des ministres est saisi de documents dans lesquels, normalement, il y a une partie publique. Dans le grand mystère du troisième lien, dans sa gestion au gouvernement, c'est ça qu'on veut voir, un gouvernement qui se dit transparent, on veut voir au moins les parties publiques.

Alors, aujourd'hui, je n'ai pas de réponse claire sur le fait qu'il y a eu un mémoire déposé, hein? Et je n'ai pas de réponse du tout sur le dépôt qu'on demande de la partie publique déposée... pas déposée, pardon, fournie au Conseil des ministres. Moi, je ne demande que des choses normales. Et, comme le ministre l'a dit à plusieurs reprises, bien oui, j'ai été dans cette situation-là, et, bien oui, dans les documents qui nous sont fournis, il y a une partie publique, puis la deuxième partie, elle est protégée. Alors, moi, je suis les règles. Je suis rigoureux. Je demande ce qui est tout à fait justifié d'être demandé et je n'ai pas de réponse. Si je n'ai pas de réponse, c'est qu'il y a une anguille sous roche, là. Il y a quelque chose qui ne marche pas.

Alors là, je ne sais pas si je vais avoir encore un éditorial sur la qualité des équipes, que je salue et félicite, hein, on le sait, là. Je demande une question simple, là. Il me reste 35 secondes. Est-ce que je peux avoir une réponse claire?

**M. Bonnardel** : Je confirme.

**M. Barrette** : De quoi?

**M. Bonnardel** : Que le Conseil des ministres a été saisi de tous les documents qu'il avait à sa disposition pour aller de l'avant...

**M. Barrette** : Et la partie publique?

**M. Bonnardel** : ...et mettre en place, donc, ce bureau de projet conjointement avec l'équipe du troisième lien et de l'île d'Orléans.

**M. Barrette** : Alors, on est obligés de conclure que soit il y a des choses qui sont cachées, soit il y a des choses qui n'existent pas, ou bien donc la meilleure réponse, c'est que ce serait gênant de sortir les documents.

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, vous le savez très bien, question de règlement...

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le député de La Pinière, s'il vous plaît, je vous invite à la prudence. Faites attention à vos propos, s'il vous plaît.

**M. Barrette :** Bien sûr, Mme la Présidente. Alors, j'ai fini.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci, M. le député de La Pinière. J'invite la députée de Mercier... Non? Ah! pardon. Donc, je suis prête à entendre, du côté du gouvernement, le député de Beauharnois. Merci.

• (12 h 10) •

**M. Reid :** Merci, Mme la Présidente. Salutations à tous les collègues, M. le ministre et ses collègues. Bonjour. On vient de parler de programmation, d'une certaine façon. On va rentrer dans le détail de ce qu'est la programmation au ministère des Transports du Québec. Comme vous le savez, au moment où on se parle, la saison des chantiers routiers est probablement la moins appréciée des Québécois. Avec l'arrivée de l'été, on voit apparaître des cônes orange un peu partout sur le réseau, dans les municipalités. Ça veut dire des files, des détours et parfois même beaucoup de patience pour les automobilistes et tous les citoyens qui ont à circuler quotidiennement. Et la saison des cônes orange, historiquement, c'est la plus appréciée des caricaturistes également. Toutefois, on sait que l'exercice s'avère également primordial parce qu'il faut assurer le maintien des infrastructures sur l'ensemble du réseau. Puis, comme on est en Amérique du Nord, où il y a quatre saisons, ce n'est pas toujours évident de faire des travaux durant l'hiver, donc on doit se concentrer sur l'été.

Des statistiques intéressantes, en fait le ministère est responsable du réseau routier supérieur, on parle de 30 900 kilomètres de routes — ce qui est énorme — 5 400 structures, 4 300 ponts municipaux, 61 600 ponceaux. Alors, c'est beaucoup, beaucoup d'infrastructures à s'occuper. Quand on parle de programmation, au ministère, on parle, dans les chiffres qu'on a obtenus, de 2,2 milliards par année. C'est à peu près 1 200 chantiers et 31 000 emplois, ce qui n'est pas négligeable.

La programmation ou la planification, on en parlait justement hier en commission parlementaire. On parlait de planification qui est extrêmement importante pour la gestion d'un projet, doit être rigoureuse. Et les citoyens nous questionnent, des fois, de dire : Bien, pourquoi tel projet avance, pourquoi n'avance-t-il pas, où on est rendus? Alors, c'est important que les citoyens soient informés.

La programmation, dans la démarche, est approuvée par un comité d'experts, puis ensuite c'est annoncé par le ministre des Transports dans plusieurs régions, comme on l'a fait tout récemment. C'est une première, et je salue cette initiative. Ça a été très apprécié des gens de mon comté. Notamment, les maires m'en ont parlé, au moment de cette annonce, d'être en mesure d'être capable de suivre l'état d'avancement des projets. C'est un exercice de transparence des instances gouvernementales quant aux projets puis l'avancement des projets. Puis encore une fois c'est apprécié parce que les gens peuvent savoir, bien, on est rendus où dans tel projet. Donc, par l'Internet, on est en mesure de consulter l'état d'avancement.

On parle d'indicateurs, et, au niveau de la démarche, en fait, les projets... On va toucher à la chaussée, dans les projets, on va toucher aux structures. On parle des ponts, des ponceaux, également l'amélioration de certaines infrastructures, ou ça peut être l'ajout de feux de circulation dans le réseau.

Le gouvernement du Québec s'est donné comme directive d'être plus transparent dans les actions entreprises. On en a parlé abondamment, puis je pense qu'on va en entendre parler aujourd'hui. Et, comme vous l'avez spécifié dans les différentes annonces, la programmation, c'est une nouveauté qui est saluée, comme je l'ai mentionné tout à l'heure. Puis il faut faire preuve, donc, de transparence à l'égard du processus dans les investissements dans les infrastructures. C'est une première, puis il faut continuer dans cette voie-là.

La programmation complète est rendue publique, et on l'a vue tout récemment, et ça, ça permet donc de voir vers où on s'en va. Puis c'est une bonne chose puis ça va évoluer davantage au cours des prochaines années. Donc, on va être en mesure, avec les outils que l'on a... d'être en mesure d'apprécier les travaux qui sont faits par le ministère des Transports.

À partir de cette année, le ministère rendra publics l'ensemble des projets, des travaux qui vont être réalisés en 2019-2020, les travaux qui sont en préparation pour 2019-2020, puis l'objectif de réaliser ce qui s'en vient en 2020-2021. D'autres informations seront également accessibles, comme le statut des projets, donc l'état d'avancement, ainsi de suite. Alors, ça, c'est des notions intéressantes. Puis les municipalités, si je regarde dans mon coin, bien entendu, on commence... on pousse davantage à utiliser les gens à utiliser Internet, donc c'est des demandes de permis, chercher de l'information. Alors, on tend vers ça, puis c'est une très bonne initiative.

M. le ministre, j'aimerais savoir quelles sont les grandes étapes du cheminement d'un projet. Alors, on parle... Généralement, au MTQ, on nous dit que, quand on part un projet... Un projet, je n'ai pas l'envergure, mais c'est de trois à cinq ans de préparation. Mais ça ressemble à quoi, les étapes d'un projet?

**M. Bonnardel :** M. le député, c'est une bonne question, à savoir, à chaque année, peu importe le ministre qui est en poste, c'est toujours un moment, quand on voit le mois de mars arriver, extrêmement important. J'appelle ça un peu Noël, au ministère des Transports, parce que, oui, ce sont des annonces importantes que nous avons à faire, autant pour vous, les élus, que pour les maires, mairesses qui attendent ces projets. Dans les dernières années, les maires, mairesses mesuraient jusqu'à quel point, O.K., un projet, qui embarquait...

Il faut bien comprendre, pour les gens qui nous écoutent, ceux qui pourront aller sur le site Internet du MTQ, qui se questionnent sur des projets qu'eux souhaitent ou souhaitaient voir aller de l'avant dans les prochaines années, bien, avec la programmation que nous avons annoncée un peu partout au Québec, là, de la part de mes collègues ou de moi-même, vous

avez la partie réalisation et la partie planification. Ça veut dire qu'en réalisation vous avez donc, cet été, les projets qui vont être réalisés, ça le dit, partout sur votre territoire ou en région. Et ce qui tombe en planification, c'est nécessairement ce qui se prépare et sera réalisé dans deux ans.

Donc les gens ont un portrait plus juste, plus transparent, ce qui n'a jamais été fait, sur le site du ministère des Transports. Pour moi, c'est important qu'on puisse donner des outils aux maires, mairesses ou aux gens qui nous interpellent, puis qui nous appellent, puis qui nous disent : Le projet est rendu où, pourquoi c'est si long, et tout ça. Puis il faut bien comprendre que ça, je pense qu'aujourd'hui ça répond, encore une fois, à un principe de transparence qui était important pour moi puis qu'on pouvait mettre de l'avant assez rapidement. Comme vous le savez, on est en poste depuis à peine six mois, mais ça n'a jamais été fait.

Et là, nécessairement, les gens se disent : O.K., c'est réalisé cette année, mais ça fait combien de temps qu'on y travaille? Puis là, bien, il y a un processus de programmation, je vais l'appeler comme ça, où, là, les directions territoriales, partout sur le territoire, que j'ai rencontrées pour la plupart... Il me reste encore certaines visites à faire dans les prochains mois, mais, pour moi, c'était important de leur dire une chose, puis j'ai eu le même discours pas mal un peu partout, c'est : Au-delà de tout ça, la programmation est importante. On va faire l'annonce. Il faut que les maires, mairesses des MRC, les élus soient mieux informés, et informés rapidement, et surtout que le canal de communication...

Puis moi, je les appelle nos clients. Ces clients sont les maires, les mairesses, mais aussi les citoyens qui veulent savoir où on s'en va, puis pourquoi cette route n'a pas été réparée, puis pourquoi on priorise celle-là. Puis, dans ces conditions, le canal de communication, la réponse que ces équipes, en arrière, des directions territoriales, je leur ai donnée, c'est d'être encore meilleurs. On peut être encore meilleurs pour être capables de donner l'information le plus rapidement possible.

On le sait, là, tous les élus qui sont ici ont, un jour, pendant leur mandat, sinon à tous les mois... appellent une municipalité, dans une ville ou dans un village, en disant : J'ai un problème, j'aimerais ça qu'il y ait un stop qui soit installé parce qu'il y a une école, il y a une garderie, une lumière, réduire la vitesse, avoir un photoradar. Dans ces conditions, pour moi, que ces élus aient l'information rapidement... Je ne vous le cache pas, ils le savent, je ne suis pas gêné de le dire, on peut faire mieux. Pour moi, c'est inacceptable qu'on ne soit pas capables de leur répondre rapidement, à nos élus, à vous aussi. Ces équipes sont là pour répondre à nos clients. Les clients, c'est vous, c'est les élus, mairesses et les citoyens, nécessairement. Puis, dans ces conditions, je veux qu'on soit encore meilleurs.

Mais ça veut dire quoi au-delà de tout ça? Les projets de réalisation, nécessairement, on n'a pas décidé du jour au lendemain, tiens, voilà six mois, on s'en va là puis on répare, on asphalté, on plane, on répare un viaduc. On a un portrait. Vous l'avez, je pense, mentionné au début, sur 31 000 kilomètres de réseau routier, plus tous les ponceaux, les ponts, les structures que nous avons à réparer...

Pour moi, le maintien d'actif, quand je dis ça, c'est une... ce n'est pas juste important de le dire, c'est important de le mettre en application. Ça veut dire, ça, qu'au-delà des nouvelles réalisations, exemple on élargit une route, on en fait une nouvelle ou on construit un nouveau viaduc, au-delà de tout ça... Les gens qui nous écoutent le savent très bien. Le réseau, là, ils le connaissent. Ils voient le même viaduc depuis 20 ans, 25 ans parce qu'on est sur un territoire x, une route qui est endommagée. Bien, le maintien d'actif, c'est de mettre de l'argent pour s'assurer que ces routes, ces structures, ces ponceaux soient en bon état puis que, plus jamais, plus jamais, on ne revoit un Concorde de ce monde, un viaduc qui tombe, plus jamais.

Et, nécessairement, bien, ça prend des sommes. Ça prend des sommes importantes de la part des gouvernements pour s'assurer que notre réseau soit sécuritaire. Et je l'ai mentionné en début d'intervention, près de 5 milliards de dollars, cette année, seront investis sur l'ensemble du réseau québécois. Ce sont des sommes importantes, importantes. Si on pouvait en mettre encore plus, avec les équipes, et tout ça... On souhaiterait bien le faire, parce que tout le monde va me dire : Oui, tu as oublié celle-là, tu aurais pu faire celle-là. Il y a un processus.

Puis là je reviens à ce processus de programmation où, là, on a un niveau de préparation de projet, la capacité de réalisation, le parachèvement anticipé, l'état du réseau, le respect des stratégies, les enjeux particuliers propres à la direction territoriale, l'appréciation de la priorisation. M. le sous-ministre me dit aussi : Les rapports du coroner. Il ne faut pas oublier que le sous-ministre rencontre deux fois par année, si je ne me trompe pas, le Bureau du coroner pour mettre en application... puis répondre, surtout, malheureusement, à des décès sur nos routes du Québec.

Je le mentionnais, puis je fais un aparté, c'est un peu ma façon d'être, ma façon de faire, rapidement, quand je suis arrivé... Vous le savez, cet hiver, on a eu de multiples carambolages. Malheureusement, il y a eu des accidents aussi. Et je demande aux équipes de m'informer le plus rapidement possible de tout accident, tout accident, que ce soit un carambolage ou autres, pour que je sois capable de comprendre ce qui est arrivé et poser des questions aux équipes. Est-ce qu'il y a eu défaut de la part de nos entrepreneurs? Et même nous, en régie, est-ce qu'on a pris les décisions les plus rapides? Est-ce qu'on a appelé la police rapidement? Est-ce que les remorqueurs étaient là, aussi, rapidement? Il faut être capable de s'améliorer.

Là-dessus, les conditions routières, bon, oui, je ne veux pas faire la leçon aux automobilistes, il y a eu plusieurs carambolages, puis, on le sait, quand il y a de la neige, ou de la pluie, ou tout ça, il faut réduire notre vitesse. Mais, au-delà de tout ça, on a un rôle de sécurité à assumer comme ministère. L'équipe le fait très, très bien, mais on n'est pas à l'abri.

• (12 h 20) •

Donc, dans ces conditions, le processus de programmation, oui, est extrêmement important. Puis là on arrive, nécessairement, par la suite, aux présentations par les directeurs généraux dans les différents territoires, les différentes, donc, directions, pour être capables d'en arriver à ajuster la programmation, faire des ajouts, retraites, modifications, ajustements et des parachèvements anticipés, tout ça. Puis là, bien, les différents sous-ministériats, je vous les nomme, là, mais il y en a quelques-uns : aux Territoires, aux Grands Projets routiers, à l'Ingénierie, les Infrastructures ainsi qu'à la Performance organisationnelle. Puis là, bien, nécessairement, les décisions sont prises.

Puis là, bien, en amont, je reviens encore une fois aux grands projets, au temps qu'on met pour être capables d'annoncer ces projets, bien là, il y a les études d'avant-projet. Il y a, après ça, le dossier d'opportunité. Il y a le dossier

d'affaires. Donc, la planification et la réalisation sont des étapes qui sont importantes, et, là-dessus, bien, autant l'équipe du ministère, directives, et tout ça, on met en application, donc, ces processus, qui, soit dit en passant, peuvent prendre jusqu'à cinq ans.

Donc, ces projets sont longs. Et il faut que les gens comprennent que, quand on met un projet en réalisation, ça fait au minimum, au minimum, un an, sinon un an et demi, deux ans qu'on y travaille, sinon plus quand c'est des projets, nécessairement, plus importants, pour être capables de faire des annonces comme on le fait à toutes les années.

**M. Reid :** Vous avez mentionné... Tout à l'heure, on parlait du pont Laviolette, de mémoire, de l'information qui n'était pas connue depuis les trois dernières années. Mais, avec l'exercice qui est en place au niveau de la programmation, ça va être quoi, justement, les retombées à moyen, à long terme? Vers où on s'en va avec la transparence que vous êtes en train d'implanter au niveau du ministère?

**M. Bonnardel :** Bien, nécessairement, tout cela a un impact, je pense, important pour ceux qui se questionnent. Puis je suis quand même à l'Assemblée nationale depuis longtemps, on va le dire, 12 ans, ou presque, puis, bien, vieux ou pas vieux, peu importe, là, mais, après 12 ans, je me suis rendu compte... Puis j'avais les mêmes questions que les députés et j'ai été à l'opposition assez longtemps, moi aussi, je questionnais les ministres. Puis le ministre des Transports, disons qu'il se fait questionner assez souvent, à toutes les semaines, à savoir : Les projets sont rendus où, pourquoi celui-là n'est pas dans la programmation, puis, celui-là, peux-tu le faire avancer?

Il y a des équipes, il y a des outils puis il y a des processus. Que ce soit pour respecter l'environnement, s'il y a un BAPE à faire, une évaluation environnementale, une expropriation, quand cela est demandé, pour des raisons x, c'est long. C'est des processus qui demandent du temps. Puis, je le dis souvent, on ne peut pas bulldozer tous les projets puis aller de l'avant parce qu'il faut absolument faire ces projets.

Donc, on doit interpeler différentes équipes. Il y a des équipes interministérielles aussi qui sont mises de l'avant. Exemple, le troisième lien, il y a des équipes interministérielles de la Culture, à l'Environnement, à l'Agriculture, nécessairement aux Transports, au Trésor. Ces équipes travaillent toutes ensemble pour être capables de suivre le processus, de le mettre de l'avant, de respecter les règles, au final, puis de s'assurer qu'on a une vision globale, une vision commune qui va nous amener à prendre la meilleure des décisions.

Donc, c'est certain que, comme je vous le mentionnais, le cheminement ministériel de réalisation de projets routiers, il y a plusieurs étapes, plusieurs points de contrôle qui sont importants, de la conception à la construction, à l'évaluation par la suite aussi, et de tout ça. Et je pense que les gens qui nous écoutent s'attendent minimalement à être capables de mesurer puis de suivre... Puis ça n'empêchera pas les citoyens, peut-être, d'appeler les élus, puis de savoir pourquoi ce n'est pas là, puis de quelle façon on pourrait avancer. Puis là-dessus, je le répète, pour moi, ces équipes en arrière, surtout les équipes territoriales, partout sur le territoire, c'est le lien commun. C'est le lien commun entre vous, entre les maires et les mairesses puis surtout le citoyen.

Alors, là-dessus, quand le maire, je le sais, là, demande une explication pour un stop, pour une lumière, pour un radar, pour un dos d'âne, pour une traverse de piétons, on le sait, c'est des demandes que vous avez tous, à gauche puis à droite, au moins deux, trois, quatre fois dans l'année, de différentes villes, bien, il faut que ces équipes soient capables de répondre vite, parce que, pour moi, il est inacceptable qu'on donne des réponses un mois, un mois et demi, deux mois plus tard quand... Pour moi, des fois, il faut appliquer le gros bon sens puis il faut être capable de répondre rapidement aux gens.

**M. Reid :** ...Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Grondin) :** Il vous reste une minute.

**M. Reid :** Est-ce qu'on peut reporter sur le bloc suivant?

**La Présidente (Mme Grondin) :** Vous pourrez reporter au suivant. Merci. Je suis donc prête à reconnaître une première intervention... une intervention du deuxième groupe de l'opposition. Mme la députée de Mercier, la parole est à vous.

**Mme Ghazal :** Merci, Mme la Présidente. J'aimerais, aujourd'hui — on a peu de temps, je pense, 16 minutes, c'est ça — qu'on puisse commencer ça sans partisanerie. Il y a un représentant de l'industrie du taxi qui m'avait dit que, là, on discute de la vie de gens qui vont peut-être perdre leur retraite si le projet de loi n° 17 est adopté tel quel, et il m'a dit que c'est important de ne pas faire de partisanerie. Notamment, par exemple, j'étais fâchée souvent contre le Parti libéral du fait qu'ils ont ouvert la voie à Uber, puis que ça a duré très, très longtemps, puis qu'il n'y ait pas eu d'action. Il m'a dit...

Quand même, la question touche des travailleurs du Québec. Si on regarde juste à la ville de Montréal, 93 % des propriétaires de permis, bien, ils sont chauffeurs de leurs propres taxis. Donc, c'est des travailleurs qui font énormément, énormément d'heures pour arriver. Aujourd'hui, on parle du taxi. Peut-être que demain on va parler d'une autre industrie. Donc, il faut être solidaire avec ces gens-là. Vous, vous appelez ça... bien, le ministre appelle ça la loi de l'offre et de la demande. Moi, j'appelle ça la loi de la jungle, et malheureusement elle touche beaucoup de gens, beaucoup de familles. Et je vais essayer de faire ça...

Donc, je vais commencer par vous dire bravo pour l'offre que vous avez mise à l'industrie du taxi, le 270 millions de plus. C'est un premier pas dans la bonne direction. Mais c'est loin, loin d'être suffisant si le gouvernement décide d'aller de l'avant avec le projet de loi n° 17, en déréglementant totalement. Donc, ma première question, le projet de loi...

C'est-à-dire, le projet pilote qui a été mis en place par les libéraux avant a duré pendant trois ans. Normalement, quand on met un projet pilote, c'est pour savoir comment ça va, qu'est-ce qui va bien, qu'est-ce qui ne va pas bien, etc. Tu sais, on fait une analyse, on en tire des résultats, et après ça on prend des décisions. Quels ont été les constats qui ont été faits à la suite du projet pilote qui a duré trois ans? Est-ce que c'est possible de rendre ça public?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, il y a eu deux études d'impact réglementaire qui ont été déposées dans les dernières semaines. Il y en a une qui était préliminaire. Il y en a une qu'on peut appeler finale. Dans cette étude, on a quantifié, expliqué, nécessairement, les tenants et aboutissants de cette loi, mais aussi un portrait... On va se le dire, du jour où le Parti libéral était au pouvoir, j'étais là, dans l'opposition, où on a décidé de mettre de l'avant ce projet pilote où, malheureusement, on n'a pas osé légiférer, à l'époque, pour des raisons x. On aurait eu amplement le temps, à cette époque, pour être capables de prendre une décision.

Et tous les pays de ce monde, les juridictions voient les nouvelles technologies se poindre à l'horizon. Et, que ce soit Uber, que ce soit Éva, que ce soit Lyft, que ce soit Didi, Careem, dans le monde, peu importe, ces applications ont changé la dynamique du transport, au Québec, mais partout dans le monde. On l'a vu avec l'arrivée de ces nouvelles technologies. Puis, dans ces conditions, la première chose qu'on s'est posée comme question...

Oui, on connaît l'industrie du taxi, comme on la connaît depuis les 50 dernières années, avec son principe de quota et de permis, et, pour moi, il était important, et pour l'équipe qui a préparé cette loi avec nous... comment on pouvait s'assurer, le lendemain de l'adoption, avec ce qu'on a vu depuis les trois dernières années, la pérennité de l'industrie du taxi versus les nouvelles technologies. Pour moi, il était important... Sur les 50 millions de courses, que j'ai répété souvent... Il y a 50 millions de courses au Québec. Il y en a 40 millions qui sont faites par l'industrie du taxi elle-même.

**Mme Ghazal :** ...ça a été quoi, la conclusion finale, c'était : oui, c'est bénéfique de déréglementer totalement pour l'industrie du taxi? À la fin, il va y avoir combien de faillites, à moyen, long terme? Quelle a été la conclusion? Je comprends qu'il y a eu des études qui ont été mises de l'avant, qu'on a vues, qui sont incomplètes, mais la conclusion finale, c'est : oui à la déréglementation complète? Il n'y avait pas moyen de garder une certaine cohabitation entre l'industrie du taxi... Parce qu'à moyen, long terme ce projet de loi va tuer cette industrie. Ça, c'est clair. C'était ça, la conclusion? Puis ça peut être ça, il faut juste l'assumer puis le dire.

**M. Bonnardel :** Mme la députée, en tout respect, vous savez, vous avez parlé de faillite, moi, j'ai parlé, au début, qu'il ne fallait pas abandonner personne. Puis je pense que j'ai répondu qu'on n'abandonnera pas personne, personne. De dire, le lendemain, qu'on a tué l'industrie...

**Mme Ghazal :** À moyen ou long terme, peut-être pas demain matin, mais après demain.

**M. Bonnardel :** Mme la députée, vous savez, il y a une statistique... Vous étiez présents, vous le savez très, très bien, entre le nombre de permis qu'il y avait en 1973 versus aujourd'hui, en termes d'offre, il y a moins de taxis par 10 000 habitants, au Québec, en 2019 qu'en 1973. Alors, dans ces conditions, il est vrai que les nouvelles technologies, pour ne pas nommer Éva, Uber, qui sont sur le marché, ça a dynamisé et ça a changé l'offre, nécessairement, sur le territoire. Pour moi, il était important, premièrement, de dire une chose : Ces 40 millions de courses que l'industrie du taxi traditionnel fait, demain elle le fera encore, avec des charges...

• (12 h 30) •

**Mme Ghazal :** ...que, par exemple, dans cinq ans, ça va rester 40 millions, ça ne va pas bouger?

**M. Bonnardel :** Mais pourquoi l'industrie du taxi... pourquoi elle serait dans cette chaise du négligé? Pourquoi ces 40 millions de courses, là, ça ne serait pas 42 demain? Ce que je fais là, Mme la députée, c'est exactement le discours que je leur ai dit : Pourquoi être dans le siège du négligé...

**Mme Ghazal :** Ce n'est pas ce qui s'est passé ailleurs, je veux dire...

**M. Bonnardel :** Mme la députée...

**Mme Ghazal :** Moi, ce que j'aimerais savoir, c'est...

**La Présidente (Mme Grondin) :** ...vous adresser à la présidence, avant que les...

**Mme Ghazal :** Mais ce n'est pas grave, c'est mieux comme ça.

**M. Bonnardel :** Ça ne me dérange pas, là.

**Mme Ghazal :** Est-ce que vous savez pourquoi, à la suite de votre offre, les propriétaires du taxi sont mécontents? Et pas juste les propriétaires. Moi, je parle à des chauffeurs qui sont inquiets que les propriétaires avec qui ils travaillent ne puissent pas résister et poursuivre. Parce qu'évidemment Uber ne laissera pas les prix comme ça, il va en profiter, il va casser le marché. On connaît ses tactiques ailleurs, ça ne sera pas différent ici, au Québec. Est-ce que vous savez pourquoi ils sont mécontents? Juste, expliquez-moi pourquoi vous pensez qu'ils sont mécontents? Est-ce que c'est parce que c'est des

dinosaures qui ne veulent pas se moderniser? Est-ce que c'est parce que c'est des enfants gâtés qui veulent avoir le beurre et l'argent du beurre? C'est des gens qui ne veulent pas changer, qui veulent retourner dans le passé? Est-ce que vous croyez ça?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente... Mme la députée, vous savez, j'ai rencontré les premiers groupes le 13 décembre dernier, je leur ai demandé ce qu'eux voyaient dans l'avenir, et ils m'ont exposé certains points, ils m'ont envoyé un petit mémoire, j'ai reçu ça à la fin février. Plusieurs de ces points, et je connais bien cette industrie, étaient : On veut réduire ça, ça, ça, on veut la tarification dynamique. Les dessertes d'agglomération, on allait le faire à Québec. En 2019, je pense que vous êtes d'accord, Mme la députée, que c'est ridicule d'avoir encore des dessertes d'agglomération, des territoires protégés, en 2019.

**Mme Ghazal :** Dans les villes, dans les centres urbains, oui.

**M. Bonnardel :** Dans les villes. Et, vous savez, j'entends beaucoup de discours en disant : Bien, Uber, Uber, Uber, Eva, il va y avoir 10 000... Vous savez, présentement, le projet pilote, là, pourrait permettre d'avoir 10 000 chauffeurs Uber de plus à Montréal. Il n'y en a pas 10 000. Il n'y en a pas 10 000. Et ce que vous me demandez, c'est : Pourquoi ils sont mécontents? Je vous dirais une chose, il y en avait un petit groupe qui ne voulait pas discuter, puis je l'ai dit, je ne suis pas gêné de le répéter, qui ne voulait rien savoir. La seule chose qu'ils me demandaient : Vous retirez votre loi...

**Mme Ghazal :** Pourquoi ils ne voulaient rien savoir? Je veux juste savoir pourquoi.

**M. Bonnardel :** Bien, Mme la députée, c'est simple, cela fait 50 ans qu'on a un régime et que cette industrie n'a pas voulu être modernisée ou que les gouvernements précédents n'ont pas voulu...

**Mme Ghazal :** ...je ne prends jamais, évidemment, Uber. Quand j'appelle un taxi, je n'appelle jamais personne, je compose avec une application. C'est des dinosaures? Ils ne veulent pas changer?

**M. Bonnardel :** ...qu'il y a peut-être 24 applications différentes, au Québec, de l'industrie du taxi. Si vous croyez que, dans l'avenir, en 2030, on peut fonctionner au Québec, vous, le touriste qui sort de l'aéroport, en se disant : O.K., tiens, je vais à Granby, moi, pour aller au zoo, je m'en vais dans Charlevoix, je m'en vais au Saguenay, et que je vais télécharger...

**Mme Ghazal :** ...

**M. Bonnardel :** C'est ce que je vous dis, Mme la députée. L'avenir de l'industrie, pour ces 40 millions de courses, c'est de s'unifier, c'est de s'unifier tous ensemble. S'ils croient... Et ça, c'est mon humble avis, là, c'est mon humble avis, là.

**Mme Ghazal :** ...par quel mécanisme...

**La Présidente (Mme Grondin) :** S'il vous plaît, je vous invite...

**Mme Ghazal :** Oui. Mais c'est intéressant. O.K.

**La Présidente (Mme Grondin) :** C'est très intéressant.

**Mme Ghazal :** Non, ce que je veux savoir, en fait, s'ils sont mécontents... Vous n'avez pas... Vous avez répondu : Dans le fond, ils sont contents parce qu'ils ont de la difficulté à changer. En fait, ce qu'ils veulent, c'est continuer à avoir une job. Parce qu'ils savent très bien que le futur de cette industrie, comme je parlais, des travailleurs, ça va être... ce ne sera plus une profession, ça va être seulement n'importe qui, des M., Mme Tout-le-monde qui va vouloir faire ça pour arrondir ses fins de mois.

Ils veulent aussi l'équité. Ce qu'ils voulaient, c'est rester avec les nouveaux joueurs mais être protégés. Parce que le rôle du gouvernement, c'est aussi de protéger les travailleurs du Québec. Ils voulaient être protégés pour pouvoir cohabiter. Ils savent que leurs revenus ne seront pas suffisants. Ils ont peur après ça d'être obligés... s'ils ne sont pas capables de se recycler dans un autre domaine, d'être obligés de devenir du cheap labor d'Uber, comme ça se passe ailleurs. Ailleurs, même à New York, le gouvernement a été obligé de reculer... C'est-à-dire, eux autres, ils ont ouvert, là, la porte comme ça à Uber, ils ont été obligés de reculer en mettant en place un revenu minimum pour que les gens ne fassent pas que survivre avec ce métier-là.

Ils veulent aussi avoir leur retraite. Votre offre... Les gens qui sont rendus un peu plus vieux, c'est quoi qu'on leur dit? C'est «too bad» pour vous? C'est comme s'ils ont acheté une maison... vous achetez une maison, vous vous faites exproprier par le gouvernement ou on construit un centre d'achats devant votre maison, on vous dit : On va vous rembourser ce que vous avez payé en 1985. Qu'est-ce que vous leur dites? Ces gens-là, ils ne veulent pas dépendre du gouvernement, ils veulent travailler, c'est des travailleurs. Et ce projet de loi tue les travailleurs de cette industrie.

**M. Bonnardel :** Mme la députée...

**Mme Ghazal :** Est-ce que vous pouvez au moins reconnaître que c'est «too bad» pour les retraités, ceux qui voulaient prendre leur retraite?

**M. Bonnardel** : Premièrement, vous le savez, j'ai dit dès le début que je n'allais abandonner personne. C'est ce que j'ai fait. C'est vrai qu'il y a une différence entre ceux qui ont acheté un permis 10 000 \$ voilà 35 ans, à qui je remets 10 000 \$. Ils l'ont nécessairement payé, un laps de temps de cinq ans peut-être, mais, pendant ces 40 ans, ce privilège d'avoir un permis de taxi, ces gens ont travaillé, ont fait de l'argent, l'ont peut-être même loué pendant 40 ans...

**Mme Ghazal** : ...

**M. Bonnardel** : Vous avez raison, peut-être. Mais, ce privilège, ils l'ont obtenu. Vous avez parlé d'un montant, tantôt, 270 millions de dollars. Il y en a un 260 000 \$ qui est spécifiquement alloué au remboursement du montant initialement payé. Il y a un autre 10 millions de dollars, j'en ai parlé, pour des cas plus spéciaux, qu'on analysera au cas par cas, au cas par cas. Alors, je vous le répète, quand j'entends que, demain matin, il n'y a plus de boulot puis qu'on va faire moins d'argent...

**Mme Ghazal** : Après demain.

**M. Bonnardel** : ...après demain, c'est faux. L'industrie du taxi était réglementée comme jamais. Demain matin, le 4C, c'est terminé...

**Mme Ghazal** : ...

**M. Bonnardel** : ...attendez, je vais juste finir, 4C, la plaque T, qui coûtait 1 000 \$, la formation, la CTQ, le permis, la location que ces chauffeurs locataires n'auront plus. Ne me dites pas que demain l'avenir est noir. Ces 40 millions de courses, cette industrie des taxis la fera encore.

**Mme Ghazal** : Mais vous pensez qu'Uber va laisser faire ça comme ça? Qu'est-ce que vous allez faire, par exemple, pour la tarification? Parce que vous parlez beaucoup de la tarification dynamique, que les chauffeurs me disent... Est-ce que c'est la tarification dynamique... il n'y aura pas de prix plancher et de prix maximum, il n'y aura rien, ça va être totalement, totalement ouvert? Est-ce qu'il va y avoir un prix plancher et un prix maximum? Ou, à un moment donné où c'est très, très achalandé, un jeune qui sort, qui ne veut pas prendre sa voiture puis qui va prendre le taxi, et la course, durant ce soir-là, c'est 200 \$ parce que c'est la tarification dynamique... Il ne va pas prendre Uber, ça, je peux vous l'assurer.

**M. Bonnardel** : Mme la députée, dans quatre ans... même pas, dans deux ans, quand la loi va être adoptée, si elle est adoptée et qu'on met tout ça en action dans un an plus tard, vous pourriez avoir sur votre téléphone une application unique pour tous les taxis du Québec, ce que je crois est l'avenir. Vous pourriez avoir Lyft, Eva, Uber, peu importe...

**Mme Ghazal** : ...maximum?

**M. Bonnardel** : On pourra en discuter dans notre projet de loi, Mme la députée. Et dites-vous une chose, le client... Là, depuis tantôt, vous me parlez de l'industrie du taxi. J'en conviens et je pense que j'ai répondu à plusieurs, plusieurs de leurs peurs, insécurités. Mais pensez à l'usager, celui, là, qui va avoir la possibilité de prendre son téléphone, de télécharger les quatre applications que j'ai nommées, dont celle que je crois est l'avenir pour l'industrie... N'oubliez pas, 40 millions de courses faites par le taxi traditionnel, 40...

**Mme Ghazal** : ...

**M. Bonnardel** : Bien, oui, mais demain ça va peut-être être 42, peut-être 43 dans cinq ans.

**Mme Ghazal** : J'aimerais savoir, on parle de l'industrie du taxi, on parle de 270 millions, que ce serait payé par le gouvernement, donc par les contribuables, c'est... par les usagers, par les usagers, et vous demandez aussi à l'industrie du taxi de se compenser elle-même. C'est-à-dire que les 40 millions, là, le 0,90 \$ par course, ça va être aussi appliqué aux 40 millions de courses qui sont faites par taxi. Donc, on leur dit de faire ça...

Il y a quelqu'un de très, très silencieux en ce moment, et c'est Uber, et qui est très, très mort de rire. On l'a beaucoup plus entendu dans le passé, mais, maintenant qu'ils ont un projet de loi fait sur mesure pour eux, ils sont contents. Est-ce que vous les avez rencontrés puis est-ce qu'eux vont payer quelque chose? Uber qui a payé 3 milliards, par exemple, pour acquérir Careem dans... je pense que vous êtes au courant, qui ont de l'argent puis qui veulent se capitaliser en bourse. Est-ce que vous avez négocié avec eux? Est-ce que vous vous êtes tenu debout, comme vous l'avez fait tant avec l'industrie du taxi, devant cette multinationale qui broie tout sur son passage?

**M. Bonnardel** : Mme la députée, je me tiens debout devant tout le monde. Je suis le lobbyiste...

**Mme Ghazal** : ...

**M. Bonnardel** : Oui, absolument, comme tous les groupes. J'en ai rencontré une quarantaine...

**Mme Ghazal** : ...

**M. Bonnardel** : Bien, ce n'est pas une question d'exiger. Premièrement, l'ancien gouvernement leur a exigé une chose... Parce que c'est vrai qu'Uber est arrivé en cowboy au Québec, c'est vrai, puis cowboy en majuscules. Le jour où le gouvernement libéral était au pouvoir, ils ont dit : O.K., là, c'est assez. La pression était forte. Revenu Québec, l'entente qu'ils ont eue avec le gouvernement de l'époque, c'était : Vous nous donnez les données de façon trimestrielle, vous payez...

**Mme Ghazal** : ...

**M. Bonnardel** : Non, mais je le sais, mais c'était quand même ça. Là, je ne fais pas le procès d'Uber, je vous dis juste qu'en bonne et due forme eux, sur le 44 millions du fonds de modernisation, ils en ont mis 26.

• (12 h 40) •

**Mme Ghazal** : J'ai juste envie de vous entendre sur les gens en région, O.K.? Parce qu'il y a des gens, des personnes âgées... pas nécessairement le transport adapté, c'est un autre sujet, puis je n'aurai pas le temps d'en parler, pour les gens en région, il y a des personnes âgées que c'est leur moyen de transport, il n'y a pas d'autre moyen. Est-ce que vous pensez, en ouvrant à tout le monde, que ça va être bénéfique, ça ne va pas drainer les chauffeurs, en ce moment, de taxi, ceux qui vont faire du Uber, et autres, à s'en aller dans les centres urbains, là où ça va être payant, là où il y a plus de demandes? Et ces gens-là vont être laissés à eux-mêmes puis ils vont être isolés, dans le fond. Votre projet de loi, de le faire mur à mur comme ça, centres urbains pareils qu'en région, est-ce que c'est une bonne chose?

**La Présidente (Mme Grondin)** : En 30 secondes, M. le ministre.

**M. Bonnardel** : C'est une bonne chose pour l'utilisateur, c'est une bonne chose pour ceux qui utilisent le taxi traditionnel, qui pourraient demander un taxi par...

**Mme Ghazal** : ...

**M. Bonnardel** : Il n'y a aucune raison, je ne vois aucune raison, avec les charges financières réglementaires que je déduis, que j'en enlève dans ce projet de loi, il n'y a aucune raison que le chauffeur de taxi, le lendemain, se dise : Je n'ai pas plus d'argent dans mes poches. Les coûts initiaux sont moindres. Logiquement, pour celui...

**Mme Ghazal** : ...

**M. Bonnardel** : On continuera à en discuter.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Merci beaucoup. Merci pour ces échanges. Je suis prête à reconnaître maintenant les interventions de la députée Marie-Victorin.

**Mme Fournier** : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. le ministre. Bonjour à tous du ministère des Transports. Ça me fait plaisir d'être des vôtres aujourd'hui pour vous poser quelques questions sur des projets qui sont vraiment importants pour mes concitoyens à Longueuil. On sait, le transport, c'est clairement une des plus grandes préoccupations notamment dans les couronnes de Montréal parce que les citoyens vivent toutes sortes de situations, notamment au niveau du trafic, qui affectent directement leur qualité de vie.

Et on aura l'occasion d'y revenir, bien sûr, il y a des bonnes nouvelles, dans le budget du gouvernement, sur le transport collectif à Longueuil. J'ai déjà eu l'occasion de le souligner au ministre, moi, je suis très contente de ces annonces-là. Mais je voulais d'abord lui parler de deux projets concernant le réseau routier qui sont aussi d'importance majeure pour les gens de Longueuil.

D'abord, on sait que, présentement, il y a une situation qui affecte énormément d'automobilistes dans l'axe de la route 116, donc au niveau du chemin de Chambly, il y a vraiment une situation de goulot d'étranglement qui s'est créée. C'est des dizaines de minutes aux heures de pointe, voire parfois plus d'une heure pour passer ce tronçon-là. Il y a du développement domiciliaire qui se fait dans le secteur, il y a la nouvelle école d'hôtellerie, aussi. Donc, il y a beaucoup de développement, alors on peut penser que la situation va s'empirer dans l'avenir.

Et il y a un quartier, dans ma circonscription, qui est le quartier Saint-Robert, qui est vraiment enclavé, et les citoyens ont de la difficulté à circuler dans la ville. Et pourtant le MTQ a dans ses cartons, depuis maintenant 30 ans, un projet qui est le projet de l'échangeur Edna-Maricourt, qui pourrait justement permettre de désengorger le secteur. Et les candidats de la Coalition avenir Québec s'y étaient d'ailleurs engagés lors de la dernière campagne électorale, donc j'ai été déçue, comme députée de Marie-Victorin, de voir que ce projet-là n'était pas à l'étude cette année.

Est-ce que le ministre peut nous dire s'il compte le mettre à l'étude l'an prochain pour que les citoyens de Longueuil puissent avoir espoir, là, que ce projet puisse aller de l'avant?

**M. Bonnardel** : Merci, Mme la députée. Mme la Présidente, je sais que c'est un projet important, je sais que ça touche votre territoire, votre circonscription, mais ça touche, la 116, plusieurs, plusieurs, plusieurs de mes collègues. Je sais qu'il y a un comité de l'axe 116 qui a été mis de l'avant.

Ce que je peux vous dire, je sais que c'est un projet municipal, dans une certaine mesure, et que, pour cet échangeur, la ville peut demander, nécessairement, une subvention en lien avec la Politique de mobilité durable. Je ne peux pas m'engager ouvertement aujourd'hui avec vous, l'étape suivante, mais, nécessairement, je prendrai le temps d'aller poser les questions avec la direction ou avec... à savoir de quelle façon on peut aller de l'avant.

Je sais que c'est un projet, là, quand même, qui ne date pas d'hier, là, je sais que c'est une demande qui n'est pas sortie de nulle part, là. Mais je vous dis une chose, là, je prends l'engagement de vous donner une réponse plus précise pour être capable de voir de quelle façon on peut vous supporter, vous aider puis, nécessairement, aider la municipalité à aller de l'avant.

**Mme Fournier :** Merci beaucoup, c'est apprécié. Parce que la route 116 est quand même de juridiction du gouvernement du Québec. Donc, ça va être important que vous puissiez vous impliquer dans le dossier, qui traîne depuis vraiment trop longtemps.

Autrement, il y a aussi un projet qui est très important pour la ville de Longueuil par rapport au développement du centre-ville. On sait qu'il y a déjà beaucoup de trafic pour les citoyens qui habitent dans le secteur, actuellement, du métro Longueuil, de la station Longueuil—Université-de-Sherbrooke. Et là, avec le nouveau développement que la ville met de l'avant, il va y avoir beaucoup plus de gens qui vont habiter dans le secteur, et on peut penser, donc, que le trafic va drastiquement augmenter, puisque ce sont les mêmes voies de circulation qui mènent au pont Jacques-Cartier, celles que les citoyens doivent emprunter. Et c'est pour ça qu'on souhaite qu'il y ait une réfection de l'échangeur de la Place Charles-Lemoyne, donc, avec l'échangeur La Fayette.

C'est à l'étude depuis l'an dernier dans le PQI, mais, cette année, il est toujours à l'étude, donc ce n'est pas en phase de planification. Donc, d'un côté, le projet de la ville, il avance, mais ce projet-là n'avance pas. Est-ce que vous avez un échéancier, à savoir quand est-ce qu'on pourra le mettre en planification?

**M. Bonnardel :** Bonne question. J'ai rencontré la mairesse, vous le savez peut-être, là, avec différents collègues voilà quelques mois déjà, mais on m'a fait état du portrait. Je sais jusqu'à quel point... je ne dis pas que la région a été négligée, là, pendant des années, mais disons qu'il y a eu moins d'investissement sur ce secteur depuis le métro de Longueuil, la ligne jaune. C'est vrai qu'il n'y a pas eu grand-chose depuis la dernière décennie ou à peu près, là, des investissements de maintien d'actif, j'en conviens, là.

Maintenant, bon, vous l'avez vu lors du dépôt du budget et du programme... du Plan québécois des infrastructures, autant le prolongement de la ligne jaune, autant pour Taschereau, ce sont des engagements et des sommes qui seront importantes dans le futur. Encore une fois, j'ai répondu à Mme la mairesse que je suis conscient, là, du bouchon, là, de la ligne jaune versus l'Université de Sherbrooke, le stationnement, et la configuration de la 132 dans ce coin, l'accès au pont Jacques-Cartier. C'est un coin que je connais très, très bien.

Donc, encore une fois, je ne m'engage pas ouvertement encore avec vous aujourd'hui, mais je prends en considération et, nécessairement, là... Au-delà de vous, il y a plusieurs de mes collègues aussi qui sont dans la même ligne de pensée que vous sur la situation. Donc, soyez assurée qu'on... je prends acte, je prends acte du portrait puis d'être capable de prendre une décision, la meilleure des décisions pour faire avancer ce projet dans les meilleurs... dans les prochaines années.

Mais, encore une fois, à 115 milliards, vous l'avez vu, là, on a pris un engagement extrêmement important, le dossier du PQI. Parce qu'au-delà des projets des infrastructures pour la santé et pour l'éducation, qui sont des portefeuilles extrêmement importants, je l'ai mentionné tantôt, là, sur 115 milliards au... sur le PQI global, 36 affectés juste, juste, juste aux Transports, on est le plus gros donneur d'ouvrage. Si on pouvait en avoir plus... on le prendrait, si on pouvait, là, mais il faut quand même respecter, quand même, là, la dette PIB puis les investissements qu'on a à faire, nécessairement, dans le futur.

Donc, dans ces conditions, il faut faire des choix, il faut faire... puis il faut prioriser certains. Mais je prends l'engagement, encore une fois, là, avec autant mes collègues qu'avec vous, là, qu'on va suivre ce dossier de près dans la prochaine année.

**Mme Fournier :** Merci beaucoup. C'est sûr que ça touche l'ensemble des citoyens de la Rive-Sud, puis, vous l'avez dit vous-même, on ne peut...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Mme la députée, je vous invite à conclure. Il vous reste 30 secondes.

**Mme Fournier :** Oui. C'est ça, il y a eu un manque d'investissement dans la région. Puis d'ailleurs on est très excités de voir les prochaines étapes en ce qui concerne le transport collectif, la ligne jaune, le tramway sur Taschereau. Je n'aurai pas le temps aujourd'hui, mais j'espère avoir l'occasion de vous en reparler parce que les prochaines étapes, elles seront importantes, puis on a très hâte de voir les projets aller de l'avant. Merci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci beaucoup. Je suis prête à reconnaître une intervention du côté du gouvernement. M. le député de Portneuf.

**M. Caron :** Merci, Mme la Présidente. Salutations à toutes et à tous. M. le ministre, je voulais vous questionner à propos de la politique québécoise en matière de transport aérien régional. On sait que le coût élevé du transport, la qualité de la desserte aérienne et aussi l'état de nos infrastructures sont des enjeux qui sont clairement identifiés. Ils sont identifiés à la fois par nos élus, par les gens issus du milieu des affaires et aussi, bien entendu, par la population.

Ça a des conséquences. Ça a des conséquences pour nos consommateurs. La première conséquence, c'est, bien entendu, le coût élevé, hein? On sait qu'un coût du billet d'avion pour un vol régulier en région est en moyenne 55 % plus élevé au Québec que dans les autres provinces du Canada. On peut aussi faire une comparaison avec le coût moyen d'un billet d'avion, qui est de 1,20 \$ par mille nautique, contrairement à 0,77 \$ ailleurs au Canada.

Ça a, bien entendu, des effets sur le nombre de fois que nos voyageurs vont utiliser le transport aérien ici, au Québec. Les voyageurs utilisent trois fois moins de transport aérien au Québec vis-à-vis des autres provinces. Ça a des

conséquences, bien entendu, aussi, sur notre économie. C'est souvent... Ça a été dénoncé récemment par la Fédération des chambres de commerce du Québec. Nos aéroports doivent être considérés aussi comme des outils indispensables au développement de nos régions. Il faut favoriser l'accès à nos régions et encourager le développement de projets porteurs et créateurs de richesse.

• (12 h 50) •

Ça a des effets, bien entendu, dans un contexte de rareté de main-d'oeuvre, sur la mobilité de la main-d'oeuvre. On renonce parfois, en effet, à accepter un emploi, car on doit faire trop d'heures de voiture.

Et puis ça a des effets économiques, notamment, sur le tourisme, le tourisme québécois, hein? J'ai vu souvent des exemples de gens qui se privent d'aller en vacances quelque part dans nos beaux territoires tout simplement parce que le prix est trop élevé. Mais ça a aussi des impacts économiques sur le tourisme hors Québec, hein, ces gens qui considèrent que c'est trop cher, justement, prendre l'avion pour aller découvrir des régions un peu plus éloignées.

L'origine du problème, finalement, si l'on cherche à le définir, bien, c'est, bien entendu, notre géographie, ici, au Québec, hein, la plus grande province, dans le deuxième pays... le pays le deuxième plus grand au monde, la faible densité de notre population, bien entendu, et puis qu'il n'y ait pas vraiment d'obstacles naturels, qu'on peut retrouver, par exemple, dans les Rocheuses.

Nos autoroutes, aussi, notre réseau routier, bien qu'il faille y porter une attention particulière, sont aussi très efficaces. Le constat, c'est que les Québécois ont pris l'habitude, finalement, de voyager en voiture. Et, bien, le fait que les Québécois aient pris l'habitude de voyager en voiture, ça a une conséquence sur le prix des billets d'avion, puisque les transporteurs, eux, nous disent : Eh bien, puisqu'il n'y a pas beaucoup de consommateurs, on ne peut pas se permettre de pratiquer des prix intéressants.

Alors, à la lumière de l'énoncé que je viens de vous faire, je sais que vous êtes bien conscient de ces grands défis, mais je voudrais savoir : Au ministère des Transports, comment voyez-vous cette situation?

**M. Bonnardel :** Merci, M. le député. Vous amenez un très, très bon point, les tarifs aériens, transport par avion. Combien de fois, dans les dernières années, on a vu les régions éloignées... Quand on parle de désenclavement, aussi, c'est un point important, à savoir le coût de ces vols entre Montréal et Québec, que ce soit l'Abitibi, que ce soit la Gaspésie, que ce soit Bagotville, s'il y a lieu, ou ailleurs au Québec, jusqu'à quel point ces coûts étaient exorbitants... les Îles-de-la-Madeleine, la Gaspésie, Bonaventure, Québec, Abitibi, le Saguenay.

Puis, dans ces conditions, il est important... Puis là-dessus je reviens sur l'époque où le Parti libéral était au pouvoir, on s'est posé des questions comme opposition aussi. On ne se le cachera pas, ça a été des questions qu'on a posées à l'ancien gouvernement assez souvent. Parce que c'était ridicule de payer un billet d'avion, exemple, Montréal-Gaspé, ou Montréal-Les Îles, ou Montréal-Val-d'Or à 800 \$, 900 \$ ou 1 000 \$ quand tu as le même prix du billet pour te rendre à Paris ou à peu près.

Et là-dessus, bien, ça amène... C'est certain, le transport payé par un employeur, ça va. Mais celui ou celle qui veut aller visiter la famille ou qui veut aller passer quelques vacances, disons qu'en termes de tourisme interquébécois, là, sur notre territoire, c'était peut-être un peu plus difficile pour certaines personnes de se dire : On part, la famille, puis on s'en va en avion en Gaspésie ou aux Îles, puis qu'on a 3 000 \$ à mettre sur un billet d'avion seulement. Bien, il y avait nécessairement des questions à se poser.

Et, d'en arriver à avoir un réseau aérien ou des fournisseurs qui étaient capables de répondre, là, c'est certain qu'il y a une question de concurrence. Il y a une question d'offre et de demande. Mais, je le dis sans gêne, le premier ministre m'a mandaté et m'a demandé de rencontrer les grands joueurs de ce monde, pour ne pas nommer Air Canada ou les autres sociétés, Air Liaison, qu'on connaît, ou autres, Pascan, pour mesurer jusqu'à quel point, au-delà de l'annonce que les libéraux avaient faite à l'époque sur le remboursement...

Parce que, là, c'est un programme qui s'appelle PRTA, le programme de remboursement sur le transport aérien. Jusqu'à ce jour, je vous dirais, là, on a dépensé, les gouvernements ont dépensé... Je vais vous donner les statistiques bien précises, là. En 2016-2017, il y a eu 3 733 demandes pour 740 000 \$; en 2017-2018, 5 482 demandes pour 1 million de dollars. Imaginez, au 1er mars 2019, 11 500 pour 3 300 000 \$. Alors, ça, c'est un remboursement de 30 % pour, exemple, les gens qui veulent faire Montréal-Gaspé. Gaspé est desservi par un réseau routier, mais, si vous êtes dans un secteur comme la Basse-Côte-Nord, qui n'est pas desservi par des routes, nécessairement, partout, vous avez un remboursement qui va jusqu'à 60 %. Donc, ce sont des sommes importantes. Oui, donc, montant maximal annuel que... ceux qui veulent utiliser la Basse-Côte-Nord, les Îles-de-la-Madeleine, Schefferville, L'Île-d'Anticosti, 60 %. Vous avez après ça Eeyou Istchee Baie-James, Fermont et la Minganie à 40 %. Puis vous avez les autres communautés, comme je le mentionnais, donc la Côte-Nord, le Saguenay—Lac-Saint-Jean, le Bas-Saint-Laurent, l'Abitibi et la Gaspésie à 30 %. Donc, oui, c'est un programme immensément, on va le dire, populaire, dans une certaine mesure.

Le gouvernement fait une part importante suite au sommet aérien que l'ancien gouvernement a mis en place l'année passée, voilà un an et demi ou à peu près. Puis, dans ces conditions, je reviens en amont, à ce que je disais tantôt, les sociétés, les grands fournisseurs, les Air Canada de ce monde et autres ont un effort considérable à faire. Le gouvernement a fait son effort immensément important en termes de sommes que nous supportons pour aider les gens puis le désenclavement, donc, de ces secteurs, mais je continue de discuter avec eux pour être capable de donner aussi à ces résidents, dans les différentes régions du Québec, plus... dans les secteurs plus éloignés, des tarifs qui vont rester concurrentiels. Je reste persuadé que, si on est capables de donner des tarifs concurrentiels avec Porter, ou autres, en Ontario ou ailleurs au Canada, il n'y a aucune raison que chez nous, au Québec, on ait des tarifs aussi élevés.

Oui, on peut prendre la voiture, c'est vrai, entre Gaspésie et Montréal, puis on peut prendre la voiture entre Rouyn puis Montréal. Mais, entre vous et moi, vous le savez très bien, l'été, ça va, la 117 n'est pas si pire, mais l'hiver, il y a certaines

personnes qui vont se dire : Ça ne me tente pas. Et la même chose pour la Gaspésie ou la Côte-Nord, et tout ça. Donc, ce sont des difficultés additionnelles pour ces gens.

Je pense que les gouvernements, on répond, dans une certaine mesure, à cette forme de désenclavement et de leur permettre de voyager, mais il reste que c'est un défi, là, c'est un défi dans les prochains mois. Je ne dis pas que, demain matin, ce programme n'ira plus de l'avant, loin de là, là, le programme est en place puis il va rester en place. Mais je veux être capable d'amener, plus qu'à sensibiliser, ces sociétés aériennes à faire un effort additionnel, là. Il faut être capable de mesurer que, quand je fais l'évaluation de certains coûts... puis pas juste dans une portion où la demande est plus forte, exemple l'été, la Gaspésie ou peut-être les Îles-de-la-Madeleine, où on se dirait : Ah! bien là, il y a une demande plus forte pour aller en vacances aux Îles au mois d'août, bien, on va ramener les prix à 500 \$, 600 \$ l'unité puis on remonte ça après ça. Je pense qu'il faut qu'Air Canada — puis je les ai rencontrés — soit capable d'être un joueur, oui, important sur le réseau québécois, mais un joueur important qui va nous permettre aussi, aux voyageurs, là, d'avoir des prix qui sont raisonnables.

**M. Caron :** Bien, merci. Vous avez abordé, donc, le programme de réduction des tarifs aériens, mais il y a le Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales, le PADAR. Je sais que le ministère travaille actuellement à la mise en place de ce programme et puis que vous attendez, pour l'instant, des approbations des autorités gouvernementales. Mais on peut quand même évoquer les grandes lignes.

En réalité, ce programme s'oriente sous la forme de deux volets, un premier qui est destiné au financement des dessertes aériennes et puis un deuxième volet qui servira à soutenir la promotion du service aérien et aussi l'évolution du potentiel de développement d'un marché et de la planification des activités. Donc, avec le PRTA, il y a un bel effort pour aider les citoyens des régions à baisser les prix, mais, avec le PADAR, on s'attaque au manque de dessertes.

Les modalités du programme seront dévoilées une fois le programme officiellement en vigueur, mais est-ce que vous pouvez déjà nous donner...

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le député de Portneuf, je vous invite à poser votre question.

**M. Caron :** À conclure.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Sinon, il vous reste 30 secondes.

**M. Caron :** Je vous demandais juste quelques petites informations concernant ce nouveau programme.

**M. Bonnardel :** Bien, rapidement, juste pour dire que, le programme, le PADAR, l'enveloppe budgétaire de 22,5 millions qui sera disponible, en vigueur jusqu'au 31 mars 2023, a été adopté, donc, au Trésor. Alors, on pourra faire bénéficier, donc, toutes ces dessertes, ces aéroports qui en auront besoin dans les prochaines années.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci beaucoup.

Compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures, cet après-midi. Merci.

*(Suspension de la séance à 13 heures)*

*(Reprise à 15 heures)*

**La Présidente (Mme Grondin) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre les travaux.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2019-2020.

Nous sommes maintenant rendus à un bloc d'intervention du parti officiel. M. le député de La Pinière, la parole est à vous.

**M. Barrette :** Merci, Mme la Présidente. Alors, étant donné que le ministre a eu une période assez longue, là, comme nous, d'ailleurs, pendant laquelle il a peut-être pris des informations ou poursuivi sa réflexion, je vais quand même revenir sur la question que je lui ai posée ce matin. Est-ce que, la réponse du ministre sur la question de l'article 32 et sur la documentation fournie, il a des éclaircissements? Et est-ce qu'à notre retour, par rapport à notre fin de discussion de ce matin, il a des documents à me déposer?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, bon retour. Bon après-midi. Alors, j'aurai la même réponse que ce matin. Le Conseil des ministres a eu, donc, tous les éléments ou les documents en main pour prendre une décision éclairée pour la suite des choses, aller de l'avant pour le bureau de projet, être capable de colliger toutes les informations et mettre les équipes du pont de l'Île-d'Orléans et du troisième lien, donc, en collégialité.

Alors, je le répète encore une fois, je sais très bien que le député de La Pinière essaie de m'amener dans un coin où lui-même, Mme la Présidente, a déjà pris des décisions quand il était ministre de la Santé, pour ne pas nommer peut-être certains hôpitaux, où il a utilisé l'article 32 lui aussi. Il le sait très, très bien, qu'un gouvernement... qu'il peut nécessairement utiliser cet article pour accélérer le processus, on va le dire. On n'a pas de gêne à le dire. Dans ces conditions, pour nous, il était important, donc, d'être capables de prendre une décision rapide. Je l'ai fait, à savoir le bureau de projet a été mis en place.

Encore une fois, on a mis les équipes en collégialité pour être capables, encore une fois, de faire le travail pour le pont de l'Île-d'Orléans et le troisième lien.

**M. Barrette :** J'ai ma réponse. Alors, on va aller sur certains autres éléments de ce dossier-là. Alors, je comprends qu'aujourd'hui le ministre ne peut pas nous donner d'information plus précise ni sur les coûts ni sur les échéanciers du projet du troisième lien? Bien, c'est oui ou non, là.

**M. Bonnardel :** Alors, Mme la Présidente, je pense que le premier ministre, moi-même, ma collègue vice-première ministre l'ont mentionné maintes et maintes fois. Nous avons comme engagement, donc, d'aller de l'avant pour ce projet important pour l'Est du Québec, pour les gens de Québec, pour les gens de Lévis. C'est un engagement que nous avons pris, un engagement que l'ancien gouvernement aussi a pris, un peu perdu dans les dédales, donc, de ce bureau de projet et des différents corridors qu'eux-mêmes voulaient mettre de l'avant. Vous vous souvenez très, très bien qu'ils allaient étudier différents corridors. On perdait du temps. On ne savait pas trop où s'en aller. Alors, dans ces conditions, on a pris une décision qui était fort simple, on allait étudier un corridor. On allait mettre les deux équipes, du troisième lien et du pont de l'Île, au diapason, ensemble, pour être capables de prendre la meilleure des décisions dans le futur et annoncer le plus rapidement possible, encore une fois, quelles seront les solutions que nous choisirons.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci.

**M. Barrette :** Par souci de partage équitable du temps, mes questions étant courtes, j'apprécierais des réponses courtes. Combien en dollars?

**M. Bonnardel :** En temps et lieu, Mme la Présidente, nous donnerons ces informations.

**M. Barrette :** En temps et lieu? Bon, très bien. Est-ce que, Mme la Présidente, dans les documents qui ont été fournis au Conseil des ministres, il y avait mention de dollars?

**M. Bonnardel :** Alors, Mme la Présidente, je vous le répète, le Conseil des ministres a eu tous les éléments en main, tous les documents en main pour être capable de prendre une décision éclairée, d'aller à l'étape, donc, du bureau de projet et d'être capable de mettre, encore une fois, les équipes au diapason.

**M. Barrette :** Très bien. Est-ce que le ministre peut nous éclairer sur le mandat, et je demanderais, cet éclaircissement-là, qu'il soit succinct, le mandat du bureau de projet actuel?

**M. Bonnardel :** Le bureau de projet, Mme la Présidente, travaille en collégialité avec l'équipe du pont de l'Île-d'Orléans. Et il y avait un mandat aussi qui avait été donné, à l'époque, au groupe mobilité interrives, si je ne me trompe pas. Je pense que c'est ça, le nom de la société qui travaille avec l'équipe du troisième lien, qui a à étudier, avec l'équipe du troisième lien, donc, ce corridor à l'est que nous avons défini. Alors, dans ces conditions, vous comprendrez que ce sont des éléments, des informations importantes que le Conseil des ministres a obtenues, qu'il va obtenir, nécessairement, aussi, par la suite. Et, dans ces conditions, on continue de faire le travail pour être capables d'exposer, encore une fois, les solutions au public en temps et lieu.

**M. Barrette :** Bon, Mme la Présidente, encore une fois, là, ça fait maintenant près de quatre minutes, et je n'ai pas de réponse. Alors, on va creuser un petit peu, Mme la Présidente. Est-ce que la SQI est impliquée dans le projet?

**M. Bonnardel :** Alors, Mme la Présidente, tous les documents que nous avons besoin pour prendre une décision au Conseil des ministres ont été obtenus. Le conseil a obtenu, donc, ces documents. On va de l'avant. On fait le travail.

**M. Barrette :** Mme la Présidente, là, on n'est pas dans la grande confidentialité, là. Je demande simplement si la SQI, qui est impliquée, à ma connaissance, dans tous les grands projets du Québec, est impliquée dans le bureau de projet du troisième lien.

**M. Bonnardel :** Alors, Mme la Présidente, on a le mandat de construire un troisième lien, de mettre toutes les équipes au diapason et au travail pour donner, encore une fois, des solutions, des pistes de solution, des corridors que nous aurons choisis ou que nous aurons à choisir, dans le corridor, la portion la plus à l'est. Dans ces conditions, on fait le travail. Peut-être que le député de La Pinière aurait dû poser ses questions à ses collègues ministres à l'époque, quand eux, ils souhaitaient mettre le troisième lien de l'avant. Ça a été beaucoup trop long. On a tergiversé. On n'a pas pris de décision. Alors, aujourd'hui, il est peut-être jaloux de la façon qu'on travaille ce projet. On va de l'avant. En temps et lieu, on pourra donner les informations à la population.

**M. Barrette :** On me prête des intentions, Mme la Présidente, là, ici, là. Moi, je pose une question très simple. La SQI — je peux dire les lettres au complet, là — est-ce qu'elle est impliquée ou non dans la gestion du projet du troisième lien?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, encore une fois, en temps et lieu, on pourra donner toutes les informations que nous pourrions donner aux parlementaires, aux Québécois sur ce projet important, un engagement important de la part

de notre premier ministre, de notre gouvernement, de construire un troisième lien. Et là-dessus, comme je l'ai mentionné, le député de La Pinière peut me poser la même question jusqu'à 6 heures s'il le souhaite, il aura la même réponse.

**M. Barrette** : Bien oui, puis je ne répondrai pas, on a compris, là. On a compris. Mme la Présidente, on a compris qu'on n'aurait pas de réponse, mais on va quand même poser les questions. Est-ce que, dans l'équipe qui accompagne le ministre, il y a quelqu'un qui fait partie de la SQI?

**M. Bonnardel** : Ici, présentement, Mme la Présidente, il n'y a personne de la SQI.

**M. Barrette** : Je ne parle pas à sa table, je parle dans l'équipe qui l'accompagne derrière.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, en temps et lieu, toutes les informations que nous pourrions rendre disponibles sur ce projet important pour l'Est du Québec, nous les donnerons.

**M. Barrette** : Écoutez, Mme la Présidente, là, le ministre, ce qu'il nous dit, c'est : Je vais passer les six prochaines heures à ne pas répondre aux questions. Et il appelle ça de la transparence? Est-ce que le ministre, actuellement, dans son esprit, il fait preuve de transparence?

**M. Bonnardel** : Absolument. Je donne les informations, Mme la Présidente, qui sont importantes à donner. Dans ces conditions, bien, le ministre... ou l'ancien ministre, je devrais dire, aura les infos comme tout le monde, quand on sera prêts à les donner, pour que les Québécois... nous puissions faire un choix éclairé.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, qu'est-ce que vous pensez à cette étape-ci de l'article 287 sur nos règlements, selon lequel le ministre doit répondre à nos questions?

**La Présidente (Mme Grondin)** : M. le député, la présidente n'a pas à juger de la pertinence ou de la qualité des réponses. Je vous invite à la fois à la prudence et à la fois à reposer vos questions si vous le jugez nécessaire.

**M. Bonnardel** : Le député pourrait poser la question à la Société québécoise des infrastructures. Il a juste à changer de commission parlementaire et de crédits, il obtiendra la réponse, peut-être.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, on va continuer, on va continuer. Mme la Présidente, est-ce que le ministre peut nous dire sur la base de quoi il a choisi d'octroyer un budget de 325 millions pour le bureau de gestion de projet... le bureau de projet?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, c'est un projet extrêmement important. On sait très bien qu'il y aura des sommes importantes à injecter pour ce futur projet de troisième lien. De quelle manière il prendra forme, en temps et lieu, on pourra informer la population, et le Conseil des ministres, avant toute chose, nécessairement, et le corridor qui sera choisi. Dans ces conditions, oui, il faut, nécessairement, mettre des sommes pour aller de l'avant, pour être capables de donner, encore une fois, tous les outils aux équipes du troisième lien, autant pour le bureau de projet du troisième lien que l'île d'Orléans, en même temps, être capables de faire le travail et d'obtenir, donc, toutes les informations et études que nous avons de besoin pour être capables d'aller de l'avant.

• (15 h 10) •

**M. Barrette** : Est-ce que je dois comprendre de la réponse du ministre, Mme la Présidente, que la somme de 325 millions, qui est substantielle pour un bureau de projet, est en lien avec l'ampleur du projet?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, vous ne doutez quand même pas que ce troisième lien ne demandera pas des sommes, oui, pour nous, qui sont importantes. Dans ces conditions, vous comprendrez qu'on prendra la meilleure décision possible dans le futur. Le Conseil des ministres sera interpellé, nécessairement. L'équipe du bureau de projet fait le travail pour définir des solutions et des tracés adéquats. Et, dans ces conditions, quand on aura toutes les informations, on aura colligé toutes ces infos, on sera capables de prendre la meilleure décision au meilleur coût possible, encore une fois, pour fournir des besoins des Québécois.

**M. Barrette** : Alors, Mme la Présidente, j'ai une question qui est très simple, encore une fois, au ministre. Je pense qu'on a compris que, dans l'esprit du ministre, le montant substantiel qui est attribué au bureau de projet, 325 millions de dollars, est en lien avec l'ampleur du projet, puis peut-être même qu'on pourrait dire le coût du projet. Est-ce que je me trompe? Parce que, là, je fais une affirmation qui est dans le champ gauche.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, encore une fois, je le répète, c'est une somme importante, 325 millions. Ça fait partie, donc, de l'enveloppe globale que mon collègue au Trésor a définie, 115 milliards de dollars comparativement à 100 milliards. On sait qu'il y a des sommes importantes qui sont dédiées au transport. Sur ce 115 milliards, il y en a 36,5 milliards qui sont dédiés au transport, 24,5 directement pour le réseau routier, 9 036 000 000 \$ spécifiquement pour le transport collectif et 2,5 milliards pour les réseaux ferroviaire, aérien, et autres.

Dans ces conditions, vous comprendrez qu'il y a un montant, oui, dédié à la planification, de 325 millions de dollars, pour le troisième lien. Je le répète, c'est une somme importante parce que, oui, on a à coeur ce projet, contrairement

au Parti libéral de l'époque, qui a tergiversé pendant des mois et des mois, sinon des années. Alors, dans ces conditions, en temps et lieu, en temps et lieu, les parlementaires seront informés, la population sera informée, le Conseil des ministres, avant toute chose, sera informé.

**M. Barrette** : Alors, je comprends, Mme la Présidente, qu'il y a un lien. Le ministre ne veut pas le dire, mais il parle des sommes importantes. Très bien. Est-ce que le directeur du bureau de projet est présent ici et est-ce qu'on peut lui poser des questions?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, je peux répondre à toutes les questions sur ce...

**M. Barrette** : Bien, alors on va commencer par cette question-ci : Est-ce que le directeur du bureau de projet est présent avec vous?

**M. Bonnardel** : Oui, il est ici.

**M. Barrette** : Et moi, je consens. Il n'y a pas de problème. Je suis sûr que les collègues vont consentir. Est-ce qu'on peut lui poser des questions?

**M. Bonnardel** : ...Mme la Présidente.

**M. Barrette** : Pardon?

**M. Bonnardel** : Je répondais à Mme la Présidente.

**M. Barrette** : Je n'ai pas entendu la réponse.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, je vais prendre toutes les questions sur le troisième lien.

**M. Barrette** : Alors donc, le ministre refuse que la personne qui a probablement le plus d'informations actuellement vienne nous éclairer?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, je peux donner toutes les informations que je peux donner au député de La Pinière.

**M. Barrette** : Très bien. Est-ce que le directeur de projet, selon les informations que le ministre dit qu'il peut tout donner, a une longue expérience dans les bureaux de projet? Il en a-tu fait beaucoup, des projets?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, le directeur du bureau de projet est un ancien directeur territorial qui a fait de gros projets. Dans ces conditions, j'ai entièrement confiance à sa capacité de livrer la marchandise. Il travaille conjointement, encore une fois, avec l'équipe du troisième lien et du pont de l'Île-d'Orléans. Et, en temps et lieu, je serai capable de donner toutes les informations.

**M. Barrette** : Très bien. Alors donc, je comprends que le ministre, là, il sait essentiellement comment... Si on pouvait poser la question au directeur du projet, qui a une longue expérience, c'est une bonne chose, et je n'ai pas de doute là-dessus, qu'il en ait une, lui, il pourrait nous dire comment ça fonctionne, l'attribution d'un budget. Alors, le ministre, donc, lui qui dit qu'il a toutes les réponses, il peut nous dire comment ça fonctionne.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, pourquoi le député de La Pinière n'a pas posé ses questions au Trésor hier? S'il essaie de réduire ou de rendre ça très réducteur, d'avoir seulement une seule personne qui travaille sur ce bureau de projet... Il y a des dizaines de personnes qui travaillent sur ce projet.

**M. Barrette** : Mais ce n'est pas ça, ce n'est pas ça du tout...

**M. Bonnardel** : Alors, je vous demanderais de faire quand même attention, M. le député, sur l'équipe qui travaille sur ce projet, qui fait un travail colossal, colossal.

**M. Barrette** : Mais j'allais dire... Mme la Présidente, on me prête des intentions, là. Je vous invite à jouer votre rôle. Moi, je n'ai fait aucune insinuation. Je l'ai dit ce matin, je suis sûr que l'équipe qui l'accompagne, c'est une équipe très compétente.

**M. Bonnardel** : Tout à fait.

**M. Barrette** : Alors, j'essaie d'avoir les informations que le ministre fait tout pour ne pas donner. Or, le ministre, là, est-ce qu'il en a déjà fait, lui, des projets? Est-ce qu'il le sait, lui, comment ça fonctionne, l'attribution d'un montant pour un bureau de projet?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, encore une fois, je le répète, il y a une équipe extrêmement compétente...

**M. Barrette** : Mais ce n'est pas ça, la question, là.

**M. Bonnardel** : ...pilotée par plusieurs personnes, dont un directeur qui pilote, encore une fois, ce bureau de projet. Le député de La Pinière peut me poser les mêmes questions s'il le souhaite.

**M. Barrette** : O.K., je ne répondrai pas, oui, on le sait.

**M. Bonnardel** : Je lui dis une chose. En temps et lieu, quand ce sera le temps de donner ces informations, où on aura, encore une fois, les solutions choisis, les corridors choisis, il me fera plaisir de donner toutes ces informations.

**M. Barrette** : Alors, je m'en vais le prendre différemment. Je vais donner une indication bien simple au ministre. Moi, dans mon expérience, là, avec ou sans la SQI, quand on met en place un bureau de projet, il y a une proportion du montant global du projet qui est allouée au bureau de projet, et cette proportion-là, là, ce n'est jamais 50 %. Alors, au moment où on se parle, là, on a alloué 325 millions. Et est-ce qu'il sait, le ministre, lui, là, dans l'usage gouvernemental, là, c'est quoi, la proportion qu'on donne à un bureau de projet? Est-ce qu'il sait, oublions son projet à lui, là, ailleurs, là, ça tourne autour de quoi, un montant alloué à un bureau de projet?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, le député de La Pinière aurait pu poser la même question au Conseil du trésor hier s'il avait souhaité avoir la réponse. Je lui dis une chose : Oui, c'est une somme importante, 325 millions. On va de l'avant avec ce projet, contrairement au Parti libéral qui a laissé tomber, dans une certaine mesure, Québec et Lévis face à ce projet, et qui n'a pas mis de l'avant un bureau de projet en bonne et due forme, et qui a travaillé aussi pour le pont de l'Île. Alors, je lui répète la même chose.

**M. Barrette** : Alors, je comprends. Alors, je vais informer le ministre et ceux qui nous écoutent à la maison, là : d'usage, un bureau de projet, là, essentiellement, là, ça tourne autour de 5 % de l'enveloppe globale du projet. Si ce n'est pas 5 %, là, c'est parce qu'il y a autre chose. Alors, Mme la Présidente, pour un projet pour lequel on attribue une somme de 325 millions de dollars pour le bureau de projet, dans l'usage de l'État québécois, ça veut dire que c'est un projet de l'ordre de 6 milliards de dollars. Est-ce que le ministre me confirme ça?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente...

**M. Barrette** : Pardon?

**M. Bonnardel** : J'ai dit : Mme la Présidente. Le député de La Pinière peut bien essayer de tourner les coins comme ça, essayer de me faire dire ou de me donner des chiffres, il n'obtiendra pas de chiffres parce que je n'ai pas de chiffres encore. On est encore, présentement, Mme la Présidente, à étudier le corridor que nous avons choisi, regarder les options, et, en temps et lieu, en temps et lieu, il me fera plaisir d'informer le Conseil des ministres, avant toute chose, les parlementaires et la population québécoise sur l'option qui sera choisie.

**M. Barrette** : Alors, Mme la Présidente, c'est malheureux, là, mais, quand on arrive à la planification, ces éléments-là sont connus. Et, ce matin et encore aujourd'hui, j'ai essayé d'avoir le plus d'informations possible sur les documents qui circulent. Je peux faire la triangulation, ça n'existe pas, là, un projet à qui on donne au bureau de projet un financement à hauteur de 30 % du projet global. Ça n'existe pas. Je n'ai jamais vu ça. En général, là, c'est de l'ordre de 2 %, 3 %, 5 %, 6 % max.

Alors, je répète, là, est-ce que le ministre donne beaucoup d'argent parce que la job n'a pas été faite ou mal faite, ou est-ce que le financement est en lien, comme c'est, en général, le cas, avec la valeur totale du projet estimée à cette étape-ci, qui peut être différente après, mais qui est dans le «ball park», et là, ici, on parle d'un projet de 6 milliards de dollars, si on se fie à l'usage qu'on a des projets au gouvernement du Québec?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, je vais répéter au député de La Pinière les mêmes informations que j'ai déjà données ce midi. On va de l'avant, Mme la Présidente, pour procéder à l'élaboration de certaines études requises, je l'ai mentionné : étude d'impact géotechnique, arpentage, bathymétrie, analyse comparative des variantes, avoir en main toutes les données pour prendre la meilleure décision possible pour le choix du tracé, et des coûts en respect de la capacité de payer des Québécois, d'être capable de débiter les travaux, comme nous le souhaitons, avant octobre 2022 et de mettre en branle toutes les activités complémentaires qui permettraient d'intégrer de façon harmonieuse le projet dans son milieu. C'est ce qu'on met de l'avant présentement. C'est ce à quoi je peux répondre au député de La Pinière, exactement comme je l'ai mentionné ce matin.

**M. Barrette** : Très bien. Est-ce que le ministre, Mme la Présidente, confirme, comme l'a fait hier le premier ministre, que le troisième lien va être un pont? Le premier ministre l'a dit hier.

• (15 h 20) •

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, en temps et lieu, on pourra définir quelles seront les options choisies pour ce futur troisième lien. Alors, vous comprendrez qu'on informera, avant toute chose... Avant que le député de La Pinière le sache, le Conseil des ministres va le savoir.

**M. Barrette** : Bien, c'est parce que le premier ministre l'a dit hier.

**M. Bonnardel** : Ah bon? Je n'ai pas été informé de cette situation et de ces mots.

**M. Barrette** : Bien, vous auriez dû... D'ailleurs, je vais vous citer le transcript de la commission, hier, là, des crédits, où était le premier ministre, en réponse à une question du chef de l'opposition officielle, M. Legault, je cite : «Oui, M. le Président, le chef du Parti libéral est en train de nous dire que, pour le REM, on a été capables de commencer les travaux à l'intérieur d'une période de trois ans, mais on ne sera pas capables pour un pont à Québec.» Est-ce que c'est un lapsus révélateur?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, quand nous aurons toutes les options, nous aurons fait un choix au Conseil des ministres, nous informerons la population, les Québécois, les gens de l'île, les gens de l'Est du Québec, qui attendent ce projet, en temps et lieu.

**M. Barrette** : Bien, moi, je pense que c'est un pont parce que le ministre lui-même, ce matin, il nous a dit que ce qui était important pour lui, c'était l'Est du Québec, et il a fait référence presque au développement économique. Puis, dans le développement économique, il y a toutes sortes de projets, dont des projets qui sont d'ordre hydrocarbures, qui ne peuvent pas nécessairement passer dans un tunnel. Alors, le premier ministre, hier, moi, je pense qu'il a fait un lapsus. C'est un pont. Et, quand je regarde l'ampleur des sommes d'argent données au bureau de projet, normalement, comme tous les projets, c'est en lien avec le montant global du projet. Alors, ça m'apparaît assez clair qu'on va avoir un pont de 6 milliards de dollars.

**La Présidente (Mme Grondin)** : M. le député de La Pinière, merci. Merci. Nous sommes maintenant rendus à un bloc d'intervention du troisième groupe d'opposition... du gouvernement, pardon. La parole est à vous. À quel député... de Beauharnois, la parole est à vous.

**M. Reid** : Oui, c'est moi. Excusez-moi. Mme la Présidente, ma question s'adresserait à la présidente de la Société de l'assurance automobile du Québec. Je présume que ça prend le consentement de la commission pour qu'elle puisse se joindre à nous?

**La Présidente (Mme Grondin)** : Est-ce qu'il y a consentement?

**M. Barrette** : Non, il n'y a pas de consentement. Je ne donne pas mon consentement.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Parfait.

**M. Barrette** : Si je n'ai pas de consentement de la part du ministre pour mes questions, il n'y a pas de consentement pour son aile parlementaire, là. Non, non, je ne donne pas le consentement.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, il n'y a pas de consentement.

**M. Barrette** : D'ailleurs, Mme la Présidente, si vous le permettez, le ministre a dit clairement qu'il était capable de répondre à toutes les questions.

**La Présidente (Mme Grondin)** : C'est bien. C'est bien, M. le député de La Pinière, on va poursuivre. Donc, M. le député de Beauharnois, s'il vous plaît.

**M. Reid** : Merci beaucoup, Mme la Présidente. On va y aller avec la Société de l'assurance automobile du Québec, M. le ministre. J'aimerais aborder avec les membres de la commission la gestion du Fonds d'assurance automobile du Québec. Il en a été question récemment, dans les journaux, avec les propriétaires de moto, donc, qui nous ont interpellés dans les circonscriptions concernant les cotisations qu'ils ont à payer, et j'aimerais qu'on nous explique comment sont établies les primes d'assurance.

D'abord, je crois qu'un retour dans le temps s'impose, M. le ministre. Comme vous le savez, la Loi de l'assurance automobile du Québec est entrée en vigueur le 1er mars 1978. Le gouvernement venait ainsi mettre un terme aux nombreuses lacunes générées par la situation de l'assurance automobile au Québec. Et le régime était basé sur la responsabilité, n'indemnisait pas tous les accidentés et était très coûteux. La responsabilité était difficile à établir à ce moment-là. Le délai de règlement des sinistres était trop long. Les dommages étaient très mal compensés. La compensation attribuée par les tribunaux ne garantissait pas un niveau de vie à long terme comparable à celui d'avant l'accident. De plus, 28 % des accidentés de la route ne recevaient aucune compensation, soit ils n'avaient pas les moyens d'entamer des procédures judiciaires, le conducteur coupable était insolvable ou le montant qu'ils obtenaient ne couvrait que les frais liés au procès.

En 1977, 25 % des conducteurs n'étaient pas assurés. De nos jours, cela représenterait environ 1,2 million de personnes. La Société de l'assurance automobile du Québec s'est vu confier l'administration du régime, dont les avantages

dépassent largement les inconvénients, depuis plus de 40 ans. À preuve, il a maintes fois servi de modèle à d'autres administrations, par exemple le Manitoba, la Saskatchewan et l'Australie.

Ces grands principes, les grands principes du régime : il est simple, donc le seul critère pour être indemnisé est d'établir le lien entre les blessures corporelles et un accident de la route; universel, tous les Québécois y sont admissibles sans égard à la responsabilité, que l'accident ait lieu au Québec ou ailleurs dans le monde; efficace, il permet de prendre rapidement en charge les accidentés de la route et de les accompagner, au besoin, pour toute une vie; économique, les contributions, l'équivalent des primes dans les régimes privés, sont les moins élevées au Canada.

Le régime permet de compenser par des indemnités les pertes économiques occasionnées par un accident. Des pertes non économiques, comme la perte de qualité de vie consécutive à un accident, sont aussi compensées. La société prend, en outre, les mesures nécessaires pour contribuer à la réadaptation d'une personne accidentée afin de faciliter la reprise de ses activités quotidiennes et son retour sur le marché du travail. On le constate, M. le ministre, ce régime a grandement amélioré l'assurance automobile au Québec.

Maintenant, faisons un bond dans le temps. Le 17 décembre 2004 était sanctionné le projet de loi n° 55, qui est la Loi modifiant la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec. Les principaux changements apportés à ce moment-là, donc le projet de loi a mis en place une fiducie d'unité sociale, qui est le Fonds d'assurance automobile du Québec, dont la société est devenue fiduciaire. Ce fonds est consacré à l'indemnisation des accidentés de la route, mais aussi est en vue de réduire les risques associés à l'usage de la route, à la prévention en matière de sécurité routière. La création de la fiducie vise à renforcer le rôle d'assureur public de la société, et les contributions d'assurance constitueront dorénavant un patrimoine fiduciaire distinct, sans lien avec les choix budgétaires du gouvernement. Un autre objectif est de donner à la société le moyen de rétablir graduellement sa situation financière pour qu'elle puisse tenir ses engagements actuels et futurs envers les victimes et assurer la pérennité du régime d'assurance automobile.

Mais ce qui, à mon avis, est important de retenir dans ce projet de loi, c'est qu'il est venu clarifier et clairement confier à la société la responsabilité de déterminer le montant des contributions d'assurance. Toutefois, le législateur n'a pas donné carte blanche à la société. La loi est venue préciser que, dans l'établissement du barème des contributions d'assurance exigées des cotisants, la société est tenue de viser l'équité entre ces derniers. La contribution exigée de chacun doit refléter au mieux le risque qu'il représente sur les routes. De plus, avant de rendre sa décision, la société doit obtenir l'avis d'un conseil d'experts indépendants constitué à cette fin, et ce dernier doit tenir une consultation publique sur les contributions proposées par la société.

Bref, M. le ministre, tout a été mis en place pour assurer la viabilité du Fonds d'assurance automobile du Québec et garantir aux citoyens que les primes d'assurance qu'ils devraient payer étaient équitables. Aujourd'hui, en regardant le dernier rapport annuel de gestion de la société, on constate que le régime d'assurance est en santé.

Toutefois, au cours des dernières semaines, comme je l'ai mentionné en introduction, comme plusieurs de mes collègues, des citoyens, et plus particulièrement des motocyclistes, nous ont interpellés sur le niveau de leurs contributions d'assurance. C'est une question qui revient à chaque printemps. D'ailleurs, vous en avez parlé en entrevue à 98,5 tout récemment. Les motocyclistes estiment que le prix de leurs contributions d'assurance est beaucoup trop élevé. Alors, M. le ministre, j'aimerais savoir comment la Société de l'assurance automobile du Québec établit le niveau des contributions d'assurance.

• (15 h 30) •

**M. Bonnardel :** Merci, M. le député. Vous amenez un excellent point. Je vais prendre le temps de l'expliquer parce que, vous le savez, il y a plusieurs motocyclistes qui nous ont écrit, qui vous ont écrit dans les dernières semaines, un peu partout au Québec, en disant : Ça n'a pas d'allure, les plaques ont augmenté de façon trop importante. On va se le dire, les plaques ont augmenté de 13 %, 14 % en moyenne, et ça, c'est pour toutes les catégories ou à peu près. On parle des cylindrées de 125 cc et moins, 126 à 400 cc, 401 cc et plus, et les motos à risque, les motos sport, les racers, qu'on appelle, entre guillemets.

Il faut comprendre qu'on fonctionne... Premièrement, à la SAAQ, on me disait : Pourquoi, M. le ministre, vous ne mettez pas la main dedans puis vous ne dites pas à la directrice, à la présidente : Baissez ça à 3 %, 4 %, 5 %? À la base, la Société d'assurance automobile du Québec, c'est un fonds d'assurance. La loi ne me permet pas de faire ça. C'est vrai que je pourrais en déposer une puis dire demain matin : On ramène ça à ce qui est plus raisonnable pour l'ensemble des motocyclistes, peut-être 3 %, 4 %, 5 %.

Mais, si quelqu'un a un accident... Puis je vais revenir en amont après ça pour vous expliquer un petit peu comment ça fonctionne. Si quelqu'un avait un accident aujourd'hui et que, dans 15, 20 ans, je n'étais plus capable de payer, donc... Parce que, malheureusement, un décès coûte à la Société de l'assurance automobile du Québec à peu près... — je vais vous donner les chiffres exacts, là — 150 000 \$ à 200 000 \$; un blessé grave, 250 000 \$ à 300 000 \$; un blessé léger, de 45 000 \$ à 50 000 \$. Alors, on va prendre un blessé grave. On doit le payer pendant 15 ans, 20 ans. Si, dans 15 ans, 20 ans, le fonds, qu'eux gèrent par vos contributions, je ne peux plus payer, qui, voilà 15 ans... on va se souvenir du ministre qui a dit : Tiens, on va ramener ça à une augmentation plus raisonnable.

Ça veut dire quoi? C'est que, présentement, les motocyclistes, l'augmentation qu'ils ont cette année est basée sur quoi? Sur les trois années, 2014, 2015, 2016. Quand on regarde le bilan routier, les accidents, 2014, il y a eu 40 décès, 2015, il y a eu 51 décès, 2016, il y a eu 54 décès. Si on regarde le total, on est passé de 1 761... Et là je vous énumère les décès, malheureusement. Et, blessés graves, il y a eu stabilisation, mais c'est à peu près pareil, et les blessés légers, il y a eu une forte augmentation, de 1 487 à 1 730. Donc, on est passé, total, de 1 761 blessés, décès à 2 014. Alors, il faut comprendre que, dans ces conditions, les motocyclistes paient présentement, à partir de cette année, pour le bilan 2014, 2015, 2016 qui a été mauvais, pas bon, on va se le dire, on va se le dire ainsi.

Imaginez que les statistiques disent une chose, là : un motocycliste, un «racer», qui nous écoute peut-être, là, cet après-midi, a une chance sur 30 d'avoir un accident mortel ou autres; un motocycliste normal, une sur 100; un automobiliste,

une sur 200. Alors, il y a 9 100 motocyclistes «racers» immatriculés au Québec. Sur ces 9 100, il y en a 300 et quelques... donc, si je fais la règle de un sur 30, là, imaginez qu'il y en a 300, à peu près 25, cet été, qui vont avoir un accident ou qui vont perdre la vie. Donc, le problème, c'est que ces 325, là, causent un préjudice aux 8 700 autres qui conduisent leurs motos de façon normale, adéquate, qui n'ont pas d'accident depuis peut-être un certain nombre d'années.

De là le raisonnement où je me suis dit : Qu'est-ce qu'on fait pour les bons conducteurs? Et c'est là, lors de mes rencontres avec Mme Tremblay, où je leur ai dit : On doit regarder une forme de bonus malus, peut-être, dans le futur. Comment on récompense le bon conducteur versus, malheureusement, celui qui tombe? Dans ces conditions, vous comprendrez que, là, le bilan de 2017, 2018 et de cette année, là, qui sera effectif à partir de 2022, un bon bilan... Bon, 49 décès en 2017, 43 en 2018, et, cet été, si on a un bilan à la baisse, bien, les motocyclistes vont voir nécessairement une baisse substantielle à partir de 2022.

Alors, aujourd'hui, même si on me demandait : Réduisez cette augmentation substantielle de 13 %, 14 %, que les motocyclistes ont cette année, puis ramenez ça à 4 %, 5 %, vous comprenez que je ne peux pas faire ça. Je ne peux pas faire ça, pour assurer la pérennité du régime d'assurance de la Société de l'assurance automobile du Québec. Si je me mets la main dedans ou que je dépose une loi en disant : Je ramène ça à un niveau plus raisonnable, bien, celui ou celle qui a un accident cet été ou qui a un accident puis qui subit déjà, bon, les causes d'un accident, puis qui ne peut plus travailler, puis qui reçoit une somme, puis que, dans 12 ans, bien, le fonds n'est plus adéquat...

On avait calculé, M. le député, les actuaires, pour cette période de trois ans, on avait calculé 112 millions de dollars. On a payé 144 millions. Alors, les chiffres sont là, c'est factuel, ce sont des éléments où... Je dis aux motocyclistes qui nous écoutent : Si vous avez un meilleur bilan cette année, tout comme les deux dernières années — quand je dis «meilleur», on s'entend là, il y a moins de décès, puis je souhaite qu'il y en ait le moins possible sur le réseau routier au Québec — bien, nécessairement, il y aura une baisse. Mais aujourd'hui je ne peux pas, au nom de la pérennité du Fonds d'assurance automobile du Québec, me mettre les mains là-dedans puis de dire : On va ramener ça à une augmentation plus raisonnable. Ce serait inopportun, inadéquat et de mettre en péril un régime aussi important parce qu'il y a eu une augmentation, je le redis.

Et de là où il faut se poser la question aussi sur un accès graduel à conduire. Et c'est là où je vous dis : Est-ce que c'est normal qu'un jeune conducteur de 18, 19, 20 ans puisse, immédiatement après avoir conduit un petit custom 250 cc dans la cour du centre d'achats, embarquer sur un 1 000 cc par la suite, dès le lendemain?

**La Présidente (Mme Grondin) :** Je vous invite à conclure, M. le ministre.

**M. Bonnardel :** C'est la question que je me pose.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Nous sommes rendus au prochain bloc d'intervention du troisième groupe d'opposition. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous avez 16 minutes.

**M. Arseneau :** 16 minutes. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, en ce qui me concerne... Et le ministre ne sera pas surpris parce qu'on avait déjà abordé le sujet lors de sa visite aux Îles-de-la-Madeleine, en janvier. L'espace de 30 secondes, j'avais abordé le dossier de la Stratégie maritime, et, voyant que le dossier était large, on s'est dit qu'on se donnerait un autre rendez-vous. Le rendez-vous est aujourd'hui arrivé.

Alors, la Stratégie maritime qui avait été adoptée par le gouvernement précédent développait une vision 2015-2030 avec un plan d'action pour les cinq années dernières. Là, ça se termine en 2020, avec, d'une part, un volet économique, d'autre part, un volet, disons, protection des écosystèmes et le troisième volet sur la qualité de vie des citoyens et citoyennes, tout ça, là, dans l'axe du Saint-Laurent.

Alors, ma question... et je vais faire des questions quand même relativement courtes, puisqu'on dispose de peu de temps, en espérant que les réponses le soient tout autant pour qu'on puisse aborder l'ensemble des préoccupations. Ma question est toute simple : Est-ce que le ministre des Transports peut nous dire si le gouvernement a l'intention de poursuivre la mise en oeuvre de la Stratégie maritime libérale?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, c'est une très bonne question. La Stratégie maritime, vous le savez, j'ai une ministre déléguée attitrée spécifiquement à la Stratégie maritime, alors, oui, je pourrais vous dire qu'assurément, pour nous, il est important d'assurer, donc, une continuité pour ce qui est de la stratégie. C'est ma collègue déléguée aux Transports qui pilote ce dossier depuis sa nomination. Donc, dans ces conditions, vous comprendrez qu'on se chevauche un peu, si on veut, pour ce qui est du transport maritime, le cabotage, ou la stratégie, ou le développement, exemple, chez vous, pour CTMA, qui est une société extrêmement importante aux Îles-de-la-Madeleine. Donc, oui, pour nous, la stratégie est extrêmement importante. Les sommes que nous avons investies aussi le sont nécessairement. Puis, dans ces conditions, on a une vision pour autant développer le tourisme autant chez vous, avec CTMA, que tous les grands amateurs qui viennent ou qui amènent leurs bateaux sur notre fleuve.

**M. Arseneau :** Donc, vous nous dites que votre intention est de poursuivre avec la Stratégie maritime. Mais le plan quinquennal vient à échéance cette année. Est-ce qu'il y a des budgets, puisqu'on est à l'étude des crédits, qui sont dévolus à la réalisation de projets dans le cadre de la Stratégie maritime? J'en profite pour saluer mon camarade compatriote, compatriote des Îles-de-la-Madeleine, M. Farrah, qui se joint à vous. Alors, est-ce qu'il y a des budgets qui sont dévolus, au cours de la prochaine année, avec des projets précis?

**M. Bonnardel :** Bien, Mme la Présidente, je peux annoncer qu'on est en train d'élaborer aussi, donc, la nouvelle stratégie 2020-2025. Si vous voulez avoir un petit deux minutes avec mon sous-ministre, ça me fera plaisir. Il y a des sommes

importantes, donc, pour ce qui est des investissements sur la Stratégie maritime depuis le 1er avril 2015. J'ai des chiffres en date du 25 mars 2019, si le député souhaite avoir ces informations. Je ne pense pas qu'il veuille que j'aïlle là, là. Mais, oui, donc, pour nous, c'est une stratégie extrêmement importante. On élabore, donc, le plan quinquennal pour 2020-2025 dans les prochains mois.

• (15 h 40) •

**M. Arseneau :** Je voudrais juste, Mme la Présidente, voir quel est... Puisque vous semblez vous référer à la ministre déléguée, vous êtes la ministre en titre, quel est son rôle, à la ministre déléguée, par opposition au vôtre? Parce qu'en réalité je pense que, dans les régions maritimes du Québec, on se demande un peu s'il y a un pilote dans le bateau. Et là vous parlez de plans d'action qui vont s'en venir, mais, véritablement, la question de la gouvernance ou du gouvernail, puisqu'on est dans le domaine maritime, se pose. Je voudrais savoir, précisément : Y a-t-il des actions qui sont posées, des responsabilités qui ont été dévolues et un travail qui est en train de se faire?

**M. Bonnardel :** On a rencontré, Mme la Présidente, la SODES — S-O-D-E-S, la SODES, là — voilà quelques mois déjà, deux mois ou à peu près, ma collègue des Transports et moi, où on avait réuni à Montréal tous les grands joueurs de l'industrie maritime. Et, dans ces conditions, nécessairement, comme nouveau gouvernement, il était important de le rencontrer, de voir de quelle manière aussi on va piloter nos différents dossiers. Les besoins, aussi, en transport, autant du... je peux parler de Desgagnés, ou autant pour vous, de votre côté, pour CTMA, ou les ports aussi, ceux qui représentaient les ports régionaux, les ports qui seront aussi cédés par le fédéral dans les prochains mois. Il y en a certains dans votre secteur. Donc, ma collègue Chantal... ma collègue la députée...

**Une voix :** ...

**M. Bonnardel :** ...excusez-moi, de Pointe-aux-Trembles, donc, est responsable de la Stratégie maritime, puis c'est elle qui va piloter le dossier dans son ensemble. Et de mon côté je vais garder pas mal plus le côté transport maritime là-dessus.

**M. Arseneau :** Si vous permettez, Mme la Présidente, est-ce que vous pouvez nous expliquer la différence, brièvement, là, entre la Stratégie maritime et le Projet Saint-Laurent? Lorsqu'on regarde le Projet Saint-Laurent, si cher aux yeux du premier ministre... Même que, dans un tweet du 21 novembre dernier, il disait : Ne vous inquiétez pas, on maintient le Projet Saint-Laurent, on fera notamment... on mettra en place des pôles logistiques, des zones industrielles, et il y aura des ports dans la stratégie. Alors, c'était dans un petit message assez succinct quand même, mais, lorsqu'au regard de la stratégie maritime on retrouve précisément, à l'axe 2, l'idée de créer des pôles logistiques, à l'axe 3, développer des zones industrialo-portuaires, quelle est la différence? Est-ce qu'on est en train de faire du dédoublement ou est-ce que l'un va s'inclure dans l'autre? Vous pouvez peut-être nous expliquer?

**M. Bonnardel :** Oui, en deux minutes. Certes, c'est une bonne question. Les deux vont nécessairement s'arrimer dans la stratégie ou dans le mandat d'élaborer. Pour nous, il va être important d'amener le Projet Saint-Laurent... Vous avez entendu le premier ministre le mentionner maintes et maintes fois, ces zones d'innovation que l'on souhaite mettre en place, qu'on pense au Saguenay, à Rimouski, ou à la Gaspésie, ou à des secteurs vraiment qui vivent de la mer, qui ont des niches particulières qu'ils ont développées depuis des années déjà. Donc, dans ces conditions, vous comprendrez que ma collègue est à élaborer, avec le sous-ministre aussi, ce mandat, ce mandat, cette élaboration, donc, de cette stratégie 2020-2025, où, oui, il y aura, le futur une harmonisation avec le Projet Saint-Laurent.

**M. Arseneau :** Alors, dans ces conditions, une question toute simple : Quel est le rôle de M. le député de Nicolet-Yamaska, qui a été nommé adjoint au Projet Saint-Laurent?

**M. Bonnardel :** Oui. Bonne question. Mon collègue... à la SODES, mon collègue était présent aussi. Il est responsable surtout, lui, du secteur innovation, responsable, donc, de ces zones spécifiques, là, que le premier ministre souhaite mettre en place un peu partout au Québec, nécessairement, dans le corridor maritime d'exploitation touristique, pour une niche particulière, comme je le mentionnais. Donc, M. le député de Nicolet-Yamaska participe avec ma collègue la députée de Pointe-aux-Trembles à l'élaboration et avec l'équipe sous-ministérielle.

**M. Arseneau :** D'accord. Donc, ils vont travailler ensemble. Mais la question, en fait, n'est pas banale, puisque, dans l'histoire de la Stratégie maritime, au départ, le gouvernement précédent avait confié au ministère des Transports l'opération de déploiement de la stratégie pour ensuite rapatrier au Conseil exécutif ces responsabilités-là. Le premier ministre actuel a décidé de revenir à la case départ. Est-ce qu'à ce moment-là il n'y a pas une crainte légitime qui est exprimée dans certaines régions, à l'effet qu'on privilégie tout ce qui est développement économique, et cabotage, et maritime aux dépens des autres volets qui touchent à la protection des écosystèmes, à la qualité de vie des citoyens, donc les volets recherche, par exemple? Il y a une inquiétude qui est réelle de ce côté-là.

**M. Bonnardel :** Non, c'est un bon point. Vous auriez peut-être... vous auriez pu avoir des craintes là-dessus, mais, au-delà des pêches, l'aquaculture, et autres, on ne sera pas seulement axés sur le transport maritime, sur le cabotage, sur le tourisme. Pour nous, il faut voir plus large. On a l'équipe. Je dirais même que c'est des équipes interministérielles qui vont travailler ensemble pour être capables de piloter cette stratégie en bonne et due forme puis de ne pas oublier personne, là, ne pas oublier puis que les gens se disent : Ce n'est pas parce qu'on a un plan d'élaboration où on va mettre, oui, ces

zones d'innovation, le Projet Saint-Laurent, Stratégie maritime sur cinq ans, où on n'aura pas une vision... Ne vous inquiétez pas, là, ce qui se passe en Gaspésie, ce qui se passe aux Îles-de-la-Madeleine, à Rimouski, dans le fjord du Saguenay et même ailleurs, plus au sud, pour nous, c'est extrêmement important. Puis ce n'est pas juste ces zones industrielo-portuaires, là, qu'on souhaite développer, mettre de l'avant et, nécessairement, donner plus de développement économique à ces régions dans le futur.

**M. Arseneau :** D'accord. Alors, c'est sûr que les intentions qui sont inscrites dans la Stratégie maritime ou dans le Projet Saint-Laurent sont louables pour les gens qui habitent dans toutes les régions qui borbent avec le Saint-Laurent. Mais, puisqu'on est à l'étude des crédits, j'aimerais quand même revenir sur l'aspect financier, parce que l'une des questions qu'on a posées, c'est : Quelles sont les sommes qui sont dévolues? Et, à la page 255, le document *Réponses du ministre*, il est inscrit en toutes lettres que la prévision des montants pour 2019-2020 n'est pas connue. Et donc on ne connaît pas le... le secrétariat à la Stratégie maritime ne connaît pas les prévisions pour l'année 2019-2020. Est-ce qu'il y aura de l'argent dévolu pour des projets?

**M. Bonnardel :** ...plus simple de vous le... Si vous permettez, le sous-ministre va...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Ça prend le consentement des membres de la commission. Est-ce qu'il y a consentement? Il y a consentement. Donc, monsieur, pouvez-vous vous nommer?

**M. Farrah (Georges) :** Oui. Bonjour. Georges Farrah, sous-ministre adjoint, ministère des Transports et responsable du secrétariat à la Stratégie maritime.

En fait, c'est qu'en ce qui concerne le premier plan quinquennal 2015-2020 il y avait déjà un cadre financier qui avait été adopté, en 2015, de l'ordre de 1,5 milliard de dollars. Donc, ces sommes-là sont encore présentes pour la réalisation du premier quinquennal 2015-2020, donc, qui se termine au 31 mars prochain. Donc, par conséquent, compte tenu que les sommes avaient déjà préalablement été autorisées... Exemple, dans le budget de cette année, il n'y avait pas nécessairement de nouvel argent, compte tenu qu'on avait déjà un cadre financier. Maintenant, l'enjeu, c'est qu'on est en train, comme disait M. le ministre tantôt, de travailler à l'élaboration de la nouvelle Stratégie maritime avec son plan d'action 2020-2025. Et, dans ce cadre-là, dans notre travail, bien, l'automne prochain, il y aura des recommandations qui seront faites au gouvernement en lien avec le plan d'action et un cadre financier pour le 2020-2025.

Donc, tout ça pour dire que, dans la dernière année de notre plan d'action, donc l'année 2019-2020, compte tenu qu'on avait un cadre financier préalablement autorisé, c'est la dernière année du plan d'action qui continue. Et, en parallèle, le secrétariat à la Stratégie maritime a été mandaté par le gouvernement, par Mme la ministre déléguée et M. le ministre des Transports, pour élaborer une nouvelle stratégie. Et donc, en parallèle, on va débiter très prochainement des consultations, qui vont s'étendre jusqu'à l'automne prochain, pour justement faire en sorte de s'assurer que la prochaine stratégie va aussi être en lien avec les besoins réels de la population et de l'ensemble du territoire maritime.

**M. Arseneau :** D'accord. Merci. Donc, pour être vraiment plus concret, là, on comprend qu'il y a une période, là, de réflexion pour la prochaine stratégie, mais ce qu'on voudrait éviter, c'est qu'il y ait une année de latence, une année où il ne se passe rien. Alors, je vais poser ma question de façon plus précise, parce que vous avez parlé d'un cadre de 1,5 milliard : Est-ce qu'il reste certaines sommes, dans ce cadre-là, puisqu'on a assisté à beaucoup d'annonces préélectorales au cours de la dernière année, et on pourrait penser qu'il ne reste plus d'argent si on nous dit qu'on ne sait pas s'il y aura des budgets? Alors, est-ce que vous pouvez nous confirmer aujourd'hui qu'il reste toujours des sommes dans cette stratégie pour la prochaine année et que des projets vont pouvoir être appuyés?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, oui, il reste des sommes. Il me fera plaisir de donner l'information plus adéquatement au député à la fin de la commission, à 18 heures, ce soir.

**M. Arseneau :** Donc, vous vous engagez à déposer, là, des informations plus concrètes?

**M. Bonnardel :** Je vais vous donner les informations, oui.

**M. Arseneau :** Il me reste combien de temps?

**La Présidente (Mme Grondin) :** Il vous reste deux minutes... Mais vous vous engagez, M. le ministre, à transmettre l'information, à déposer le document auprès du secrétariat?

**M. Bonnardel :** Oui. On va donner les informations à la fin, à 18 heures.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Parfait. Il vous reste 2 min 30 s.

• (15 h 50) •

**M. Arseneau :** D'accord. Merci. Alors, on va commencer un autre sujet, qu'on pourra compléter ce soir dans un autre bloc. Vous avez parlé ce matin — j'étais absent parce que je devais siéger dans une autre commission — du transport aérien régional, qui est une préoccupation très grande dans notre formation politique. Le Programme de réduction des tarifs aériens est passé de 1 million... en fait, les sommes déboursées, 1 million de dollars à 3,5 millions dans la dernière année.

Donc, ça démontre un certain succès du programme. Vous avez mentionné que le programme allait continuer. Est-ce que cette enveloppe qui est dévolue au PRTA est ouverte ou est-ce qu'elle est fermée? Y a-t-il un maximum, puisqu'on peut supposer que le programme pourrait continuer d'être utilisé abondamment par les citoyens des régions? Est-ce qu'il est plafonné ou est-ce qu'il est ouvert?

**M. Bonnardel** : M. le député, non, il n'est pas plafonné. Je le mentionnais, là, je cherche mes chiffres, là, mais on était rendus, par coeur, à 3 millions...

**Une voix** : ...

**M. Bonnardel** : ...oui, 3,3, 3,3 millions, donc, en date du 1er mars 2019. Les demandes ont quand même explosé, de 3 700 demandes, en 2016-2017, à 5 500 demandes, 2017-2018, et à 11 500 pour... à 11 mois de l'année, là, le 1er mars 2019. Donc, 3,3 millions qui ont été versés aux bénéficiaires. Donc, on est... C'est ça, donc, oui, à quelque part, pour nous, il est important de desservir, de servir et de désenclaver la population dans la Basse-Côte-Nord, et autres. Je pense que vous connaissez très, très bien le programme, là, alors...

**M. Arseneau** : Une minute?

**La Présidente (Mme Grondin)** : 30 secondes.

**M. Arseneau** : Ah! 30 secondes. Pour ce qui est de l'autre... on reviendra plus en détail sur le PRTA, mais, l'autre programme pour les dessertes aériennes, vous nous avez parlé d'un montant de 22,5 millions qui était disponible pour la prochaine année?

**Une voix** : ...

**M. Arseneau** : Sur trois ans?

**M. Bonnardel** : Sur trois ans.

**M. Arseneau** : Est-ce que l'annonce au Sommet du transport aérien n'était pas de 100 millions, pour aider les aéroports à se développer, sur une période de cinq ans? De mémoire, c'est ce que j'avais retenu, et là vous nous parlez de 22,5 millions sur trois ans, ce qui serait considérablement moins. À moins qu'on ne parle pas de la même chose.

**M. Bonnardel** : Oui, c'est un autre programme, Mme la Présidente, c'est le PAQIAR qui est doté d'une enveloppe budgétaire de 100 millions jusqu'au 31 mars, 2021-2022...

**La Présidente (Mme Grondin)** : Merci. Merci, M. le ministre. Merci, messieurs. Je suis maintenant prête à entendre des échanges avec le gouvernement. M. le député de Bourget, la parole est à vous.

**M. Campeau** : Merci, Mme la Présidente. Bonjour à tous. J'aimerais ça maintenant vous entretenir de transport en commun dans l'est de Montréal, parce que le comté de Bourget est dans l'est de Montréal, et c'est contigu avec le comté de Pointe-aux-Trembles.

Quand on est rendu de l'autre côté de l'autoroute 25, sur les rues Sherbrooke ou Notre-Dame, ça commence à être plus compliqué. Mais, la minute qu'on a atteint la dernière station de métro, on ne peut pas dire qu'il y a un problème d'absence de mobilité. Ce n'est pas comme dans un coin pas densément peuplé, mais c'est beaucoup plus difficile. Alors, moi qui ai toujours tendance à dire aux gens qu'ils devraient laisser leurs autos, j'avoue que je les comprends à certains moments parce que passer par la rue Notre-Dame, en particulier le matin, ça prend du temps, et l'alternative n'existe pas tout le temps.

Alors, il y a une vision commune qui avait été regardée à l'automne 2018 pour un boulevard urbain. En fait, ce n'est pas un nouveau projet, ça date quand même d'assez longtemps. Ce qu'on comprend, c'est qu'il y a un bureau de revitalisation qui a été débuté pour un grand chantier de revitalisation, justement, dans l'est de Montréal. On en a réellement besoin, d'améliorer la mobilité sur la rue Notre-Dame. Quand on passe sur cette rue-là, il y a quelque chose de honteux là-dedans, ce n'est pas un beau... juste au coup d'oeil, ce n'est pas beau à voir. On a énormément d'améliorations à y apporter, mais il faut qu'en plus, du fait que la rue Notre-Dame soit améliorée, le transport en commun passe par là.

On a parfois parlé d'un tramway, d'autres ont parlé de transport en commun de façon générale. On n'a peut-être pas à préciser vraiment, pour le moment, que ce soit un tramway ou un autre moyen. Mais c'est vraiment un ensemble de personnes qui en ont parlé. Les élus municipaux en ont parlé, les résidents, les gens d'affaires, la Chambre de commerce de l'est de Montréal, Mme Fréchette en a clairement parlé, que ce n'est pas juste un problème de mobilité de La Pointe-de-l'Île vers le centre-ville, le matin, et inversement le soir, parce que parfois le problème, il est inverse, c'est d'amener des travailleurs vers des emplois qui peuvent être réellement payants, comme dirait notre premier ministre, vers l'est de Montréal. Alors, à certains moments, le problème est dans l'autre sens. Alors, il faut améliorer cette mobilité-là.

Il y a une déclaration de Montréal qui a été signée entre la ministre responsable de la Métropole, qui est aussi la ministre déléguée aux Transports, et la mairesse de Montréal, qui a été signée, d'ailleurs, dans la tour du stade et en décembre dernier. J'étais là. Mais c'est un véritable téléroman, ça. Dans les années 70, on en parlait déjà. En 1980, on a proposé un

boulevard à six voies de large avant de parler de boulevard urbain. On a parlé d'autoroute. On a déjà parlé de mettre des portions sous tunnel. Il y a eu des préoccupations des citoyens en matière d'accès au fleuve, de santé publique, de mise en valeur des terrains autour, qui ont fait échouer. En 2002, on a eu une série de conditions qui ont été mises de l'avant par le ministère de l'Environnement. On avait l'impression qu'on y arrivait.

Moi, s'il y a une chose qui m'inquiète avec la rue Notre-Dame, c'est que c'est tellement... s'il fallait que cette rue-là soit sans dommage... s'effondre, j'ai peur qu'elle ne se cède avant qu'on la cède, alors ce serait vraiment un problème réellement majeur.

Le projet était divisé en trois sections. Il y avait la section de Ville-Marie à Hochelaga, vraiment sur Notre-Dame, entre les rues Amherst et Dickson. Il y a une section actuelle qui est aussi... le long de l'Assomption, qui est entre Dickson et la rue Souigny, qui, à ma connaissance, est inscrite au PQI actuellement. Et ceci va contribuer à désengorger cette rue-là, parce que c'est les camions surtout qui vont vouloir passer par là pour éviter de rester sur Notre-Dame, d'embouteiller. Ça va faire un énorme avantage au port de Montréal et un énorme avantage pour les citoyens en même temps. Et il y a aussi le secteur souligné de Dickson à l'autoroute 25 puis qui a déjà été réalisé en 2009.

J'ai l'impression maintenant, là, qu'on a comme un alignement des astres. On a déjà de l'argent qui a été prévu pour la décontamination des terrains puis on a un bureau de revitalisation qu'on a appelé... un mode structurant pour l'est de Montréal. Moi, j'aimerais ça qu'on évite les cinq mandats où ça a été annoncé pour la ligne bleue de Montréal. Est-ce qu'on va pouvoir... Quelle certitude a-t-on qu'on va aller de l'avant? Comment vous sentez-vous là-dedans, M. le ministre, par rapport à ça? Quand on va aller de l'avant, comment on... Est-ce que les astres sont vraiment alignés?

**M. Bonnardel :** ...député. Je sais que ce secteur de Montréal vous tient énormément à coeur.

**Une voix :** ...

• (16 heures) •

**M. Bonnardel :** Oui, oui, oui. Je sais jusqu'à quel point vous avez suivi ce dossier. On avait déposé un plan de décongestion, vous le savez, qu'on avait préparé avant la campagne électorale. Mon collègue le ministre de l'Environnement avait été partie prenante de ce plan de décongestion. Et, pour nous, il est important d'aller de l'avant, au-delà des nouvelles routes, au-delà d'un troisième lien, au-delà de l'élargissement d'une route x ou d'en refaire une autre. Transport collectif, la mobilité durable, vous le savez, c'est quelque chose qui me tient énormément à coeur. Si on veut changer les comportements de la population, bien, nécessairement, il faut leur donner des possibilités pour utiliser le transport en commun.

J'ai souvent dit, moi, le monsieur, la madame qui part le matin, qui embarque dans l'auto, qui va porter bébé à la garderie, qui prend x nombres de temps pour traverser un pont, traverser x pour se rendre au boulot, et ça prend 1 h 30 min le matin, 1 h 30 min le soir... Si je veux changer les comportements, il faut que la personne, le jour où le REM va exister, où le réseau structurant de Québec va exister, où le tramway de l'est va exister, où le SRB Pie-IX va exister ou que la ligne bleue va exister, cette personne va se dire : O.K., vous me donnez des opportunités, je prends le métro, je prends le REM, je pars à la même heure que d'habitude, je suis allé porter bébé, je regarde si je suis dans le confort d'un tramway, un autobus, ou autres, le temps que ça m'a pris, le coût que ça m'a coûté; est-ce que, oui ou non, je change mes comportements?

C'est le défi que j'ai comme ministre des Transports, que nous devons avoir, que tous les gouvernements dans le futur devraient avoir. Si on veut changer ces comportements, il faut être capable de donner des éléments qui vont amener ces gens à se dire : O.K., on avait deux voitures, on en aura peut-être juste une puis, de l'autre côté, on va utiliser le transport en commun si on nous donne le service qu'on souhaite. Et c'est ça qui est le grand défi que nous avons. Et ce défi, bien, se fait nécessairement avec des sommes, des sommes importantes.

Vous le savez, M. le député, dans les dernières années... bon, dans la dernière année, le PQI était à 100 milliards. On a monté ce PQI. Le Conseil du trésor nous a donné des outils financiers pour être capables d'en arriver à livrer la marchandise. Cette marchandise, ces engagements, bien, vont aller de l'avant et sont importants pour le transport collectif, autant pour le réseau routier aussi. Un ne va pas sans l'autre. Si je veux mettre des autobus sur une voie réservée, du covoiturage, des véhicules verts, bien, ça me prend des voies réservées, ça ne me prend pas juste des UAB, à court terme.

Et là-dessus, sur 115 milliards de dollars, je l'ai mentionné ce matin, 115 milliards dans le PQI, il y en a 36 qui sont affectés directement au transport, plus gros donneur d'ouvrage, plus que la santé, plus que l'éducation. Sur ces sommes, il y en a 24,5 milliards affectés pour le réseau routier, il y en a 9 036 000 000 \$ juste pour le transport collectif. Et là, sur ces sommes, je me souviens, il y avait eu une question à l'Assemblée nationale, au premier ministre : Ah oui? Vous n'en faites pas assez. Sur le 24,5 milliards, M. le député, il y en a 4,5 milliards qui sont attirés à des nouveaux projets. Sur le 9 milliards en transport collectif, il y en a 5,2 en nouveaux projets. On en a plus, avec une somme moindre, nécessairement, que pour le réseau routier. Ça veut dire quoi, ça, dans son ensemble, M. le député?

L'implantation d'un nouveau système de transport collectif structurant à Québec, on en a parlé, un projet de 3,3 milliards, 1,8 qui vient du Québec, 1,2 milliard qui viendrait du fédéral. On a un petit imbroglio présentement sur la portion du fédéral, à savoir que, dans l'entente EBI, vous le savez, il y a un 5,2 milliards. Avec la portion d'achalandage, la clause d'achalandage, donc, dans le 5,2 milliards, il y a seulement 400 millions qui est attiré à Québec, une somme importante. Mais, initialement, le premier ministre de l'époque qui avait signé a dit : «Pour nous, on va de l'avant», sans être capable d'attacher complètement le financement de ce réseau structurant à hauteur de 3,3 milliards : 1,8, Québec, 1,2, fédéral, 300 millions, Québec.

La ligne bleue, vous me disiez... La ligne bleue du métro de Montréal, qui est attendue depuis très, très, très longtemps, oui, ça va aller de l'avant. On est en partenariat, en discussion, nécessairement, avec le ministère et la STM pour que la ligne bleue aille de l'avant.

Le nouveau système de transport collectif dans le sud-ouest de Gatineau, eux aussi, à Gatineau, souhaitent avoir un tramway. Nécessairement, on a déjà discuté avec eux du projet qu'ils souhaitent mettre de l'avant. J'ai rencontré le maire voilà quelques semaines déjà.

Dans l'est, il y aura aussi la navette fluviale que ma collègue de Pointe-aux-Trembles, la ministre déléguée, va mettre en place, bien, qui était déjà... Quand elle était mairesse, si je ne me trompe pas, elle l'avait mise en place pendant quelques semaines. Donc là, on va permettre, donc, aux gens de l'est d'être transportés directement au centre-ville, qui, je crois, est une très, très, très bonne idée, des petits pas qu'on fait pour être capables de transporter les gens puis de changer encore une fois les comportements. C'est ça qui est extrêmement important.

On a aussi dans ces sommes le mode structurant sur le boulevard Taschereau — il y avait, tantôt, la députée qui était présente — l'axe de la rue Notre-Dame, donc le mode structurant dans l'axe de la rue Notre-Dame, une somme de 37 millions, la ligne jaune pour la portion Rive-Sud, du côté de Longueuil, nécessairement, les voies réservées aussi, pour ce qui est de la métropole, autant pour la 30, la 20, portion 13, portion 15.

Vous le savez, avec les mesures d'atténuation, le 192 millions que ma collègue a annoncé pour répondre de la problématique, on va le dire ainsi, là, de la fermeture de la ligne Deux-Montagnes et de la ligne Mascouche due au fait qu'on est à construire le REM... Comme vous le savez, il y aura des impacts. On va essayer d'atténuer le plus possible ces impacts dans le futur, encore une fois parce qu'on ne souhaite pas que les gens reprennent leurs voitures. On veut les laisser aussi utiliser le transport en commun. On sait que ça ne sera pas nécessairement évident.

C'est la construction du REM qui est le plus gros projet, le plus beau projet de transport collectif depuis le métro de Montréal. Ça, ça va changer les comportements des gens. Ça, c'est un projet qui va coûter 6,3 milliards, ou à peu près, où on aura déjà une première desserte à partir du Dix30 en 2021. On voit déjà la construction présentement sur le réseau. Et finalement, vers la Rive-Nord, du côté de Mascouche, tout sera en opération à partir de 2024.

Je l'ai mentionné aussi publiquement que l'un de nos engagements était de prolonger le REM du côté nord, du côté sud, regarder avec la Caisse de dépôt de quelle manière eux pouvaient, donc, regarder un plan de match futur, donc un réseau futur pour être capables de répondre à de futurs besoins. Mais, à la fin, le réseau structurant... le Réseau express métropolitain, le REM, sera bénéfique pour l'ensemble des Montréalais et ceux qui utilisent, du côté nord, du côté sud, le transport en commun. Imaginez, on était une des seules grandes villes au monde où on ne pouvait pas partir d'un centre-ville et se rendre directement à l'aéroport Trudeau. En 2020, c'était incroyable.

Aujourd'hui, on pourra répondre oui à ça, et je pense que ce sera bénéfique, encore une fois, pour réduire l'auto solo, tout ce qui est en action directe de notre politique de la mobilité durable, réduire le temps d'attente, réduire le nombre de voitures solo, réduire le nombre de voitures, de gens qui attendent des heures et des heures à chaque semaine dans leurs voitures pour aller au travail. Je pense, c'est le défi qu'on a.

**M. Campeau :** Il reste combien de temps, s'il vous plaît?

**La Présidente (Mme Grondin) :** Il vous reste 30 secondes, M. le député.

**M. Campeau :** Question très rapide. Dans le transport fluvial, on a parlé d'une équipe multipartite. Pour ce qui est de l'est de Montréal, est-ce qu'on s'assure que ceci est bien en contact avec l'aspect économique, développer le côté économique de l'est de Montréal?

**M. Bonnardel :** Oui, tout à fait, c'est un point extrêmement important. On travaille, nécessairement, avec la société, la STQ, pour mettre en place cette navette. Mais le développement de l'est, économiquement, aussi, ça fait partie, donc, des différents enjeux et des pistes de solution qu'on met de l'avant pour augmenter l'aspect économique de l'est de Montréal.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci. Nous sommes maintenant rendus au bloc d'intervention du groupe parlementaire formant l'opposition officielle. M. le député de La Pinière, vous avez 21 minutes.

**M. Barrette :** Merci, Mme la Présidente. Écoutez, Mme la Présidente, je vais dire une chose, là, qui va... Je ne pense pas que ça va générer des réponses du ministre parce que je pense qu'il a bien l'intention de ne pas répondre à nos questions. Vous savez, les questions que je pose sont des questions de transparence envers la population du Québec, pas envers moi, là, envers la population du Québec, qui a le droit de savoir, pour un projet qui va coûter si cher... On l'a mis, nous aussi, dans notre programme électoral. Non seulement on l'a mis, mais on avait commencé à faire les études puis on avait même mis des échéanciers. Puis, comme on doit le faire dans la loi, bien, on suivait les choses dans l'ordre. On le faisait. On allait le faire, ce projet de loi là. On savait qu'il coûtait cher puis on allait le faire dans l'ordre, et actuellement ce n'est pas dans l'ordre.

En fait, je vais commencer par poser cette question-ci, Mme la Présidente : Est-ce que le ministre peut avoir la gentillesse de nous dire aujourd'hui les échéanciers généraux de ce que fait le bureau de projet?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, je l'ai dit dès le début que j'allais suivre mois par mois, ou à peu près, l'état d'avancement du bureau de projet parce qu'on a un engagement à livrer. Je suis ce bureau de projet mois après mois, le travail qu'ils font en collégialité avec l'équipe pour l'île d'Orléans, pour le pont de l'Île-d'Orléans. Dans ces conditions, je peux rassurer le député de La Pinière que l'équipe fait tout un travail. Ils sont à pied d'oeuvre pour être capables de livrer la marchandise en temps et lieu, comme nous le souhaitons, pour l'engagement que nous avons pris, commencer les travaux avant octobre 2022.

**M. Barrette** : Alors, Mme la Présidente, qu'est-ce qui gêne le ministre de permettre à la population de, comme lui, suivre le projet? Pourquoi il refuse de nous dire... Le bureau de projet, on ne les a pas lâchés lousse. On leur a donné un mandat qui comprend a, b, c, d, e, et peut-être d'autres lettres de l'alphabet, avec des échéanciers. Pourquoi, là, il n'est pas capable de nous dire ça? C'est-u parce que des informations qu'il a à date montrent qu'il va être en retard? Fin de la question, début de la réponse.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, non, il n'y a rien qui me laisse croire qu'on sera en retard dans les prochains mois.  
• (16 h 10) •

**M. Barrette** : Non? Je réitère, Mme la Présidente, qu'on allait le faire, le projet, nous autres, puis on allait respecter les règles qui sont dans le décret. Et ma collègue, au mois d'août, juste avant la campagne électorale, avait déposé un document dans lequel il y avait des échéanciers pour les travaux préliminaires. Et je me souviens, là, je l'ai devant moi, le document, ça a été rapporté dans les médias, fin 2018, et je pense qu'on est en 2019, on devait déposer les résultats de l'étude des besoins. En 2020, dans un an, à l'été, à partir de maintenant, on allait essentiellement déposer le résultat des études pour ce qui est des études de faisabilité, des solutions. Pourquoi on n'est pas capables aujourd'hui... Pourquoi le ministre ne s'engage pas à dire : Voici, nous avons un échéancier pour ceci, cela, et ainsi de suite? Et, si jamais, là, aujourd'hui, là, il pourrait peut-être avoir un élan de transparence, parce que ça n'a pas été vraiment... on n'est pas inondés, là, dans la transparence, on ne baigne pas là-dedans aujourd'hui, bien, peut-être qu'aujourd'hui il pourrait changer d'idée puis nous donner ses échéanciers.

**M. Bonnardel** : Bien, Mme la Présidente, le ministère a mené une période de négociation avec le prestataire de services pour convenir de la valeur du mandat qui était à octroyer. Il y a eu, donc, réception de la première offre du prestataire de services le 26 mars 2018, le 6 avril 2018 une rencontre avec le prestataire de services pour négociation, le 23 avril 2018 une entente de principe entre le ministère et le prestataire de services et, le 14 mai 2018, la signature du marché et le début des travaux de l'étude d'opportunité. Donc, tout ça est en cours de réalisation. On fait les travaux, comme je le mentionnais. Et, en temps et lieu, on va être capables de donner les informations adéquates au Conseil des ministres, à la population et aux députés.

**M. Barrette** : Alors, je constate, Mme la Présidente, que le ministre a eu un document sur lequel il y a un échéancier. Est-ce qu'il est disposé à nous le déposer?

**M. Bonnardel** : Non, non, Mme la Présidente. Ce sont des fiches à l'interne qui sont bonnes pour moi.

**M. Barrette** : Bien, c'est l'étude des crédits. Ce qui est interne, on vise à ce qu'il devienne public. Là, je comprends que le ministre refuse.

Mme la Présidente, à la question 27 dans les demandes de renseignements particuliers de l'opposition officielle, je peux laisser quelques instants au ministre pour prendre son cahier, le ministre nous a répondu, et on le voit à la troisième page en bas, que le mandat du bureau de projet a été revu en octobre 2018. Peut-être que c'est écrit sur sa feuille. Le corridor le plus à l'est est désigné comme territoire d'intervention, et l'échéancier a été revu afin de permettre un début des travaux avant le mois d'octobre 2022. M. le Président, est-ce qu'on est encore dans... Mme la Présidente, est-ce que le ministre peut nous dire si on est encore dans cet échéancier-là?

**M. Bonnardel** : C'est exactement, Mme la Présidente, ce que j'ai dit dès ma nomination.

**M. Barrette** : Alors, maintenant, quelle valeur apporte-t-il au document qu'il connaît, parce qu'il est public, le document qui a été demandé par la ville de Québec à une firme qu'il connaît, et qui indique que les délais pour faire le projet en question sont de l'ordre de dizaines d'années, là? Je vois qu'il y a une interrogation. Il y a une grande interrogation que je viens de voir dans le regard. La ville de Québec, puis je vois que le ministre n'est peut-être pas au courant, je suis bien surpris de ça, la ville de Québec avait fait faire une étude à la firme...

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente...

**M. Barrette** : Bien là, je vais poser ma question.

**M. Bonnardel** : ...ce serait peut-être bien que le député dépose le document. Je ne connais pas ce document.

**M. Barrette** : Bien, voilà, écoutez, ça va me faire plaisir, là. Je vais le déposer.

Alors, Mme la Présidente, la ville de Québec avait fait faire une étude en mars 2018 à la firme WSP, et cette firme-là faisait état de problématiques de délais, et, selon elle, si on fait les choses dans l'ordre, le projet allait démarrer dans 34 mois. Non, c'est le démarrage... Je m'excuse, la planification, ça allait prendre 34 mois, certaines audiences, huit mois, plans et devis, 32 mois, appel d'offres, construction et construction... Au total, on estimait que ce projet-là allait prendre entre 15 et 16 ans.

Et je rappelle au ministre, qui n'est pas informé dudit document, à ma grande surprise, qu'à la firme WSP siégeait, sur son conseil d'administration, son collègue ministre de l'Économie, qui doit être compétent. Tu sais, tout le monde est bon dans ce gouvernement, c'est des hommes d'affaires, toujours. Ils doivent être bons, ce monde-là. Et eux autres, là, ils disent, là : 15 ans à 16 ans, si on fait les choses dans l'ordre, correctement. Nous, on n'est pas capables d'avoir aucune information, mais ça va arriver, inquiétez-vous pas, puis on commence en octobre 2022. Là, là, il faut qu'on m'explique ça.

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le député, vous allez faire faire des photocopies? Parfait.

**M. Bonnardel :** Bien, premièrement, Mme la Présidente, c'est pour ça qu'on a évoqué l'article 32, pour aller, nécessairement, plus rapidement, ça va de soi. Dans ces conditions, moi, vous comprendrez que je ne travaille pas avec l'étude que la ville de Québec a faite. La première chose que j'ai faite, et ce que j'ai répondu à la question 27, c'est que, oui, dès ma nomination, en octobre 2018, on a plus que lancé le bureau de projet, on l'a mis avec l'équipe du troisième lien et du pont de l'Île-d'Orléans. Dans ces conditions, on respecte l'échéancier que nous avons annoncé, donc, de débiter les travaux d'ici octobre 2022.

Je le répète, on a, au Conseil des ministres, tous les documents pour prendre les bonnes décisions, celles que nous avons à prendre pour le processus que nous avons demandé et enclenché. Dans ces conditions, moi, je respecte et je suis, comme je l'ai mentionné, mois après mois, l'état d'avancement du projet du troisième lien. En temps et lieu, il me fera extrêmement plaisir de donner, encore une fois, les solutions, les choix proposés par l'équipe pour le futur troisième lien. Le Conseil des ministres sera informé, nécessairement, l'équipe de députés sera informée, et les Québécois seront informés en temps et lieu.

**M. Barrette :** M. le Président... Mme la Présidente... Je m'excuse de toujours faire le même lapsus, là, mais ça va finir, là, vers le bloc de la soirée, là, je vais avoir corrigé mon affaire. Je vous le souhaite, oui, c'est ça.

Mme la Présidente, je suis très étonné de la réponse du ministre parce que, quand ce rapport-là est sorti, il a été commenté par ses deux collègues, la vice-première ministre et l'actuel ministre délégué à la Transformation informationnelle. Alors, je suis très étonné que le ministre, qui ne nous permet pas de poser des questions aux gens qui l'accompagnent parce qu'il nous dit qu'il est capable de répondre à toutes les questions, il ne soit pas informé de ça, surtout que ça a été discuté, manifestement, dans leur caucus. Peut-être qu'il était absent.

Alors là, ce que je comprends, là, Mme la Présidente, c'est qu'il y a une firme d'experts qui a été mandatée, certainement pas pour évaluer la façon de ralentir le projet. Moi, j'imagine que la firme d'experts a reçu le mandat d'évaluer le temps que ça allait prendre, sûrement pas... Puis je ne le sais pas là, je n'ai pas lu le mandat. Je ne l'ai pas, mais je ne pense pas qu'on demande un mandat à une firme, puis donc on dépense des dollars, en leur demandant : Bien, écoutez, là, pouvez-vous nous faire un rapport, là, pour ralentir le projet? Je ne pense pas qu'ils ont fait ça. Moi, je pense qu'ils ont fait des travaux de raisonnabilité, là, dans les échéanciers, et ils arrivent avec les réponses que j'ai énumérées il y a quelques instants. Alors, est-ce que c'est le contraire? Est-ce que le ministre a demandé à son bureau de projet : Essayez de passer par-dessus toutes les étapes puis tournez les coins ronds pour faire ça en dedans de six ans?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, ce que le député de La Pinière fait, c'est ridicule. S'il pense deux secondes, deux secondes, que, comme membre du Conseil des ministres, je vais tourner les coins ronds... Mme la Présidente, on fait un travail immensément sérieux avec l'équipe du bureau de projet. Il y a une firme, une très bonne firme qui travaille avec l'équipe du bureau de projet pour trouver les meilleures pistes, les meilleures solutions, les meilleurs tracés que nous aurons à choisir, au Conseil des ministres, dans le futur. Et, je vous le répète, M. le député, on ne tourne pas les coins ronds, puis je ne tournerai jamais les coins ronds, d'accord?

**M. Barrette :** Bien, je suis très content de l'entendre. Mais est-ce que le ministre, encore une fois, pourrait avoir la décence de la transparence envers la population du Québec et de mettre sur la table les éléments qui permettront à la population de suivre les projets, notamment les mandats, notamment les échéanciers, notamment les coûts? On ne demande pas au ministre, là, personne ne demande au ministre de nous dire : Voici, on a décidé la solution qui allait être la solution définitive. On ne demande pas ça du tout. On demande juste de participer de façon transparente au projet. Le ministre a dit lui-même que lui, là, pour tous les projets, là, il allait mettre ça sur un site Web. C'est drôle, le seul projet où il n'est pas transparent, c'est le troisième lien. Alors, il me semble qu'il y a lieu de poser des questions.

Alors, je vais poser une autre question. Mme la Présidente, à propos du réseau structurant de Québec : Est-ce qu'il peut nous indiquer, le ministre des Transports... parce que c'est quand même dans son domaine, et je ne peux pas croire qu'il n'a pas eu de conversation avec son collègue, est-ce qu'il peut nous indiquer quand il a eu la conversation avec son collègue ministre de l'Environnement sur la question ou sur la justification du BAPE pour le réseau structurant?

• (16 h 20) •

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, 30 secondes juste pour répondre à la question juste avant. Il y a un temps pour étudier, ce qu'on fait présentement, le projet. Il y aura un temps pour communiquer. Et on impose et j'impose de la rigueur. Si le Parti libéral avait imposé la même rigueur à son équipe pour le pont de l'Île-d'Orléans, on n'aurait pas trois ans de retard aujourd'hui.

Maintenant, pour le projet, oui, du réseau structurant, donc, de la ville de Québec, on a, autant moi que mon collègue de l'Environnement, que mon collègue du Trésor, que la vice-première ministre, rencontré, parlé aux différents ministres, nécessairement au maire de Québec pour trouver un terrain d'entente, une piste de solution pour en arriver à convaincre le fédéral de lever la clause d'achalandage qui est imposée dans l'entente bilatérale intégrée, comme vous le savez, M. le député, de 5,2 milliards. Dans ces conditions, la ville de Québec a droit à 8 %, 412 millions, si on est bien, bien, bien juste. Alors, vous le savez, vous l'avez lu comme tout le monde, il y a un manque à gagner de 800 millions. Le fédéral nous dit : Bien, déshabillez un programme, habillez l'autre.

**M. Barrette :** Ce n'est pas ça, ma question.

**M. Bonnardel :** Alors, dans ces conditions, on continue de négocier avec lui.

**M. Barrette** : Bien, ce n'était pas ça, ma question. Alors, juste pour informer le ministre, là, moi, les projets en milliards de dollars, quand j'étais ministre, j'en ai fait. Il y en a un dont vous allez couper le ruban à un moment donné, pas vous, là, mais la CAQ, 2 milliards, il est dans les temps, il est dans le budget, et j'en suis très fier. Et c'était transparent, tout était public. On a fait des annonces à chaque étape. Tout le monde savait exactement où est-ce qu'on était rendus. Quand on modifiait, on modifiait puis le monde le savait. Vous n'êtes pas capables de faire ça pour un projet aussi important que le troisième lien.

Alors, je vais reposer la question à laquelle, encore une fois, je n'ai pas eu de réponse : Quand est-ce que le ministre a parlé avec son collègue de l'Environnement, qui a fait en sorte qu'apparemment il va y avoir un BAPE sur le réseau structurant? Quelle explication son collègue lui a-t-il donnée? Ça m'intrigue. Quand et c'était quoi, le sujet?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, si le député de La Pinière veut poser la question à mon collègue de l'Environnement, je l'invite à le faire.

**M. Barrette** : La question que j'ai posée, Mme la Présidente, c'est à lui. Je ne conçois pas que son collègue n'ait pas frappé à sa porte pour lui dire : Cher collègue ministre des Transports, regarde, je t'avise qu'il y a un BAPE qui s'en vient, puis le BAPE s'en vient pour telle et telle raison. Alors, la question que je pose, c'est : Quand est-ce que son collègue lui a parlé puis quelle justification qu'il lui a donnée? Moi, je suis convaincu... Moi, je peux vous le dire, là, s'il y avait un projet qui venait toucher... par un de mes collègues, un projet qui vient toucher mes projets, mon collègue avait l'élégance de venir m'en parler. Ça ne se peut pas que son collègue ne lui en ait pas parlé.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, si je ne me trompe pas, la ville de Québec nous avait donné trois ou quatre lettres de groupes environnementaux, à Québec même, qui disaient : Nous n'avons pas besoin d'une évaluation environnementale. C'est rare, ça. Le maire Labeaume était bien fier de dire : Voici la lettre qui vous indique, vous, au gouvernement, de passer outre cette étape, ce que le ministre de l'Environnement ne fera pas, nécessairement. Est-ce qu'il va réduire la durée, le laps de temps? Je vais laisser mon collègue répondre.

Mais il faut se souvenir... Ces groupes environnementaux, unis à 100 % derrière ce réseau structurant, ont envoyé des lettres à la ville de Québec, au gouvernement en nous disant : Vous pouvez sauter cette étape, ce qui est assez rare, ce qui est assez rare, parce qu'aujourd'hui la ville de Québec souhaite obtenir ce réseau structurant, ce projet de tramway, desservir, donc les banlieues, desservir aussi, oui, un axe directement pour le troisième lien, la partie la plus à l'ouest aussi, avec Lévis. Donc, c'est un projet qui est extrêmement important pour la mobilité durable et le transport collectif pour la Rive-Sud et la ville de Québec.

**M. Barrette** : Alors, Mme la Présidente, à ce moment-là, il y a un point d'interrogation qui demeure. Je vois que le ministre semble être heureux d'avoir un BAPE pour le réseau structurant. Pourquoi ne cherche-t-il pas le même bonheur pour le troisième lien?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, qui a dit... est-ce que j'ai dit que j'allais sauter des étapes?

**M. Barrette** : Non, je parle du BAPE, là.

**M. Bonnardel** : Est-ce que j'ai dit que j'allais sauter des étapes environnementales?

**M. Barrette** : Est-ce que le ministre, à ce moment-là, nous annonce qu'il y aura un BAPE pour le troisième lien?

**M. Bonnardel** : Alors, Mme la Présidente, en bonne et due forme, en temps et lieu, nous annoncerons...

**M. Barrette** : Donc, il y aura un BAPE pour le troisième lien?

**M. Bonnardel** : ...toutes les étapes qui devront être faites pour mettre en place la construction du troisième lien.

**M. Barrette** : Écoutez, c'est simple, là, pour que tout le monde soit... parce que c'est tellement... on a tellement des réponses ambiguës, là, puis des fois pas de réponse, avec la réponse du ministre, là, puis c'est oui, là, normalement, la réponse, je comprends qu'en temps et lieu il y aura un BAPE pour le troisième lien. Est-ce que j'ai compris correctement?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, on va respecter toutes les règles environnementales pour l'agriculture, pour la culture, avec toutes les équipes interministérielles que mon sous-ministre pilote avec les différents ministères. Je le répète, on ne va pas bulldozer ces étapes pour être capables de livrer la marchandise d'ici octobre 2022. On va le faire en bonne et due forme. On va respecter les règles. On va respecter les lois.

**M. Barrette** : Nous venons d'apprendre, Mme la Présidente, qu'il y aura un BAPE d'ici 2022. Bon, c'est déjà ça. Le ministre, hier, nous a... Le premier ministre, hier, nous a dit...

**Une voix** : ...

**M. Barrette** : Bien, c'est des étapes avant 2022. Je ne fais que répéter dans le bon ordre les mots pas toujours clairs, mais qui finissent par être clairs, du ministre. C'est correct, c'est correct. On est là pour ça.

Alors, le premier ministre, hier, nous a dit que ce serait un pont. Aujourd'hui, on apprend finalement qu'il va y avoir un BAPE d'ici 2022 pour le troisième lien. On n'a toujours pas de réponse sur l'ensemble de l'oeuvre du bureau de projet. Le ministre ne m'a pas contredit quand je lui ai dit qu'en général le budget alloué au bureau de projet est le reflet de l'ampleur du budget global. Et, en général, c'est tellement le reflet qu'on peut conclure aujourd'hui qu'on va être dans l'ordre facilement de plus de 5, 6 milliards, minimum, là. Alors là, on commence à préciser les choses. C'est bon. Est-ce que j'ai une lecture pas trop pire, M. le ministre?

**M. Bonnardel** : Vous savez, Mme la Présidente, la seule lecture que j'ai, moi, c'est que ce gouvernement a annoncé le réseau structurant de Québec sans rien attacher, a annoncé le réseau structurant en disant : Oui, oui, O.K., c'est un beau projet, 3,3 milliards, nous, on met 1,8, puis le 1,2, il est là, à quelque part, on s'imagine qu'on va l'avoir. Ça, c'est un manque de rigueur flagrant. Ça, c'est ce que peut-être le député de La Pinière et son équipe de l'époque ne veulent pas avouer, mais ça, Mme la Présidente, c'est exactement les façons de faire du Parti libéral du Québec dans les 15 dernières années.

**M. Barrette** : Bon, Mme la Présidente, l'article 287...

**M. Bonnardel** : C'est ça, le Parti libéral du Québec, Mme la Présidente.

**M. Barrette** : Article 35, on m'impose des motifs, Mme la Présidente, s'il vous plaît.

**La Présidente (Mme Grondin)** : S'il vous plaît, messieurs, on termine les 30 secondes qui restent en harmonie, s'il vous plaît.

**M. Bonnardel** : ...Mme la Présidente, en disant au député de La Pinière une chose.

**M. Barrette** : Alors, Mme la Présidente, non, non, mais...

**M. Bonnardel** : On va faire les choses en bonne et due forme, hein?

**M. Barrette** : Ah! Bien, bravo!

**La Présidente (Mme Grondin)** : S'il vous plaît!

**M. Bonnardel** : En bonne et due forme, on va respecter les lois.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Merci beaucoup.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, je vais prendre mes dernières secondes, il m'en risque cinq.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Je vous remercie.

**M. Barrette** : Est-ce que le troisième lien va être financé à partir de l'enveloppe centrale du...

**La Présidente (Mme Grondin)** : Merci beaucoup, M. le député de La Pinière. C'est terminé, merci beaucoup. Nous sommes rendus au bloc d'échange du groupe parlementaire formant le député... formant, pardon, le gouvernement. Vous voyez, M. le député de La Pinière, vous me rendez... Bon, Mme la députée de Repentigny, à vous la parole.

**Mme Lavallée** : Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, vous savez, la population du Québec vieillit rapidement. De plus en plus de personnes souhaitent et veulent rester à domicile le plus longtemps possible, et ça amène le gouvernement et les villes à faire face à des augmentations de demandes en matière de transport adapté et de mobilité. Le transport étant une composante importante pour la participation sociale des personnes handicapées et à mobilité réduite, il est important que le gouvernement maintienne son soutien au transport adapté. Je sais que vous êtes sensible à la question des personnes les plus vulnérables de la société, et les actions gouvernementales du ministère du Transport se reflètent dans le budget et dans les programmes que vous avez présentés.

Vous avez, M. le ministre, envoyé un signal positif que vous prenez la mesure du problème. Nous pouvons constater que plus de 108 millions sont consacrés au transport adapté. Ces sommes additionnelles permettront d'assurer un financement adéquat des sociétés de transport adapté du Québec et au développement des services offerts aux personnes à mobilité réduite. La bonification des programmes d'aide visant la mobilité des personnes handicapées participe aux différents efforts prévus par la Politique de mobilité durable. Nous voyons aussi que 110 millions sont prévus sur les cinq prochaines années pour soutenir le transport des personnes à mobilité réduite.

Le Programme de subvention au transport adapté a permis d'accorder une aide financière à 102 organismes de transport adapté répartis sur l'ensemble du Québec. Les 117 600 personnes admissibles au transport adapté ont effectué près de 8,6 millions de déplacements, et 65 % de ce transport a été effectué en taxi. Certaines modifications au programme

ont permis aux organismes de transport adapté de garder leur enveloppe de base pour les organismes qui ont connu des baisses d'achalandage et une augmentation significative de la contribution de base pour les organismes de croissance. M. le ministre, j'aimerais que vous nous partagiez votre vision pour le transport adapté au Québec pour le futur.

• (16 h 30) •

**M. Bonnardel :** Merci, Mme la députée. On va avoir le temps un peu de rectifier certains faits. Là, je vous amène au projet de loi n° 17, où on a déposé une loi qui va mieux encadrer et permettre une meilleure offre pour le transport adapté, les plus démunis, les personnes handicapées. Je dis ça parce qu'il y a certains opposants qui ont osé prétendre ou mentionner que, soudainement, on avait oublié ces gens, dans la loi, là, les taxis qui, majoritairement, vous l'avez mentionné, à hauteur d'à peu près 65 %, offrent ce service à peu près 110 000, 115 000 personnes ou un peu plus, ce qui est complètement faux.

Jamais, et je le redis, jamais que je n'ai entendu des groupes qui disent : On nous a oubliés. Premièrement, on va recevoir des groupes très spécifiques dans les prochaines semaines, après les études de crédits, qui vont venir témoigner, parler, donc, avec un mémoire, sur le projet de loi n° 17. On a reçu déjà un groupe, la semaine passée, qui englobe, donc, qui chapeaute ces différentes sociétés de transport adapté qui signent des contrats avec les municipalités, qui sont en faveur, qui sont en faveur de la loi. Pourquoi? Parce qu'ils nous disent une chose, premièrement, l'industrie du taxi fait un excellent travail.

Majoritairement, les taxis qui offrent le service de transport adapté, que ce soit pour les différentes villes XY, je dirais que la majorité, «top-notch», excusez de le dire ainsi en anglais. Mais il y a peut-être ce 20 % ou ce 25 % où, malheureusement, dans certains territoires, certaines MRC, le service ne peut être donné pour des raisons x. Il n'y a soit pas de société pour personne, les municipalités ne peuvent pas signer, et là on a un lien malheureux, à savoir... Je parlais, au début du dépôt de cette loi, des dessertes d'agglomération, donc les territoires protégés un peu partout sur le territoire, où, nécessairement, une société qui offre... une compagnie de taxi qui offre un service dans une ville ou une MRC X ne pouvait pas aller offrir ses services dans une autre zone parce qu'elle n'avait pas droit. Alors, ça va permettre, premièrement, à ces villes, ces municipalités de signer des contrats avec d'autres sociétés de taxi, d'autres taxis qui peuvent offrir ce service, qui n'ont peut-être pas assez de demandes, qui pourraient peut-être en prendre un peu plus, qui pourront le faire. Et ceux qui ne pourront pas se rendre là, bien, il va naître quelque chose, et ce quelque chose, bien, c'est des sociétés additionnelles ou c'est un service additionnel d'une firme XYZ, qui va prendre le taureau par les cornes, qui va se dire : Bien là, on a des charges beaucoup moindres.

Et là je vous amène, globalement, dans le projet de loi comme tel, quand je dis : Pour moi, il était important de baisser le fardeau administratif, réglementaire et surtout financier de l'industrie du taxi, bien, c'est d'amener les chauffeurs à abolir la classe 4C. Là, il faut faire attention quand on disait : 4C, c'est une formation spéciale. Il n'y aura rien de très, très différent entre le 4C qu'on demandait avant versus le 5 que vous avez sûrement sur votre permis de conduire. Et on vous demande : C'est la classe 5, puis vous conduisez depuis un an, puis c'est correct.

La formation. La formation ne sera pas juste minimale. Il y a une formation qui est donnée. Exemple, en Gaspésie, sept heures, sept heures à Granby, 35 heures Uber, 35 heures, exemple, Eva, 110, Québec, 160, Montréal, avec des coûts quand même astronomiques. Exemple, Montréal, là, c'est jusqu'à 1 200 \$ de la formation. Par règlement, on va définir un nombre d'heures pour que tout le monde soit nécessairement formé soit par le répondant, répondant qui peut être Eva, puis, de l'autre côté, ça peut être soit la SAAQ qui va donner, sur son site Internet, pour se rendre ça un peu facile... Quand je dis facile, c'est facile d'accès, là, pas nécessairement pour se rendre à la SAAQ. On pourra le faire directement sur Internet.

Donc, on réduit ça. On enlève la plaque T, la plaque T qui coûte 1 000 \$, le permis annuel à la Commission de transports, qui était de 109 \$. Les dessertes d'agglomération, je le mentionnais... La tarification dynamique, on enlève le monopole d'Uber. Uber étaient les seuls à aller faire de la tarification dynamique. On le sait, là, quand la demande était très forte, bien, à certaines occasions, qu'on soit au Centre Videotron ou au Centre Bell, à Montréal, bien, des fois, le coût d'une course pouvait augmenter de 1,5 ou 2 quelquefois. Et les taxis nous le demandaient. Les taxis, dès le début, lors de mes rencontres du 13 décembre, me disaient : Réduisez certains fardeaux — c'est ce qu'on a fait — permettez-nous de faire de la tarification dynamique. C'est ce qu'on leur donne. C'est ce qui sera disponible immédiatement après l'adoption de la loi. On leur donne ça, la tarification dynamique.

Puis je pense que vous m'avez déjà entendu... Imaginez, il y a 50 millions de courses au Québec. Dans ces 50 millions, il y en a des milliers qui sont faites spécifiquement pour le transport adapté, et c'est... 40 millions, c'est le taxi traditionnel qui fait ces courses. De l'autre côté, bien, c'est l'application mobile qu'on utilise soit pour Taxis Coop, Taxi Laurier, ou Eva, Uber ou autres de ce monde dans les prochaines années. Donc, il y a un potentiel énorme.

Le transport adapté, est-ce qu'on peut améliorer encore l'offre que l'on met de l'avant dans le projet de loi? Assurément. De là on va entendre les groupes dans les prochaines journées. Pour moi, je veux rassurer surtout ceux qui nous écoutent, jamais on n'a eu l'intention de mettre à mal le transport adapté. On va s'assurer d'offrir un service adéquat à tout le monde sur tout le territoire. Puis je le sais, là, qu'il y a des difficultés, surtout en région. Il y a des disparités. Il y a une différence, nécessairement, côté urbain et rural, nécessairement. Puis, dans ces conditions où il n'y a pas de service présentement, on veut donner la possibilité, donc, en augmentant l'offre, et en libéralisant, si je peux le dire ainsi, puis en enlevant les dessertes d'agglomération, la possibilité à une société X de s'établir dans un coin puis d'être capable de répondre aux besoins des populations qui le demandent.

Donc, encore une fois, c'est un projet de loi qui va assurer, puis je le répète bien humblement, la pérennité et la vitalité de l'industrie du taxi dans le futur, aussi des nouvelles technologies. Puis tout le monde va être capable d'y trouver sa place, sur la patinoire. Mais c'est certain qu'après 50 ans où l'industrie a eu les mêmes règles, n'a pas bougé, ou à peu près... Mais aujourd'hui l'industrie du taxi, on l'a vu dans les trois, quatre dernières semaines, s'est sentie un peu secouée. Et c'est pour ça qu'on a fait ces annonces, bon, un premier 500 millions de dollars perçu par... payé par l'ensemble des contribuables québécois, et, de l'autre côté, bien, la portion de 260 millions sera payée par l'utilisateur, donc l'utilisateur de l'industrie du taxi.

Et, dans ces conditions, on prévoit qu'avec 50 millions de courses on sera capables dans un horizon de cinq à six ans de rembourser cette somme au complet. Donc, les propriétaires de taxis qui nous écoutent, entre cinq et six ans, ceux qui ont payé 50 000 \$, voilà 15 ans, leurs permis se verront rembourser un montant de 50 000 \$, puis ceux qui ont payé 180 000 \$ voilà un an se verront rembourser un montant de 180 000 \$. Donc, on répond aux inquiétudes.

Puis on oublie souvent aussi, là, le propriétaire, le chauffeur locataire. Les chauffeurs locataires qui payaient, par semaine, un 300 \$, 400 \$, 500 \$, 600 \$, si, exemple, ils avaient accès à l'aéroport, ceux qui payaient 600 \$ par semaine, imaginez, là, c'est immédiatement dans leurs poches. Vous allez me dire : Il y aura un coût additionnel de quoi? S'acheter une voiture, c'est certain, parce que, quand tu payais ton 600 \$, tu embarquais dans l'auto, tu avais la voiture qui était la propriété du propriétaire de permis. Mais 600 \$ par semaine fois 52 semaines, c'est immédiatement 30 000 \$ dans leurs poches. Vous comprendrez que s'acheter une voiture, la mettre aux conditions... Je pense que les chauffeurs auront des sommes importantes dans leurs poches avant de commencer leurs premières courses.

Puis je reviens, donc, à votre question. Le transport adapté sera assurément protégé dans ce projet de loi. C'est trop important. On ne peut pas oublier ça. Puis, encore une fois, on va desservir, avec cette loi, partout, partout, partout, une offre additionnelle, au Québec, aux Québécois puis aux plus démunis pour être capables de répondre aux besoins de ces personnes.

**Mme Lavallée :** Puis je vois que, dans le Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles, il y a des programmes de subvention pour adapter les voitures des propriétaires de taxi justement pour en faire des... les adapter pour devenir des voitures accessibles pour les personnes handicapées. Donc, l'aide financière, c'est 15 000 \$, l'aide maximum. Donc, c'est encore une façon, pour vous, de venir en aide aux chauffeurs de taxi qui veulent offrir ce service-là, qui va être complémentaire aux compagnies existantes en transport adapté. Donc, pour vous, c'est des partenaires. C'est un complément à ce qui s'offre par des compagnies qui font du transport adapté, mais qui ne suffisent pas à la tâche... et qu'on peut utiliser les services de taxi, là.

• (16 h 40) •

**M. Bonnardel :** Oui, c'est une très bonne question parce qu'au-delà de l'augmentation de l'offre qu'on souhaite, dans le futur, dans les régions pas juste éloignées, là, mais les secteurs où... Je me souviens, là, le groupe nous disait : Il y a des endroits où il n'y a personne, pour des raisons x, parce qu'une municipalité X voudrait signer un contrat avec la société de taxi là-bas, mais pas dans le territoire, elle ne peut pas, elle est dans l'autre territoire. Donc, en 2019, pour moi, c'est aberrant, ridicule de continuer comme ça.

Puis, ces sociétés, je reste persuadé qu'elles seront capables peut-être d'offrir ce service à d'autres villages, d'autres municipalités, d'autres villes, et ce programme de... Puis là c'est de là que, si une société possédait quatre véhicules, bien, ils vont peut-être en acheter un cinquième. Ils vont peut-être en acheter un cinquième puis là profiter, donc, du Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles, comme vous le mentionniez, là.

Donc, on a adapté, je pense, vous l'avez dit, là, mais, 2018, 43 taxis, 14 autobus. Donc, c'est une aide financière de 15 000 \$ qui est maintenue. Puis, on le sait, là, les particularités d'une vanette sont bien différentes d'une van régulière versus une van qui doit être adaptée pour les gens ou les personnes handicapées. On va le dire ainsi.

Donc, c'est des sommes importantes. Pour nous, il faut continuer de bonifier les aides spécifiques. Et on aura, nécessairement, aussi, comme je le mentionnais, donc, 3,5 millions pour le Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles, 3 millions pour le Programme de subvention du transport adapté aussi. Donc, c'est des sommes importantes. C'est des sommes qui seront toujours disponibles pour l'industrie du taxi ou ceux qui souhaitent faire du transport adapté dans le futur.

**Mme Lavallée :** Donc, je comprends ce que la...

**La Présidente (Mme Grondin) :** En conclusion, s'il vous plaît. Il reste 30 secondes.

**Mme Lavallée :** Votre projet de loi n° 17, vous allez avoir, dans ce projet de loi là, des dispositions qui vont être relatives justement à l'offre de service des taxis pour le transport adapté. Donc, vous allez comme protéger ça?

**M. Bonnardel :** Bien, tout peut être amélioré, Mme la députée. Alors, dans ces conditions, on va permettre, dans cette loi, donc, d'augmenter l'offre de certaines sociétés, de pouvoir répondre à une demande qui n'est pas là dans certains villes ou villages. C'est exactement ce que les groupes nous ont mentionné, donc. Puis je veux qu'on soit bien sûr, là, qu'on m'écoute bien, là, on va assurer le service de transport adapté partout sur le territoire québécois. On va le faire du mieux possible... puis surtout être capables, avec cette loi, d'augmenter l'offre puis de répondre aux besoins des régions qui n'ont pas ce service.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Nous sommes maintenant rendus au bloc d'intervention du groupe parlementaire formant le deuxième groupe d'opposition. Mme la députée de Mercier, vous avez 17 min 30 s.

**Mme Ghazal :** Très bien. Merci, Mme la Présidente. Alors, les sociétés de transport se plaignent énormément. Elles se forcent tous les jours à offrir des services aux usagers, de répondre aux besoins. Puis ils ont beaucoup, beaucoup de problèmes de financement pour leurs coûts d'opération. Puis je parle des sociétés de transport que ce soit dans les grandes villes, comme à Montréal, mais aussi, par exemple, à Québec, à Sherbrooke, Saguenay, Trois-Rivières. Ils ont beaucoup, beaucoup de difficultés. Ils sont pris à la gorge puis ils essaient, là, par toutes sortes de moyens, d'être... de trouver des solutions puis du financement parce qu'en ce moment ils n'y arrivent pas.

Et, selon les experts, en fait, ce qu'on dit, c'est qu'il faut revoir le partage des coûts d'exploitation, là, pour les sociétés de transport, les municipalités aussi demandent ça, entre les municipalités... l'argent que ces sociétés de transport ont des municipalités et aussi du gouvernement. Je voulais savoir qu'est-ce que le gouvernement a l'intention de faire avec ça pour répondre à cet appel-là.

**M. Bonnardel :** C'est une très bonne question. Il est certain que c'est un grand défi. On le sait, le transport collectif, au Québec, même partout dans le monde, est déficitaire, dans une certaine mesure. Les gouvernements ont besoin de mettre des sommes importantes pour supporter... On n'a qu'à penser au RTC, on n'a qu'à penser à la STM, peu importe qu'on soit à Granby, qu'on soit partout, on a besoin de financer le transport collectif. Et je l'ai mentionné un peu au début de mon intervention, ce matin, diversifier les sources de financement, c'est le défi que j'ai, que mon collègue de Beauharnois a dans le chantier de la Politique de mobilité durable. On va chercher des sommes sur... À Montréal, on va chercher des sommes sur le... pas le permis de conduire, mais sur les droits d'immatriculation. Ça, c'est un des points... à Montréal, un jour, on a décidé... ce qui existe présentement à Montréal, là.

Bon, alors le chantier comme tel, la façon que, dans le futur, on va diversifier, donc, ce financement, c'est le défi que mon collègue va avoir. Dans les comités de suivi que nous avons dans la PMD, tout le monde se pose des questions. Puis on le sait très, très bien, puis je le disais tantôt, vous m'avez entendu, si on veut changer les comportements futurs des gens qui prennent leurs voitures, il faut leur donner des outils, des routes, des ponts où on va permettre soit des tramways, soit un REM, soit des autobus, du covoiturage d'être disponible, donc, sur ces axes routiers. Donc, je vous le dis, ça va être défini dans la PMD.

**Mme Ghazal :** Mais en fait je veux juste comprendre... Parce qu'eux autres, ils ont des besoins urgents pour le financement puis ils essaient de trouver de l'argent. Dans le fond, parce que les municipalités n'en ont pas assez, ils essaient de trouver du financement. Est-ce que le gouvernement va investir plus, oui ou non?

**M. Bonnardel :** Oui, oui.

**Mme Ghazal :** Oui?

**M. Bonnardel :** Oui. Il y a des sommes additionnelles de 677 millions qui vont être disponibles, donc, afin d'améliorer l'offre de service de 5 % par année jusqu'en 2023, en plus, donc, des bonifications budgétaires au Programme d'aide au développement du transport collectif. L'acquisition, exemple, d'autobus électriques à partir de 2025...

**Mme Ghazal :** C'est à partir d'aussi loin... Mais, en ce moment, en attendant, comment est-ce qu'on va... Comment est-ce que les... Je veux dire, jusqu'en 2023, là, ces gens, les sociétés de transport cherchent du financement. Qu'est-ce qu'elles font maintenant? Et là il y a, en ce moment... Vous avez parlé de la ville de Montréal. Ça fait quelques années, les automobilistes paient pour financer le transport en commun. Ça, c'est ce qu'on appelle le pollueur-payeur. Puis là les différentes municipalités dans la Communauté métropolitaine de Montréal, ils sont en train, eux autres... Parce qu'ils cherchent, ils essaient de trouver des modes de financement... je veux dire, du financement, de l'argent. Donc, ce qu'ils veulent, c'est que les automobilistes des banlieues aussi, comme les automobilistes de Montréal, eux aussi, paient pour financer ça. Malheureusement, Mme la députée... Chantal Rouleau, la députée de...

**M. Bonnardel :** Pointe-aux-Trembles.

**Mme Ghazal :** ...Pointe-aux-Trembles, la ministre, donc, déléguée aux Transports, elle a tout de suite fermé la porte.

**M. Bonnardel :** Bien, comme je vous disais, donc, rapidement...

**Mme Ghazal :** Est-ce que vous êtes ouvert à cette... Parce que, là, vous disiez que c'était une bonne source de financement, la SAAQ, pour les automobilistes de Montréal. Est-ce que c'est une bonne chose aussi que les gens des banlieues qui vont à Montréal, eux aussi paient sous le principe de pollueur-payeur?

**M. Bonnardel :** Il est prématuré, Mme la députée, de vous dire de quelle façon on va diversifier nos politiques de financement dans le futur. Je comprends qu'à Montréal ça se fait présentement. Quelles seront les pistes de solution qu'on va prendre dans le futur pour être capables de mieux financer? Encore une fois, il y a des programmes. Est-ce que c'est assez? Ce ne le sera peut-être jamais.

**Mme Ghazal :** Non, eux autres vont vous dire que non, là. C'est ma question.

**M. Bonnardel :** Voilà, ce ne sera peut-être jamais assez. Les municipalités veulent en mettre le moins possible. Donc, si les municipalités n'en mettent pas, qui en met? Voilà. À quelque part, il y a les compétences municipales, il y a les villes, il y a l'État, nous. Et, dans ces conditions, je vous le dis, il est prématuré de vous dire de quelle façon ou va agir, mais il est immensément important pour moi de trouver les meilleures pistes de solution, ne pas pénaliser un pour rendre heureux l'autre.

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le ministre, je vous invite à...

**Mme Ghazal :** Ça veut dire que ce n'est pas maintenant qu'on va... Alors que, maintenant, il y a des besoins urgents, l'offre n'est pas assez grande. Les gens demandent de prendre du transport en commun pas uniquement dans les... Je veux dire, à la ville de Montréal, là, on le voit, là, les métros sont bondés. On a de la difficulté à offrir plus de services. Les gens veulent, mais l'offre n'est pas assez suffisante. Puis là, de ce que je comprends, c'est que le gouvernement, vous n'êtes pas prêts à répondre à ces municipalités-là qui cherchent du financement. À un moment donné, je veux dire, c'est limité, ils ne peuvent pas tout le temps aller chercher ça dans les poches... les taxes, là. Mais, par exemple, pour le troisième lien, 325 millions tout de suite, c'est là, c'est fait, on donne l'argent sans aucun problème. Je vous assure que, si les sociétés de transport, vous leur donniez aujourd'hui 325 millions, ils vont sauter de joie.

**M. Bonnardel :** Les sociétés de transport, Mme la députée, reçoivent des centaines de millions de dollars aussi. On les supporte financièrement parce qu'il est important de les supporter. Encore une fois, les municipalités participent avec nous dans ce comité de suivi à la politique de financement de la PMD. Mon collègue va partir en tournée rapidement cette année pour être capable de nous donner des pistes de solution en début 2020. Je sais que vous souhaiteriez qu'on aille plus vite. Maintenant, il y a énormément de projets. Tu sais, vous dites : L'offre n'est peut-être pas adéquate. Je vous ramène 30 secondes à un projet, le REM. Ce projet va changer la dynamique des transports collectifs à Montréal, Rive-Sud, Rive-Nord, comme on ne peut même pas imaginer.

**Mme Ghazal :** Mais il y a aussi...

**M. Bonnardel :** C'est une offre qui va être immensément intéressante pour les banlieues, pour Montréal.

**Mme Ghazal :** Oui, ça, c'est pour plus tard. Mais l'argent pour... Parce que c'est aussi les coûts d'opération, payer les chauffeurs, etc. Donc, c'est énormément... Ils sont pris à la gorge puis là ils ont trouvé une solution, que les automobilistes des banlieues paient aussi, sur leurs permis, là, comme les gens de la ville de Montréal le font... et Mme la députée de Pointe-aux-Trembles ferme la porte. Est-ce que vous aussi, vous fermez la porte? Ils essaient d'être créatifs. Il n'y a pas beaucoup, beaucoup de choix, là. Il y a les taxes foncières, mais là, je veux dire, ils en ont assez demandé. Il y a l'argent du gouvernement. Quelle autre source de financement? À quel saint leur demandez-vous de se vouer?

• (16 h 50) •

**M. Bonnardel :** Mme la députée...

**Mme Ghazal :** Disons, dans ces moments làiques...

**M. Bonnardel :** Il va être le saint du financement, lui.

**Mme Ghazal :** Parce que, souvent, je pense, aussi, M. le premier ministre dit : Ah! bien, quand on n'est pas pressés, on met ça dans un chantier, un comité, une consultation, c'est pour plus tard, on laisse ça à plus tard. Mais aujourd'hui qu'est-ce que vous leur répondez? Ils trouvent des solutions, on leur ferme la porte. Qu'est-ce qu'ils vont faire? Les municipalités n'en peuvent plus.

**M. Bonnardel :** Mme la députée, les municipalités participent avec nous au plan d'action, à la Politique de mobilité durable, dans le comité de suivi. J'ai rencontré ces gens voilà trois mois déjà, là. Tous étaient assis en avant de moi, à Montréal, tous comprennent l'urgence de la situation. Le député de Beauharnois, là, ce n'est pas en 2022 que je lui ai demandé de me donner un portrait, c'est en 2020, là, c'est à la fin de cette année, là, pour qu'on soit capables dès le début 2020 de définir de quelle façon on va diversifier notre offre, pas... oui, notre offre de financement, de quelle façon... Je sais que vous voudriez qu'on aille plus vite, mais donnez-nous...

**Mme Ghazal :** Mais ils ont des solutions déjà.

**M. Bonnardel :** Oui, mais, bien, écoutez, vous savez quoi...

**Mme Ghazal :** Donc, si je comprends bien, le troisième lien est si urgent... alors qu'il n'y a aucune étude qui démontre qu'il y a des besoins. Bon, il y a des sondages, mais pas d'études qui disent qu'il y a un besoin. Mais, par exemple, pour ce qui est du transport en commun, où les gens veulent le prendre, où ça devient... Je veux dire, vous disiez qu'il faut les encourager à le prendre. Là, il y a des problèmes avec Deux-Montagnes. Il y en a qui commencent à penser à soit quitter leur emploi ou soit prendre leurs voitures. Donc, on est en train de faire exactement le contraire. Ça, ce n'est pas urgent, ce n'est pas grave, on va rester tout à l'auto. C'est décourageant pour les gens qui veulent prendre le transport en commun, alors que ça devait être le contraire.

J'ai entendu votre plaidoyer, votre discours où est-ce que vous parlez du transport en commun, mais on n'arrive pas à le croire, c'est-à-dire, on ne le sent pas. On entend ce que vous dites. C'est un discours. C'est des lignes de com quand on parle de transport en commun, mais on ne sent pas cette passion que vous avez quand vous parlez du troisième lien, par exemple.

**M. Bonnardel :** Mme la députée, en tout respect, en tout respect, c'est facile de mettre en opposition tous les projets routiers versus le transport collectif.

**Mme Ghazal :** Ce n'est pas ça que je suis en train de faire.

**M. Bonnardel :** Je le sais, mais c'est facile de dire : Ah! il faut mettre de l'argent là.

**Mme Ghazal :** Mais il faut aller chercher dans quelles poches?

**M. Bonnardel :** Vous savez, on met 192 millions, 192 millions, en mesures d'atténuation pour le REM. On met 200 millions, près de 200 millions de dollars, là. C'est des sommes importantes, là, pour être capables de répondre à un grand projet, qui est celui du REM. C'est certain que, le REM, si on pouvait faire ça demain matin puis que le projet puisse prendre forme, on serait bien heureux. Mais, à quelque part, on a des défis de temps de réalisation, d'échéanciers. Et les sommes que vous me demandez, on en met déjà beaucoup puis on va en mettre encore plus dans le futur.

**Mme Ghazal :** Donc, la réponse que vous donnez aux sociétés de transport et aux municipalités, ça va être plus tard, après la prochaine élection.

Pour ce qui est du REM, vu que le ministre a très, très, très envie de parler du REM, je vais vous en parler. Moi, la façon que notre formation politique, Québec solidaire, on voit le transport en commun, c'est un service qu'on offre à la population, un service essentiel, même. Pour certaines personnes, ce n'est pas un choix. Il y en a qui font le choix de laisser leurs voitures à la maison. Il y en a qui n'ont pas juste le choix, c'est leur façon de se déplacer. C'est un service public. Le REM, lui, la façon qu'il a été fait, c'est un projet qui doit être rentable. C'est un projet de financement qui doit rapporter des rendements. Ce n'est pas perçu comme un service public.

Donc là, il y a deux visions. Là, ce qu'on apprenait, cette semaine ou la semaine passée, c'est qu'en plus de ça la façon que le REM est pensé par la Caisse de dépôt et placement, c'est juste un projet indépendant de tout ce qui existe déjà à Montréal, et on le met... on le place dans la ville sans réflexion avec tout ce qui existe. Par exemple, c'est incroyable qu'on n'ait pas pensé de relier le REM à la gare de Dorval, un kilomètre de tronçon. Comment ça se fait? Est-ce que vous allez mettre votre nez dedans pour regarder comment ça se passe, ce projet-là?

**M. Bonnardel :** Mme la députée, la STM, qui offre un service incroyable, à Montréal, en transport, qu'on supporte financièrement, qui a un des plus beaux métros, dans le top 10 des grandes villes de ce monde, le top 10, le REM va être en appui, un apport important au transport collectif. Est-ce que le REM peut faire mieux? Assurément, assurément.

**Mme Ghazal :** Vous allez leur parler?

**M. Bonnardel :** Est-ce que vous pensez qu'on laisse le REM aller sans nécessairement regarder de quelle façon il pourrait peut-être améliorer, entre guillemets, les dessertes XY? Assurément, comme ministre, avec l'équipe, je communique avec l'équipe du REM souvent. On regarde la progression. On regarde comment eux travaillent. On regarde avec la STM comment on peut arrimer ces deux projets, ces deux sociétés immensément importantes. Mais ne me dites pas que le REM ne sera pas un projet incroyable. C'est le plus beau projet depuis le métro de Montréal, Mme la députée. Ça va changer la dynamique du transport collectif partout sur l'île, sur la Rive-Sud, sur la Rive-Nord. Écoutez, le gouvernement n'avait pas... Oui, c'était l'ancien gouvernement qui était au pouvoir, qui a mis ça de l'avant. On a supporté, on a mis... main dans la main, on a travaillé ensemble pour être capables de faire avancer ce projet. On continue puis on est fiers de supporter le REM.

**Mme Ghazal :** Mais, en fait, ce que je suis en train de dire, c'est que la... mais là je vois que ce n'est pas... Ce que je suis en train de dire, c'est que je vois que la façon que c'est fait, c'est comme fait de façon indépendante, le projet. Est-ce que vous trouvez que c'est normal qu'on ne l'ait pas relié à la gare de Dorval? Est-ce que ça, ça va changer? Est-ce que ça, vous allez exiger que ce soit corrigé ou vous allez laisser la Caisse de dépôt et placement, et la société, là, qui gère ça, le faire seul?

**M. Bonnardel :** Tout ce qui peut être amélioré de la part de la caisse...

**Mme Ghazal :** Mais c'est plus qu'améliorer, il y a l'agence...

**La Présidente (Mme Grondin) :** ...vous adresser à la présidence. Ça va aller mieux dans les échanges. On va tous comprendre.

**Mme Ghazal :** Oui, très bien.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci.

**Mme Ghazal :** Donc, ce que je voulais demander... Il y a l'ARTM, donc — peut-être que des représentants sont ici — qui a été mise en place en 2017 exprès pour planifier, pour avoir un regard, de façon générale et globale, des besoins. Est-ce que ces gens-là sont consultés aussi pour le projet du REM?

**M. Bonnardel :** Il y a eu une multitude d'équipes, de comités qui ont été mis en place pour aller de l'avant et mettre en place, donc, ce Réseau express métropolitain, encore une fois qui va répondre à d'énormes besoins, d'énormes besoins. Un

projet de 6,3 milliards, ce n'est pas banal. C'est un projet d'une importance capitale pour le transport collectif. Mme la députée, l'offre va être améliorée, différente, meilleure pour la ville de Montréal, pour la Rive-Sud et la Rive-Nord. Et là-dessus, si le REM peut améliorer encore une fois son projet, je suis persuadé qu'elle le fera dans le futur.

**Mme Ghazal :** Puis il y a aussi une autre... Est-ce qu'aussi vous allez pouvoir regarder pour qu'il y ait une meilleure connexion, vu que vous allez aller aussi sur la Rive-Sud, à la station du Dix30?

**M. Bonnardel :** Oui, c'est un bon point. Toutes les sociétés de transport, les bus qui sont sous l'égide de l'ARTM, je vais le dire ainsi, là, signent un partenariat avec le REM pour, nécessairement, avoir un accès direct, donc, au stationnement puis être capables d'avoir un accès directement au REM. On va travailler aussi, nécessairement, le transport d'autobus entre Sherbrooke et Montréal. Ça, ça pourrait être une problématique dans le futur, à savoir qu'ils ne sont pas desservis. On n'est pas dans le territoire de l'ARTM. Mais je veux m'assurer que tous ceux qui utilisent le transport en commun, qu'on parle de Sherbrooke ou ailleurs, on soit capables d'avoir un service direct et ne pas nécessairement perdre notre temps, encore une fois, sur le futur pont. La dynamique de transport collectif, changer les comportements, pour moi, c'est extrêmement important. Puis il faut donner les outils aux gens pour se dire : Est-ce que je laisse ma voiture chez moi, est-ce que je prends le transport et le bus? C'est le défi que je vais avoir.

**Mme Ghazal :** Par rapport au transport en commun, aussi, pour les investissements, là, c'est plus en infrastructures, vous avez probablement vu la statistique où, en Ontario, le gouvernement de l'Ontario paie cinq fois plus par habitant que ce qui est payé par habitant, là, en matière d'investissement en transport en commun... J'imagine que vous avez vu... Vous savez, vous avez parlé du métro, du beau métro qu'il y a en ce moment. Des fois, là, vraiment, je vous invite à aller... si vous allez à Montréal, de prendre le transport... le métro à l'heure de pointe. C'est extrêmement difficile de rentrer à l'intérieur. Il faut laisser passer plusieurs trains.

Donc, oui, on a été des pionniers dans le passé, mais on dirait qu'on est restés assis sur nos lauriers. Et là, en fait, il faut qu'on rattrape notre retard de façon importante, extrêmement importante, au lieu de simplement investir dans... c'est-à-dire, de façon extrêmement importante par rapport aux investissements dans le réseau routier, parce qu'on sait que, dans les routes, c'est une concurrence. Plus on investit dans les routes, plus les gens vont utiliser leurs voitures. Toutes les études le démontrent, et ça va en concurrence avec tous les efforts qu'on fait en matière de transport en commun. Donc, c'est bien beau, les discours, mais est-ce que vous trouvez que l'investissement actuel qu'on a en transport en commun, de cinq fois moins qu'en Ontario, c'est suffisant? Et est-ce qu'on doit être fiers de ça?

**M. Bonnardel :** Bien, l'Ontario a sous-investi pendant des années. Ça, c'est une chose extrêmement importante. De l'autre côté, je le mentionnais tantôt, sur le 24,5 milliards que nous avons dans le PQI, il y a 4,5 milliards qui est dédié à de nouveaux projets. On parle du réseau routier, 4,5. Si on prend le 9 036 000 000 \$ alloué au transport collectif, il y en a 5,6, il y a plus d'argent pour de nouveaux projets en transport collectif versus les nouveaux projets en réseau routier. Donc, on fait un effort considérable. Je ne veux pas vous énumérer tous les projets, mais vous m'avez déjà entendu là-dessus.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Encore 30 secondes, s'il vous plaît.

**Mme Ghazal :** Non, je les connais.

**M. Bonnardel :** Bien, vous m'avez rapidement... Vous les connaissez?

**Mme Ghazal :** Non, non, bien, je les connais, les projets. Mais vous êtes d'accord que ce que vous venez de me montrer ne va pas nous permettre de rattraper notre retard. Vous savez, c'est un avantage concurrentiel d'avoir du transport en commun dans les villes modernes. Vous parlez de moderniser les taxis. Bien, dans les villes modernes, le transport en commun en fait partie.

• (17 heures) •

**M. Bonnardel :** Je pense que le REM va répondre aussi, assurément, assurément, à une demande additionnelle des usagers.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci beaucoup. Nous sommes maintenant rendus au groupe parlementaire formant le gouvernement. M. le député de Richelieu, vous avez 14 minutes.

**M. Émond :** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Heureux à mon tour de prendre la parole dans cet exercice important qu'est l'étude des crédits. Après avoir échangé avec la ministre de la Culture, hier avec le président du Conseil du trésor, je suis heureux de le faire aujourd'hui avec M. le ministre des Transports. Je salue toute votre équipe qui vous accompagne. Je salue les collègues de l'équipe gouvernementale, les collègues des oppositions, mon collègue de La Pinière, avec qui on commence à avoir l'habitude d'échanger dans les interpellations du vendredi, dans le cadre de la Commission des finances publiques. Et je vous retrouve avec une joie à peine dissimulée, M. le collègue. Je le dis sans aucune amertume. Et on passe un bel après-midi. Moi, j'avais apporté avec moi ma procédure parlementaire, puis, plus tôt que ça, il y a un échange de chocolats, hein, qui a eu lieu, donc ça se passe très, très bien.

Trêve de plaisanteries. Le ministère des Transports, c'est un important ministère, puis le transport dans sa globalité, ça occupe beaucoup de place dans nos vies, dans notre quotidien. Pour les nouveaux députés comme moi, et puis ça arrive

sûrement dans l'ensemble de vos circonscriptions, tous les enjeux qui ont un lien avec le transport, on est beaucoup interpellés dans notre quotidien par l'ensemble de nos citoyens. On sait aussi que le transport sous toutes ses formes, ça a des répercussions importantes, quand qu'on parle de gaz à effet de serre, d'émissions de gaz à effet de serre. Puis je suis heureux d'entendre que le ministre en a parlé dans ses remarques préliminaires, il y a des sommes importantes qui sont dédiées au transport collectif, et ça fait le bonheur de notre collègue du deuxième groupe d'opposition, d'ailleurs.

Mais, pour les gens en région, dans mon comté, moi, je suis dans le coin de Sorel-Tracy, vous savez, le transport individuel, ça continue d'occuper quand même une place importante. Alors, je suis heureux d'entendre le ministre quand il parle des travaux pour le tablier du pont Laviolette, à Trois-Rivières, dans un comté qui n'est pas très loin du mien. J'ai eu des discussions avec les directions régionales dans mon coin et puis je suis heureux de les entendre parler que le tablier du pont Maurice-Martel, qui enjambe la rivière Richelieu dans ma propre circonscription, est à l'étude et sera également amené très bientôt.

Je me permets d'ouvrir une petite parenthèse, Mme la Présidente, pour saluer, de la part de notre gouvernement, la reconduction du programme Roulez vert, une mesure qu'on connaît bien, qui offre un incitatif pour ceux et celles qui veulent faire l'acquisition d'un véhicule à zéro émission. Et, Mme la Présidente, moi, j'ai succombé après plusieurs années d'intenses pressions. Je le dis à la blague. Il y a un groupe, dans mon coin, qui s'appelle Roulez-Vert Sorel-Tracy. Je salue Benoît et Pierre qui, depuis le... bien, ça fait déjà quelques années, me vantent les bienfaits de la voiture électrique. Et, au-delà des bienfaits économiques aussi.

Vous savez, Mme la Présidente, quand on se promène, quand on effectue nos déplacements avec une voiture zéro émission, bien, on fait le plein, le plein d'énergie avec notre propre énergie issue de notre hydroélectricité, plutôt qu'avec le pétrole. Puis ça, bien, je pense que c'est important au niveau économique pour les Québécois parce que ça contribue, entre autres, à réduire notre déficit commercial, hein, avec le reste de... Alors, je pense qu'aussi avec l'arrivée, là, sur le marché de plusieurs véhicules avec une autonomie beaucoup plus grande, avec des prix qui sont sans cesse à la baisse, je pense qu'on va vivre bientôt au Québec une espèce de point de bascule qui va faire en sorte que davantage de familles, davantage de contribuables vont se tourner vers la voiture électrique, ne serait-ce, dans les régions comme la mienne, comme deuxième voiture, puis ça va avoir des impacts importants sur les GES.

Je ferme la parenthèse, Mme la Présidente, parce que le transport individuel, c'est quelque chose d'important, mais il y a aussi les véhicules lourds, puis surtout toute l'industrie du transport routier, des marchandises. Alors, je m'excuse, c'est un long détour, qui n'était pas parsemé d'aucun cône orange, Mme la Présidente, tout ça pour vous amener à parler du programme Écocamionnage.

Alors, c'est un programme important dans une région comme la mienne, où l'industrie de l'acier est très importante, les intrants et les sortants, oui, par navires, oui, par trains, mais également par camions. Il y en a de plus en plus sur nos routes. Alors, c'est un programme qui découle de la mise en oeuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. L'objectif, Mme la Présidente, de ce programme, c'est de réduire les émissions de GES dans l'industrie du transport routier, des marchandises et des véhicules lourds par les mesures permettant l'amélioration de l'efficacité énergétique ou par l'utilisation d'énergies de remplacement. Alors, c'est une enveloppe globale dédiée à ce programme, financée par le Fonds vert, c'est important de le rappeler, de 81 350 000 \$. Soyons précis, Mme la Présidente.

Le programme comporte cinq volets. Il y a le volet acquisition technologie. Il y a un volet qui se nomme Projet pilote, concernant l'acquisition de véhicules usagés — ça, c'est un nouveau volet. Le troisième volet parle de l'homologation de technologies, également, un autre volet qui parle de démonstration d'une technologie, et, pour compléter, le dernier volet qui se nomme Projet de logistique.

Mme la Présidente, il y a différents critères d'admissibilité, bien entendu. Alors, les demandeurs doivent être titulaires d'une inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et de la Commission des transports du Québec, avec une cote de sécurité qui est satisfaisante. Le ou les véhicules qui sont visés par la demande doit bien sûr être immatriculé au Québec et être considéré comme un véhicule lourd au sens de la Loi concernant les propriétaires. Il doit être le propriétaire ou l'exploitant du ou des véhicules visés au moment de faire la demande. Et l'équipement visé par la demande doit être neuf et figurer sur la liste des technologies admissibles au financement.

Alors, je vous donne quelques exemples, Mme la Présidente. On peut parler d'une mesure visant les ordinateurs de bord, la dépense admissible est alors de 3 000 \$. Allons-y comme dépense admissible plus importante de 10 000 \$, qui peut toucher tout ce qui a rapport aux technologies d'antiralent... ralenti, exact, les génératrices embarquées, systèmes de chauffage d'appoint, une dépense admissible qui pourrait être beaucoup plus importante, de 100 000 \$, avec une aide financière qui peut atteindre 30 000 \$, pour un coût additionnel pour des véhicules permettant l'utilisation d'énergies de remplacement, des véhicules au propane, entre autres, Mme la Présidente.

Alors, dans le volet Nouvelles technologies, il y a le programme... bien entendu, il est évolutif parce qu'il faut permettre le financement de nouvelles technologies, le mot le dit, qui pourraient s'ajouter à la liste d'admissibilité. Alors, c'est intéressant de voir que le programme, il n'est pas fermé, il demeure ouvert parce que les nouvelles technologies peuvent survenir à tout moment, et le ministère s'est gardé la possibilité de les évaluer pour voir si ça cadre avec l'ensemble de ces programmes-là.

Il y a aussi un volet pour l'acquisition de véhicules usagés. Tantôt, je vous parlais du programme Roulez vert. On retrouve la même chose dans le programme Roulez vert. Alors, je trouve ça intéressant qu'on puisse le retrouver dans le programme d'Écocamionnage pour faire l'acquisition de véhicules usagés et en démontrer leur efficacité sur le plan environnemental. Là, je pense peut-être, Mme la Présidente, à des gestionnaires de flotte ou à des entrepreneurs qui veulent amorcer un virage plus écologique avec leurs flottes de camions puis qui voudraient débiter peut-être avec des véhicules usagés. Alors, c'est un véhicule qui ne doit pas être âgé de plus de trois à six ans et qui a été, bien entendu, immatriculé pour la première fois au Québec lors de la transaction. Ça, vous aurez compris que c'est pour éviter un double financement soit à

l'achat d'un véhicule neuf et, quelques années ensuite, avec des véhicules qui reviennent sur le marché sous la forme usagée. Ça peut être des véhicules qui arrivent, j'imagine, de l'Ontario, Mme la Présidente, ou peut-être de nos voisins du Sud.

Il y a le volet Homologation d'une technologie, une aide financière qui peut aller jusqu'à 50 000 \$ par projet. Je vous donne un exemple, ça peut être quelque chose qui vise l'évaluation de performance en milieu contrôlé d'une technologie améliorant l'efficacité énergétique du véhicule. On pense, entre autres, Mme la Présidente, à des tests sur piste.

Alors, voilà quelques exemples. Je me tourne maintenant vers M. le ministre. Le programme Roulez vert, pour les particuliers, c'est un programme que je connais bien. Je connais un peu moins, M. le ministre, pour être franc avec vous, le programme Écocommionnage. J'en ai appris davantage en me préparant pour cette importante étude des crédits. C'est toujours fascinant de voir que, tout comme mes collègues députés, on a plusieurs expertises individuelles assez pointues puis comment il faut être généraliste, hein, dans notre rôle de député, collègues. Alors, je vous demanderais, M. le ministre, peut-être de dresser un genre de bilan de ce programme-là, Écocommionnage, depuis son implantation. Puis, question de rassurer l'homme d'affaires... qui vient du milieu des affaires, en moi, est-ce qu'il y a une forme de reddition de comptes qui est effectuée pour les demandes?

• (17 h 10) •

**M. Bonnardel :** Merci, M. le député. S'il y a un endroit où on peut faire encore d'innombrables efforts pour réduire les gaz à effet de serre, c'est bien aux transports, c'est bien par le nombre de véhicules que nous avons sur nos routes, qui est assez stable, 6,5, 6,6 millions, là, au Québec, à peine une augmentation, si je ne me trompe pas, de 1 %, de ce que j'ai vu suite à une question de l'opposition, et les camions.

Bien, écocommionnage, nécessairement, il y a énormément de camions sur nos routes, comme partout en Amérique du Nord, pour le transport de marchandises, on a un défi important. En tout cas, le défi que je me donne, c'est de réduire le nombre de ces camions sur nos routes pour faire plus de transport maritime, du cabotage, faire plus de transport sur le réseau ferroviaire. Maintenant, ça va prendre un réseau, un réseau encore plus important, encore plus fort, des politiques importantes.

Et, dans le plan stratégique 2017-2020 qui a été préparé par le ministère des Transports, il y a donc des objectifs en kilotonnes importants pour ces trois années, des cibles importantes, le transport routier des marchandises, où on allait, jusqu'en 2019-2020, réduire de 325 kilotonnes les émanations, les gaz, donc, par ces camions. Comment on fait ça? Bien, on amène certainement, encore une fois, des changements, des changements importants dans l'industrie du camionnage.

Au-delà des mesures et l'implantation de ce programme, où on a reçu, je pense, je vous l'avais mentionné rapidement, là, 4 800 demandes depuis le début de ce programme, 40 millions de dollars qui ont été octroyés à date en aide financière, 40 000 technologies subventionnées puis 295 000 tonnes de GES qui ont été réduites, on est une des sociétés dans le monde, une des législations qui a un bon, quand même, un bon... En termes de réduction de gaz à effet de serre, on est dans les meilleurs, sinon les meilleurs au Canada. Est-ce qu'on peut faire mieux? Assurément. Faire mieux, bien, c'est nécessairement réduire, réduire les gaz à effet de serre pour le transport routier.

Puis, je lisais ce matin, les grandes sociétés, les Peterbilt de ce monde, les autres sociétés qui font des camions, Freightliner et autres Tesla, qui se préparent à plus qu'à demain, on le sait, la majorité de ces camions... Groupe Robert, Robert Transport, qui fonctionnent au GNL, il va falloir amener, supporter, aider, donc, ces sociétés à faire une transformation importante de leurs parcs, parcs routiers, pour être capable de réduire l'empreinte carbone, l'empreinte carbone, la consommation de fuel, excusez de le dire ainsi, par ces camions pour qu'on soit capable...

Puis ça, bien, c'est le défi autant qu'on a comme automobiliste, si on souhaite s'acheter une voiture, c'est l'autonomie, c'est le coût. Vous en avez parlé tantôt avec Roulez vert, le fédéral qui a mis des sommes importantes d'ici le 1er mai prochain. Bien, au Québec, on va aller chercher jusqu'à 13 000 \$ à partir du 1er mai. Donc, c'est des sommes importantes que les automobilistes, les futurs acheteurs pourront bénéficier... puis de réduire, encore une fois, notre empreinte dans le futur. Donc, on a un défi important de réduire les gaz à effet de serre, l'écocommionnage en fait partie, changer les comportements pour ces sociétés, puis le faire aussi pour les automobilistes.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Il vous reste 20 secondes.

**M. Émond :** ...

**La Présidente (Mme Grondin) :** À peine.

**M. Émond :** À peine le temps de remercier M. le ministre pour sa réponse. Voilà qui est fait. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci. Nous sommes maintenant rendus du côté de l'opposition officielle. M. le député de La Pinière, vous avez 20 minutes.

**M. Barrette :** Merci, Mme la Présidente. Alors, M. le ministre, vous n'avez malheureusement pas eu le temps de répondre à ma question précédemment, je la reformule un peu différemment : Est-ce que le troisième lien, puisque le ministre est vraiment convaincu que ça va se faire vite, vite... Est-ce qu'il va être financé complètement à partir du PQI 2019-2029?

**M. Bonnardel :** Alors, Mme la Présidente, on est à l'étape d'étudier les différentes options, comme j'ai mentionné tantôt. Ça va faire quatre fois que je le répète. On va communiquer les informations en temps et lieu. Je le répète, présentement, on étudie les options, on a une équipe en place, dans le bureau de projet, qui travaille pour le troisième lien, qui travaille pour

le pont de l'Île-d'Orléans, en collégialité pour être capable de prendre la meilleure des décisions dans le futur et être capable de donner toutes les informations importantes que le Conseil des ministres, par la suite, pourra statuer pour mettre en place et construire ce troisième lien.

**M. Barrette :** Alors, je comprends que le ministre ne peut pas affirmer... S'il ne peut pas affirmer que le troisième lien va être financé dans le PQI 2019-2029, c'est qu'il n'a pas assez d'assurance pour dire qu'il va se faire en 2019-2029.

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, le député de La Pinière est un fin renard, hein? Il peut essayer de poser toutes les questions qu'il souhaite, je vais lui répondre encore une fois une chose : On est présentement à l'étude. Quand ce sera le temps de communiquer, nous le ferons avec plaisir et nous donnerons toutes les informations que nous pouvons rendre disponibles, encore une fois, au Conseil des ministres avant toute chose, aux élus, puis à la population québécoise.

**M. Barrette :** Alors, vous permettrez, Mme la Présidente, en terminant ce sujet-là, parce que je vais passer à un autre sujet, d'exprimer, au nom du grand public, leur déception de ne pas avoir été informés correctement aujourd'hui, au moment qui est le pinacle de la démocratie, l'étude des crédits.

Ceci dit, Mme la Présidente, je vais passer au sujet suivant. Alors, Mme la Présidente, j'ai été estomaqué, cette semaine et la semaine dernière, je pense que ça a commencé la semaine dernière, de voir de nouveaux investissements dans le dossier du taxi de la part du ministre. Et, vous savez, il y a une espèce de règle d'or en négociation, une espèce de règle d'or selon laquelle les négociations, ça ne se fait pas sur la place publique. Et quelle surprise j'ai eu d'entendre à Montréal, je ne l'ai pas entendu à Québec, une série de publicités radio qui fait la publicité de la position gouvernementale vue par le gouvernement, et il me semble, ça, là, que ce n'est pas vraiment équitable, là.

Le gouvernement prend la force de ses dollars pour faire une publicité qui est essentiellement un lobby de l'opinion publique progouvernementale, alors que l'adversaire, parce que, là, c'est comme ça que ça ressemble, là, eux autres ne peuvent pas faire ça. Eux autres, ils peuvent juste se faire entendre. Et là le ministre, lui, qui peut se faire entendre par les médias normaux, les nouvelles, les entrevues, il se paie une campagne de publicité, comme en campagne électorale, pour défendre sa position contre une industrie, là, qui n'a pas la force du gouvernement.

Première question : Quel est le montant d'argent qui a été investi par le ministre des Transports pour faire cette publicité?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, on va rendre l'information disponible après la campagne. Je peux rassurer, assurer les Québécois, les élus que nous serons transparents. Dès que la campagne sera terminée, je donnerai les informations. Maintenant, Mme la Présidente, il y a une somme de 770 millions de dollars...

**M. Barrette :** Mme la Présidente, je vais... J'ai eu la réponse à ma question...

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente...

**M. Barrette :** ...je vais passer à la question suivante. Je l'ai eue, la réponse à ma question. Je vais passer à la question suivante. N'est-il pas vrai, Mme la Présidente, que, quand on... Moi, je l'ai fait, j'ai une certaine expérience, hein? Je sais que c'est plate pour vous autres, là. Mais, vous savez, des campagnes de publicité, on signe un contrat. Ce n'est pas remboursable. On va avoir un remboursement en temps de publicité, mais l'argent, il ne revient pas. Ça fait que, le ministre, là, je l'informe que sa campagne de publicité, il ne le sait peut-être pas, mais elle est signée. Il le sait, le montant, il y a quelqu'un autour de lui qui sait le montant, et, s'il ne fait pas la campagne au complet, parce que, pour toutes sortes de raisons, il décide de l'arrêter, on va lui donner la publicité dans la même année, un peu plus tard. C'est de même que ça marche.

Alors, aujourd'hui, Mme la Présidente, c'est par expérience, même, que je vous informe de ça, peut-être que vous-même ne le saviez pas : il l'a, l'information. Alors, est-ce qu'il peut nous dire, parce qu'il l'a, le montant qui a été investi? Il le sait, mais je vais accepter qu'il ne le sache pas personnellement, mais j'aimerais qu'il demande à ses collègues de lui dire pour qu'il me le dise.

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, le député de La Pinière, est-ce qu'il est en train de me faire la leçon sur une campagne de publicité? Pour ce parti politique qui a été au pouvoir pendant 15 ans, a fait ça tout le temps...

**M. Barrette :** Question de règlement.

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente...

**M. Barrette :** On m'impute des motifs.

**M. Bonnardel :** Permettez-moi de répondre. 1 min 30 s, 1 min 30 s.

**La Présidente (Mme Grondin) :** S'il vous plaît! S'il vous plaît!

**M. Bonnardel :** 1 min 30 s.

• (17 h 20) •

**M. Barrette** : ...on m'impute le motif de lui faire la leçon. Je lui pose une question factuelle. Je comprends qu'il ne veut pas répondre, c'est gênant, je le comprends, mais je demande une information factuelle du même niveau que : Quelle est la couleur du mur? C'est de ce niveau-là.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, le député de La Pinière est gênant. Vous savez quoi, Mme la Présidente? Je le répète, là, ces informations, je vais les donner. Ce 770 millions de dollars, là, c'est une somme importante qui vient de la poche des contribuables québécois et, de l'autre partie, des utilisateurs-payeurs. Pour moi, là, il est important que cette information se rende partout au Québec, que les propriétaires sachent, ceux qui m'ont écrit, qui nous ont interpellés, qui m'ont appelé, qui étaient inquiets puis qui se disaient : Demain, là, si vous me payez seulement 500 millions, qu'est-ce que je fais avec le 50 000 \$ ou le 60 000 \$ qu'il me reste? J'ai répondu à ces inquiétudes, j'ai répondu à cette insécurité, à ces peurs. Ce n'est peut-être pas parfait, mais je vous dis une chose : Tous ceux qui ont investi, puis qui nous écoutent, puis qui ont mis 50 000 \$ voilà 10 ans, 12 ans, 15 ans seront remboursés rubis sur l'ongle. Ceux qui ont acheté 180 000 \$ voilà un an, on rembourse le 180 000 \$. Ça, c'est répondre aux inquiétudes de l'industrie du taxi. C'est la première chose, et c'est pourquoi on a fait cette campagne, pour que tous les Québécois et propriétaires sachent où on s'en va.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Merci, M. le ministre.

**M. Barrette** : ...M. le ministre... Mme la Présidente, on a tous remarqué que le ministre n'a pas répondu à la question, qui est simple. Le montant, il est connu de son administration. Et, pour montrer le manque d'équité de la procédure, le ministre a déjà fait un site Web, ça, c'est interne, ça appartient au gouvernement, je ne lui demande même pas le coût de ça. Mais la campagne de publicité, ça m'apparaît peu approprié. Je ne lui demande même pas de répondre à ça, je lui demande juste de nous dire le montant de la campagne qu'il a faite pour diviser l'industrie du taxi.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, après la fin de la campagne, il me fera plaisir d'informer tous les Québécois de la somme que nous avons payée et investie pour cette campagne de publicité pour informer tous les propriétaires de taxi au Québec, tous les Québécois, où on s'en va, et pourquoi on l'a fait, et pourquoi on répond à cette insécurité et cette peur que certains propriétaires avaient, que je comprends parce que j'ai tout lu, j'ai tout vu, j'ai tout entendu. Et c'était pour moi important de répondre par cette redevance additionnelle, que nous avons augmentée à 0,90 \$, et de dire aux propriétaires de taxi : Sur une période de cinq à six ans, oui, l'utilisateur-payeur va payer cette somme. On souhaite le rembourser plus rapidement, si possible, s'il y a plus de courses. C'est le défi que nous avons dans les prochaines années, encore une fois, d'augmenter l'offre...

**La Présidente (Mme Grondin)** : Je vous invite à conclure, M. le ministre.

**M. Bonnardel** : ...et de répondre adéquatement aux usagers.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Merci.

**M. Barrette** : ...pas de réponse. Mais je vais dire une chose, une autre question : Pourquoi la fin de la campagne? Est-ce que ce serait peut-être parce qu'il le sait, il ne s'attendait pas à la question, et, si ça sort pendant la campagne, ça pourrait donner au gouvernement une mauvaise image dans l'opinion publique face à l'industrie? Ça se peut-u que ce soit ça?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, c'est une campagne d'information. Je l'ai répété, il est important pour moi que tous les propriétaires de taxi au Québec sachent pourquoi on a fait ça, où on s'en va et de quelle façon on répond aux peurs puis aux insécurités que certains avaient. Mme la Présidente, c'est 770 millions de dollars. Je pense qu'il est adéquat que cette information soit donnée à tout le monde. Est-ce que, pour moi, depuis mes négociations ou les rencontres que nous avons eues avec l'industrie, l'information se rendait partout? Je vous dirais : Non. Non parce que j'ai eu d'innombrables... mon équipe a eu d'innombrables appels, courriels, de partout au Québec, de gens qui se questionnent sur... Premièrement, le 250 millions, il a été versé par le gouvernement libéral. Le 250, on a à définir...

**M. Barrette** : ...

**M. Bonnardel** : Permettez-moi de terminer.

**La Présidente (Mme Grondin)** : ...

**M. Bonnardel** : On a à définir les modalités du 250 millions...

**M. Barrette** : ...le ministre doit répondre...

**La Présidente (Mme Grondin)** : S'il vous plaît, messieurs! S'il vous plaît! Un à la fois. On va laisser le ministre répondre, terminer...

**M. Barrette** : Non, non, question de règlement. Article 287, le règlement dit clairement que le ministre doit répondre à la question, pas faire un éditorial à côté de la track.

**M. Émond** : ...permettez. Je le savais que j'avais bien fait d'amener mes documents de règle procédurale. Il y a l'article 81, qui se nomme «Réponse insatisfaisante» : le député, en période de crédits, ne peut pas invoquer une question de règlement fondée sur l'opinion que la réponse posée au ministre est insatisfaisante. Alors, je pense qu'on est exactement dans ces eaux-là.

**M. Barrette** : Mon temps est actuellement...

**La Présidente (Mme Grondin)** : S'il vous plaît, messieurs!

**M. Barrette** : ...par une intervention inappropriée.

**La Présidente (Mme Grondin)** : S'il vous plaît! C'est...

**M. Barrette** : Je suis sur ces crédits et je pose une question de crédits. C'est des crédits, et on attend une réponse.

**La Présidente (Mme Grondin)** : S'il vous plaît, s'il vous plaît! Je vous demande votre collaboration à tous. Il n'est pas du ressort de la présidence d'interpréter la qualité des réponses. Je vous invite, M. le député de La Pinière, à reformuler votre question autrement.

**M. Barrette** : Oui, O.K., on va être plus clair. Ça a coûté combien?

**M. Bonnardel** : Pas facile d'être plus clair, M. le député.

**M. Barrette** : ...ça a coûté combien? Mettons des chiffres, là, n'importe quels chiffres.

**M. Bonnardel** : Il me fait rire, le député de La Pinière, Mme la députée. Mais, bon, encore une fois, je le répète, dès que cette campagne publicitaire sera terminée, dans les prochains jours, il me fera plaisir d'informer la population, les députés du coût de cette campagne d'information.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, est-ce que le ministre s'engage à déposer, quand un jour ça lui tentera, dans ce siècle-ci, le coût, la facture, le contrat qu'il a signé?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, les informations seront données, le coût sera donné dès qu'on aura terminé cette campagne, encore une fois. Il me fera plaisir, plaisir de donner le coût. Encore une fois, je le répète, il est important de donner les informations...

**M. Barrette** : ...

**La Présidente (Mme Grondin)** : S'il vous plaît, messieurs! Je ne répéterai pas une quatrième fois, je vous demande votre collaboration. Une personne à la fois, s'il vous plaît.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, moi, je souhaite la collaboration du ministre, puis on ne l'a pas depuis maintenant cinq heures. Alors, on ne l'a pas, la collaboration, on n'a jamais de réponse. La campagne se termine quand?

**M. Bonnardel** : Mme la députée... Mme la Présidente, pardon, quand la campagne sera terminée, il me fera plaisir... Vous savez, je côtoie le député de La Pinière depuis quelques années déjà, je connais ses stratégies de A à Z. Alors, je lui dis une chose : Il me fera plaisir, M. le député, de vous donner ces informations en temps et lieu, quand on aura terminé la campagne.

**M. Barrette** : ...l'année prochaine, il nous fera sûrement plaisir de ne pas avoir de séance de crédits parce que ça ne sert absolument à rien. Mais on a du plaisir pareil.

Mme la Présidente, il est arrivé quelque chose, dans mon comté, d'absolument extraordinaire, lorsqu'on a fait des travaux qui impliquent le ministère des Transports du Québec sur la... parce que, dans mon comté, le pont Champlain arrive là, O.K.? Et il a eu à y avoir des expropriations de terrain, des terrains municipaux. Et, chez nous, la mairesse était très malheureuse parce que le ministère des Transports a compensé à zéro, il n'y a eu aucune compensation, sous le prétexte que c'était municipal. Pourtant, dans le même exercice, il y a eu des expropriations qui ont été faites et qui étaient privées, des commerçants, des individus qui ont été expropriés, eux autres, ils ont eu des compensations.

Est-ce que le ministre peut nous dire... Bien là, je tente vraiment ma chance parce que ce serait extraordinaire si j'ai une réponse. Est-ce que le ministre peut nous expliquer la politique qui existe, au ministère des Transports, sur la compensation lors d'expropriations?

**M. Bonnardel** : Premièrement, Mme la Présidente, il m'amène sur le pont Champlain, c'est ça?

**M. Barrette** : ...je vous amène sur la politique...

**M. Bonnardel** : L'expropriation?

**M. Barrette** : J'ai pris un exemple, Mme la Présidente, je ne veux pas avoir une réponse sur le pont Champlain, j'ai pris le pont Champlain comme exemple pour introduire une question très simple et très précise : Y a-t-il... et quelle est, si oui, la politique qui régit les expropriations lorsque c'est le ministère des Transports qui le fait?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, si vous permettez, Fadi Moubayed va venir expliquer au député de La Pinière de quelle façon on procède.

**M. Barrette** : Excellent. Je consens avec joie. Je n'en peux plus!

**La Présidente (Mme Grondin)** : Merci. Il y a consentement? Pouvez-vous vous présenter, s'il vous plaît?

**M. Moubayed (Fadi)** : Oui. Fadi Moubayed, directeur général principal pour la région métropolitaine de Montréal, par intérim.

**La Présidente (Mme Grondin)** : M. le député.

**M. Barrette** : Oui. Alors, bien, ma question, elle était posée, mais quand même je veux juste préciser. Je comprends que vous êtes responsable de la région, mais j'imagine que la politique dont vous allez nous parler, elle est nationale?

**M. Moubayed (Fadi)** : Effectivement, le ministère des Transports effectue toute l'expropriation pour l'ensemble du gouvernement du Québec. Donc, le ministère doit suivre des règles très précises, et normalement, le principe, toute acquisition de terrain doit se faire à valeur marchande.

**M. Barrette** : Marchande.

**M. Moubayed (Fadi)** : Exactement. Quand qu'on achète des terrains, on paie la valeur marchande et, quand qu'on vend des terrains, on les vend à valeur marchande.

**M. Barrette** : ...expropriez?

**M. Moubayed (Fadi)** : Valeur marchande plus compensation.

**M. Barrette** : Plus compensation?

**M. Moubayed (Fadi)** : Dépendamment. La compensation, bien, c'est s'il faut que quelqu'un déménage, une industrie qui perd des profits, il y a des... tout est calculé, et il y a la valeur marchande du terrain, et il y a les compensations à donner aux expropriés.

• (17 h 30) •

**M. Barrette** : Alors, ça, c'est par curiosité, dans la ville... Parce que, moi, c'est une ville-comté, là. Dans ma ville, qui est mon comté, il y a eu une acquisition de terrain de la ville, mais il n'y a eu aucune compensation. C'est normal, ça?

**M. Moubayed (Fadi)** : Est-ce que la ville voulait acheter un terrain du ministère?

**M. Barrette** : Non, la ville avait un terrain, puis, pour faire une bretelle d'accès au pont Champlain, il y a eu une acquisition par le ministère des Transports dudit terrain sans compensation.

**M. Moubayed (Fadi)** : À ma connaissance, la situation, c'est que la ville devait acheter un terrain du ministère pour modifier une bretelle pour la construction...

**M. Barrette** : Il y avait un échange de terrains. Mais, en tout cas, je ne veux pas rentrer dans ce détail-là, mais vous avez répondu à ma question quand même très précisément. Je vous en remercie. Et, je résume, quand le ministère des Transports exproprie, la valeur donnée, payée, c'est la valeur marchande, ce n'est pas la valeur comptable?

**M. Moubayed (Fadi)** : Non. Quand on achète et quand on vend des terrains, c'est la valeur marchande.

**M. Barrette** : Plus des frais, que vous avez dit, ou je ne sais pas quoi, là?

**M. Moubayed (Fadi)** : Quand on exproprie quelqu'un, on lui paie des compensations, dépendamment s'il doit déménager, s'il doit...

**M. Barrette** : Donc, par-dessus la valeur marchande?

**M. Moubayed (Fadi)** : Exactement.

**M. Barrette** : Et la valeur marchande est évaluée comment?

**M. Moubayed (Fadi)** : Par des évaluateurs agréés qu'on engage, et eux autres vont faire généralement des études comparatives. Ils vont étudier le secteur et ils vont regarder les ventes qui ont été faites dans la région. Ils vont établir un prix, par exemple, au mètre carré et ils vont établir le montant minimum, maximum.

**M. Barrette** : Et, si c'est une compagnie, là, qui a quelque chose, là, je ne sais pas, une compagnie qui a une activité commerciale, là, ça s'évalue comment?

**M. Moubayed (Fadi)** : Ça va être des experts qui vont faire les évaluations, dépendamment des bilans de la compagnie, et ainsi de suite. Donc, vraiment, là, on tombe dans des analyses d'experts, des évaluateurs agréés qui font ce travail-là.

**M. Barrette** : Très bien. Bon, bien, je vous remercie. Ça répond à ma question. Je vous libère si vous le souhaitez. Maintenant, ça me permet d'entrer dans le vif du sujet qui est celui du taxi.

**M. Bonnardel** : Curieusement.

**M. Barrette** : Curieusement. Alors, le parallèle, il est spectaculaire. J'ai posé une question à laquelle je n'ai pas eu de réponse cette semaine. Et là je suis tellement content, j'ai eu une réponse précise, de la vraie vie, qui explique ce que le ministère des Transports fait. Le ministère des Transports, quand il exproprie quelqu'un, il lui paie la valeur marchande. Pourquoi le ministre ne fait pas ça dans le cas de l'expropriation des propriétaires de permis de taxi? Ne sommes-nous pas devant un cas flagrant de deux poids, deux mesures?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, on paie aujourd'hui la valeur comptable, la valeur d'acquisition, à 770 millions de dollars. La valeur marchande de 2018 est moindre, à 745 millions. J'ai terminé.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, ce n'est pas une bonne réponse pour la simple et bonne raison, là... Et je vais prendre un exemple simple, bien simple, et qui va défaire complètement l'argument du ministre, hein? Aujourd'hui, vous payez la valeur comptable. Le propriétaire de taxi qui a acheté un permis il y a 20 ans à 40 000 \$, même si la valeur a diminué depuis 2014, elle n'est plus à 40 000 \$ ou à 20 000 \$, elle est à 100 et quelques mille dollars. Là, actuellement, le ministre lui dit : Je te rembourse ta valeur comptable, alors que, quand on exproprie quelqu'un d'autre, on lui paie la valeur marchande. On débattrait sur l'évaluation de la valeur marchande dans un instant, mais pourquoi ce n'est pas la valeur marchande pour tout le monde?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, le premier qui voulait qu'on paie minimalement la valeur d'acquisition, c'est le député de La Pinière, bizarrement. Je dirais une chose au député de La Pinière : C'était un privilège, à l'époque, faire du taxi, à partir de 1973, quand ces gens ont obtenu un permis. Oui, il y en a qui ont payé 15 000 \$, 20 000 \$, 10 000 \$, peut-être même un peu moins. Pendant toutes ces années, ils l'ont amorti sur un court laps de temps. Ils ont bénéficié de revenus. Ils ont peut-être loué pendant 30, 40 ans ce permis de taxi. Ils ont fait des sommes importantes, dans une certaine mesure.

Aujourd'hui, on répond adéquatement à ceux qui ont investi des sommes importantes dans les dernières années. On les rembourse. Et aujourd'hui on rembourse aussi le montant initialement payé par ceux qui ont acheté leurs permis. Et je réponds aussi une chose : Ceux qui ont peut-être même réhypothéqué leurs permis, bien, il y aura peut-être des cas spécifiques, qu'on étudiera au cas par cas, en bonne et due forme.

**La Présidente (Mme Grondin)** : En terminant... Merci. Merci, M. le ministre. Nous sommes maintenant rendus du côté du groupe parlementaire formant le gouvernement. M. le député de Beauharnois, vous avez 14 minutes.

**M. Reid** : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, on va aller maintenant vers la mobilité durable, M. le ministre.

Tout à l'heure, vous avez parlé d'écocamionnage, terme très, très intéressant, avec les nouveaux camions électriques qui existent. Le dernier rapport du groupe d'experts intergouvernemental pour le climat a indiqué que des changements profonds devaient être apportés à nos sociétés pour limiter le réchauffement climatique. On parle de réduire de 30 % les émissions de GES par rapport à 2010 et de devenir carboneutre en 2050.

Bien sûr, le Québec fait sa part grâce à l'hydroélectricité. On l'a mentionné. Et notre premier ministre a un plan ambitieux d'aider nos voisins à réduire leurs GES grâce à notre énergie propre. C'est un avantage incroyable que nous avons ici, au Québec, avec l'hydroélectricité. Alors, c'est une belle façon d'en profiter et de faire en sorte que l'environnement puisse s'améliorer.

Ceci dit, 40 % des émissions de GES du Québec proviennent du transport. Même dans la région de Montréal, l'apport modal de la voiture pour les déplacements domicile-travail est de 66,4 %, selon les données de 2016. En quelque sorte, malgré l'offre de transport en commun, on le mentionnait, l'auto solo est la reine des déplacements actuellement. Le Québec et tous ses citoyens ont un défi de s'orienter vers la mobilité durable. Et, en réitérant votre appui à la Politique de mobilité durable, vous avez, M. le ministre, envoyé un signal positif que vous prenez la mesure du problème, et je vous en félicite.

L'action dans ce domaine doit être tous azimuts. On pense souvent au transport des personnes lorsqu'on pense à la mobilité durable, mais il faut aussi penser au transport des biens. On a parlé de camions. On a parlé d'écocamionnage. On a

parlé de réduire les camions sur les routes, de trouver d'autres solutions, qui peuvent être vers le maritime, le cabotage. Cet enjeu est doublement important à l'heure où le commerce en ligne se développe, et ce qui sous-tend un plus grand recours à la livraison à domicile. Sur ce plan, il faut dire qu'au-delà de la Politique de mobilité durable votre soutien à l'électrification des transports offre des belles perspectives. Ces perspectives se situent à la fois sur le plan de la réduction des GES dans le transport mais aussi dans le développement d'une filière industrielle.

Puis, tout récemment, l'entreprise Lion, qui est située à Saint-Jérôme, a présenté un premier camion de livraison urbain entièrement électrique, complètement fabriqué au Québec, une très belle réalisation, ce qui se situe dans la ligne droite... dans la droite ligne de ce que nous avons besoin, des entrepreneurs innovants qui réalisent des percées dans les technologies vertes et qui soutiennent aussi le développement économique du Québec. Cette entreprise, qui est un fabricant également d'autobus scolaires électriques, a pour défi, en fait, de présenter dès l'an prochain un premier camion-tracteur entièrement électrique. Donc, c'est une filière extrêmement intéressante qui est exploitée et qui est développée par cette entreprise-là. Et, en fait, c'est un signe qu'on se dirige de plus en plus vers l'électricité pour les voitures et tout ce qui touche le camionnage. Donc, c'est excellent pour les GES.

Les programmes du ministère des Transports liés à l'électrification montrent aussi notre volonté collective de contribuer à la réduction des GES grâce à une mobilité durable. Ces programmes s'ajoutent à d'autres qui soutiennent le transport collectif ou la mobilité active. Le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles a aussi Transition énergétique Québec qui contribue à cet objectif. On a parlé tout à l'heure — mon collègue — du programme Roulez vert, qui est probablement le plus connu, mais le Programme d'écocommunication peut avoir un impact significatif. En fait, c'est un programme extrêmement intéressant.

Le budget 2019-2020 prend la mesure de l'enjeu auquel nous sommes confrontés. On parle ici de 465 millions, sur deux ans, qui sont accordés au transport durable. Ces sommes sont consacrées à la prolongation de Roulez vert, on en a parlé, de la valorisation du transport alternatif et le financement de mesures visant à favoriser l'électrification des transports. On parle aussi de 10 millions de dollars, sur deux ans, qui est accordé pour appuyer les nouvelles mobilités.

Le Plan québécois des infrastructures contient un réseau de voies réservées métropolitain qui quadrille la région de Montréal, et, à terme, les services d'autobus seront plus rapides et plus attractifs pour les déplacements. Il faut viser vers, en fait, plus de services et plus d'attraction pour déplacer l'auto solo vers les transports collectifs, et on en a parlé abondamment. Le PQI contient aussi un tramway vers l'est de Montréal et le prolongement de la ligne jaune.

M. le ministre, à l'heure où les jeunes sortent dans la rue pour manifester leurs inquiétudes face à la situation climatique et où tous les acteurs politiques se positionnent pour des mesures permettant de réduire l'empreinte environnementale de nos activités, est-ce que vous pourriez nous dire quelle est votre vision de la transition vers la mobilité durable?

• (17 h 40) •

**M. Bonnardel** : Merci, M. le député. C'est une question qui est tellement large, qui est tellement importante pour réduire les gaz à effet de serre. Je regardais, pendant que vous étiez à exposer votre question, dans le plan stratégique 2017-2020, les objectifs, les indicateurs de résultat que nous avons, que nous souhaitons pour le nombre de véhicules électriques en circulation sur les routes du Québec : cible 2018-2019, on est à 40 000, ce qu'on a déjà atteint ou à peu près, puis, 2019-2020, 65 000. Avec l'offre additionnelle du fédéral plus l'offre que le ministre des Finances nous a encore donnée pour permettre, donc, aux futurs acheteurs d'obtenir le 8 000 \$, comme le député de Richelieu le mentionnait tantôt, autant pour les véhicules usagés que pour les véhicules neufs, bien, cette cible de 65 000, pas mal certain que, selon moi, on va être capables d'aller la chercher. Et, nécessairement, bien, on a des objectifs encore plus importants pour le futur, qui seront annoncés dans la prochaine année.

Il y a un autre point important, et je vous l'amène, c'est le nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables dans le parc gouvernemental. L'objectif que nous avons dans le plan stratégique est de 800, 2019-2020. On est rendus à 918 véhicules. Donc, je suis persuadé que, d'ici la fin de l'année financière, on aura peut-être même atteint les 1 000 véhicules. Donc, ça, pour l'aspect routier, dans le futur, je pense que les efforts sont considérables. Du côté du nombre de véhicules électriques, je suis persuadé qu'on va être capables d'atteindre l'objectif.

Puis il reste, encore une fois... Le défi des grands constructeurs, c'est de donner la possibilité aux automobilistes... Je l'ai toujours dit, il y a une question de coût puis il y a une question d'autonomie. Quand l'autonomie est là puis le coût est raisonnable, on va être capables d'amortir un achat qui, des fois, est plus important qu'un véhicule conventionnel. Et, dans les circonstances, on commence à voir, là, autant des Hyundai ou Chevrolet qui ont des véhicules, là, qui sont sur le bord du 45 000 \$, la Bolt, pour ne pas la nommer, avec une autonomie qui dépasse maintenant les 300 kilomètres. Il est là, le défi. C'est certain que, si tu as un véhicule dans ton... à la maison, ça te prend un véhicule qui va être capable, minimalement, de faire cette autonomie. Si tu as deux véhicules, tu auras une auto qui fait du 100, 150 kilomètres l'hiver, c'est, minimalement, ce que tu vas souhaiter. On sait que les batteries sont moins performantes à des températures plus basses.

Donc, les constructeurs regardent le marché. On voit que les objectifs que certains pays se donnent sont plus qu'ambitieux. Je pense que le fédéral parlait même, d'ici 2040, là, d'avoir un objectif presque à 100 %, si je ne me trompe pas. D'autres pays, d'autres grands constructeurs aussi vont vers le véhicule électrique.

Et le défi de la Politique de mobilité durable, sur laquelle vous travaillez avec moi, bien, au-delà du véhicule électrique, il y a le train. On aura, nécessairement, aussi, dans l'année, à reparler... Parce que je souhaite, nécessairement, aller de l'avant pour modifier, encore une fois, les comportements, à savoir... Je le mentionnais tantôt, oui, les camions, sur nos routes, il y en aura toujours. On va souhaiter, ces camions, dans un horizon de cinq ans ou x, qu'il y ait de plus en plus de camions électriques. Certaines sociétés font une transition, mais, financièrement, ça coûte cher aussi.

Puis, au-delà de la transition des autobus scolaires, aussi, que Lion fait présentement ou ce qu'on demande aussi à la STM, à partir de 2025, où tous les autobus, tous les autobus, de la STM seront électriques, ceux qu'on va acheter, bien,

je pense qu'on répond positivement à cette empreinte carbone qu'on veut baisser le plus possible. On le sait, les transports, c'est l'enjeu majeur de réduction des gaz à effet de serre... autant pour augmenter le transport par train de marchandises, autant d'augmenter le cabotage aussi sur la voie navigable, les autobus scolaires, avec l'entreprise Lion, qui est québécoise, qui fait un travail d'innovation colossal pour donner encore une fois la possibilité aux sociétés d'autobus d'acheter, donc, ces autobus 100 % québécois. Je voyais Blue Bird aussi qui commence, aussi — Girardin, donc — à préparer des autobus électriques plus petits encore. Mais ceux qui voient la société le long de l'autoroute 20 le savent très bien, c'est une entreprise qui est florissante et qui, elle aussi, va nous amener, dans un futur très rapproché, à avoir des autobus 100 %, j'imagine, électriques.

Les camions, je le mentionnais, automobiles, je le mentionnais. Quand on regarde aussi le transport... Le dernier kilomètre, je prends l'exemple de Montréal, que ce soit pour le Bixi, que ce soit pour les trottinettes... Les trottinettes, aussi, qu'on voit dans certaines grandes métropoles du monde ou aussi à Montréal, on aura la possibilité d'utiliser ce transport.

Bien, ces changements de comportement... Je le mentionne depuis le début, le défi qu'on a pour dire à la personne qui part à chaque matin, depuis des années, qui prend sa voiture puis qui dit : Je suis dans le confort de mon auto, mais je perds, donc, une heure par matin sur le pont, dans le trafic, au bout de la semaine, c'est huit, neuf, 10 heures... Ces changements de comportement doivent se faire parce que l'offre de transport en commun sera adéquate, le temps sera adéquat, le confort sera adéquat.

Je vous amène sur le train entre Sherbrooke et Montréal, d'un groupe où toutes les municipalités de l'Estrie se sont assises ensemble pour être capables, avec moi, de définir... Bon, le réseau ferroviaire de ce secteur n'est pas parfait pour permettre du transport de marchandises ou tout transport de passagers à une vitesse x. Encore une fois, c'est la distance et le temps. Si je veux amener quelqu'un de Sherbrooke pour se rendre à Montréal, qui prend, exemple, 1 h 20 min, bien, il ne faut pas que ça prenne 1 h 45 min en train. Il faut que le transport se fasse plus rapidement, on le souhaite, en tout cas, puis à un coût x intéressant pour l'automobiliste qui, encore une fois, va changer ses comportements.

Bon, dans ces conditions, on a des défis immensément importants, je le mentionnais tantôt à la collègue de Québec solidaire, des sommes de 9 036 000 000 \$ dans le PQI, où on a amené des projets, donc, qui sont à l'étude dans le PQI 2019-2029, le mode structurant sur le boulevard Taschereau, le mode structurant dans l'axe de la rue Notre-Dame, la ligne jaune, où il n'y a pas eu de prolongement de la ligne jaune depuis le début du métro, dans les années 70 ou à peu près, voies réservées sur la métropole... Et je le dis encore une fois, si tu n'as pas des voies réservées, si tu n'as pas un réseau qui est capable de recevoir du transport collectif, du covoiturage, des véhicules verts, on a beau subventionner toutes les sociétés de ce monde, si le réseau ne permet pas à ces autobus de circuler, on ne pourra pas en arriver là.

Et aussi, bien, je le répète, nécessairement l'arrivée du REM, pour moi, va être un changement de comportement important pour les usagers, pour ceux qui... de la Rive-Sud de Montréal, de la Rive-Nord. Un projet de 6,3 milliards comme ça, où on aura été capables de partir d'un horizon de 2015 jusqu'à 2024 en l'espace de 10 ans, un projet d'à peu près 67 kilomètres, si je ne me trompe pas, ou à peu près, c'est majeur, c'est majeur. Puis, encore une fois, c'était impensable, incroyable de voir que Montréal, en 2015, on n'était pas capables de partir du centre-ville puis de se rendre à l'aéroport Trudeau en 30 minutes. Aujourd'hui, on va être capables de... en temps et lieu, là, quand ce sera inauguré, on sera capables de le faire, et ça va amener nécessairement moins d'autos sur nos routes.

**M. Reid :** Merci. Combien de temps il reste?

**La Présidente (Mme Grondin) :** Il vous reste une minute.

**M. Reid :** Une minute? Est-ce qu'on peut la reporter au prochain bloc?

**La Présidente (Mme Grondin) :** Oui.

**M. Reid :** Merci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Ça vous convient? Donc, le dernier bloc d'intervention cet après-midi est alloué à l'opposition officielle. M. le député de La Pinière, vous avez 12 minutes.

**M. Barrette :** 12 min 40 s ou 12 juste?

**La Présidente (Mme Grondin) :** 12 très juste.

**M. Barrette :** Parfait. Alors, je demanderais le consentement... J'ai une question que j'ai oublié de poser à monsieur... Pardonnez-moi, monsieur, mais j'ai oublié votre nom, la même personne que tantôt, là.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Tous les membres consentent? Parfait. Merci.

**M. Barrette :** D'abord, encore merci d'avoir été très clair dans... Vous n'avez pas changé d'opinion dans vos réponses, là? Parce que je vous ai vu parler avec vos collègues, peut-être qu'ils vous ont dit... Non? Alors, écoutez, j'ai une série de questions en rafale, là, qui sont très, très, très simples, là. Vous nous avez bien dit que, lorsque vous expropriez, vous payez comme compensation la valeur marchande plus des ajustements, selon le cas, d'accord?

**M. Moubayed (Fadi) :** Oui.

**M. Barrette** : Parfait. Alors, quand vous faites une expropriation, le fait que le propriétaire exproprié ait payé toute son hypothèque, est-ce que ça change la façon d'exproprier, la compensation qui est la valeur marchande?

**M. Moubayed (Fadi)** : Je ne suis pas en mesure de vous répondre là-dessus parce que ce n'est pas dans le processus d'expropriation. Donc, je ne suis pas en mesure de vous répondre là-dessus.

**M. Barrette** : Bien, vous nous avez dit qu'on payait la valeur marchande.

**M. Moubayed (Fadi)** : Exactement.

**M. Barrette** : Alors, est-ce qu'il y a, à ce moment-là, des éléments qui font en sorte qu'on ne paie pas la valeur marchande?

**M. Moubayed (Fadi)** : Je ne suis pas vraiment... Normalement, c'est un travail d'experts en évaluation, et les experts en évaluation, eux autres, vont déterminer c'est quoi, les facteurs. Ils vont établir les facteurs qui peuvent influencer la valeur marchande en hausse ou en baisse.

**M. Barrette** : Très bien. Avez-vous des exemples?

**M. Moubayed (Fadi)** : Exemple, une propriété qui est sur le bord de l'eau ou une propriété qui est endommagée va se voir affectée à la hausse ou à la baisse de la valeur marchande.

• (17 h 50) •

**M. Barrette** : Très bien. La valeur marchande, c'est la valeur marchande en fonction de l'état du bien?

**M. Moubayed (Fadi)** : Effectivement.

**M. Barrette** : Alors, ça n'a aucun rapport avec le fait que l'hypothèque est payée ou pas payée?

**M. Moubayed (Fadi)** : Ce n'est pas dans le processus d'expropriation et évaluation.

**M. Barrette** : Ce n'est pas dans le processus parce que c'est la valeur marchande. La valeur marchande, ça n'a pas de rapport, là?

**M. Moubayed (Fadi)** : La valeur marchande, c'est la valeur marchande.

**M. Barrette** : C'est la valeur marchande. Je suis d'accord avec vous. La valeur marchande n'a aucun rapport avec le fait que la personne a une hypothèque, qu'elle soit payée, qu'elle ne soit pas payée. Ça n'a aucun rapport. Ça a un rapport avec le fait, par exemple, que ce soit un bloc-appartements, il y a un revenu, mais ça, ça entre dans la valeur marchande, c'est intrinsèque.

**M. Moubayed (Fadi)** : Le revenu, c'est d'autre chose. La valeur marchande, c'est le bâtiment.

**M. Barrette** : C'est le bâtiment. Très bien. Alors donc, ça n'a pas de rapport. Excellent. Je vais vous donner un cas de figure. Là, probablement que vous ne pourrez pas me répondre, mais je vais l'essayer pareil. Admettons que vous êtes le ministère des Transports, là, et là vous arrivez, là, en quelque part au Québec, puis vous arrivez avec une autoroute, puis là elle passe, là... elle arrête là, là, ici, puis là vous n'allez pas exproprier personne après, là, elle arrête ici, il est possible que la valeur marchande de la maison juste l'autre bord de la fin de l'autoroute baisse parce qu'il y a une autoroute qui s'en vient puis va être dans la cour. Ce n'est pas bon, là, ça. Est-ce que vous allez prendre la valeur marchande après l'effet de votre autoroute qui vient d'arriver ou avant? Je vois que le ministre vous donne des suggestions de réponses, ce qui m'étonne.

**M. Moubayed (Fadi)** : Je ne suis pas capable de répondre à votre question parce qu'on est dans les hypothèses, puis l'évaluation, c'est une science exacte.

**M. Barrette** : Très bien. C'est bon. Alors, merci. J'ai terminé. Je soumetts simplement que, maintenant, il semble y avoir eu peut-être une tentative de provoquer des nuances dans les réponses qui étaient très claires à la première intervention. Mais je vais revenir à la première intervention. Mme la Présidente, là, c'est clair, ce que monsieur... Rappelez-moi votre nom, là.

**M. Moubayed (Fadi)** : Moubayed.

**M. Barrette** : Bon, alors c'est très clair, ce que M. Fadi a dit, clair, c'est la valeur marchande. Et, dans la vie, la valeur marchande, là, n'a aucun rapport, zéro, avec le fait que le propriétaire dont on enlève le bien ait payé son hypothèque, ne l'ait pas payée, ait fait de l'argent parce qu'il y avait un locataire, qu'il n'en ait pas fait. Ça n'a pas rapport. Ça n'a pas rapport. Si la Sûreté du Québec vient voir le ministère des Transports puis lui dit : Vous savez, cette maison-là, là, ça a été

le repaire d'une organisation criminelle, ça n'a rien à voir avec la valeur marchande de la maison. La maison, la propriété a une valeur marchande qui est un absolu en soi. Alors, quand j'entends le ministre nous dire : Oui, mais eux autres, ils l'ont amorti, ils ont fait ci, ils ont fait ça, ça n'a aucun rapport avec la valeur marchande, ça n'en a aucun.

Alors, je repose ma question au ministre : Pourquoi, pour ces citoyens-là qu'il choisit d'exproprier... Puis une expropriation, c'est d'enlever un bien à quelqu'un qui mérite compensation. Pourquoi ces gens-là ne méritent pas la même formule de compensation que les autres?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, le député de La Pinière fait tout un raccourci intellectuel.

**M. Barrette** : Lequel?

**M. Bonnardel** : D'essayer d'associer la Loi sur l'expropriation aux permis de taxi. Alors, je lui dis une chose : S'il essaie de m'amener à une valeur x... Parce que peut-être que le député de La Pinière souhaite qu'on paie, quoi, 1,3 milliard. C'est ça qu'il dit? Il veut qu'on paie combien?

**M. Barrette** : C'est moi qui pose les questions. C'est vous qui répondez.

**M. Bonnardel** : Non, non, c'est ça, bien, je lui pose la question. Bien là, il me dit ça, là, la valeur marchande, donc il faut payer la valeur marchande. Je lui dis : La valeur marchande, en 2018, est de 745 millions de dollars, et on paie 770 millions de dollars.

**M. Barrette** : Très bien. Alors, je vais soumettre au ministre la chose suivante : Quand M. Fadi vient nous dire qu'il y a des compensations connexes comme le déménagement, et ainsi de suite, bien, ce qui est connexe dans le dossier des chauffeurs de taxi, là, c'est que, depuis qu'Uber est arrivé, il y a eu une baisse de la valeur du permis, et, pendant cette baisse-là, il n'y a pas un seul chauffeur de permis... propriétaire de permis, pardon, qui pouvait prévoir qu'un ministre, du jour au lendemain, allait déposer un projet de loi expropriant les propriétaires de permis. Ils ne pouvaient pas le savoir. Alors, quand on fait ça et qu'on constate qu'il y a un élément externe qui est venu perturber le marché, ça fait partie des compensations connexes. C'est ça qui est le raisonnement, d'une part.

Et, d'autre part, M. le Président, je l'ai dit confidentiellement... pas confidentiellement, mais officieusement au ministre précédemment au salon bleu, le propriétaire — et je l'ai dit dans les périodes de questions — il aurait fallu certainement indexer ces valeurs-là, parce que, le propriétaire de taxi qui l'a payé, il y a 20 ans, 35 000 \$, il ne compense pas, le ministre, la valeur marchande.

Alors là, le ministre, là, ça s'appelle un sophisme, ça, le ministre nous dit : Je compense la valeur marchande, vous devriez être contents. Oui, mais c'est parce que vous ne compensez pas la valeur marchande, hein? «Mon évaluation de la valeur marchande aujourd'hui, c'est de tant, donc ils vont tous être compensés à la valeur marchande.» Bien non, celui qui l'a payé 35 000 \$, il ne l'aura pas, lui, il a une valeur comptable. Le ministre l'a dit lui-même, il compense à la valeur comptable puis il nous dit : Oui, mais, moi, dans mes évaluations, la valeur comptable fitte avec la valeur marchande. Bien non, le ministre ne peut pas faire deux choses contraires en même temps. Il ne peut pas compenser la valeur comptable qui est en même temps une valeur marchande. Ça ne se peut pas. Ça ne peut pas être blanc et noir en même temps. Par contre, son raisonnement, il est très gris, par exemple.

Alors, Mme la Présidente, est-ce que le ministre peut nous expliquer comment et dans quel cas de figure une valeur comptable peut égaler une valeur marchande et faire en sorte qu'une personne, sur la base de la valeur marchande, qui devrait recevoir 150 000 \$ peut être heureuse, et puis ça peut être équitable, de recevoir 40 000 \$, qui est la valeur comptable? Expliquez-moi ça, là. C'est une énigme. C'est incroyable. Ça ne se peut pas. Alors, je veux juste entendre une explication.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, le député de La Pinière est dur à suivre, là. Ce qu'il me dit, là, c'est de payer la spéculation des années 2010-2012, payer le fait que, bizarrement, quand les MEV, petites machines qui sont entrées dans les taxis... il y a plus de courses qui ont été enregistrées par Revenu Québec. Là, il me dit, donc : Paie, paie le 1,2, 1,3, 1,4 milliard de l'époque des années 2010, où il y avait spéculation, où, soudainement, quand Revenu Québec a mis des machines dans les taxis, les courses ont augmenté. Lui, il me demande de faire ça. Il me demande de faire ça.

Je lui dis une chose aujourd'hui : J'ai répondu... Je n'ai pas amené les courriels. J'aurais peut-être dû amener mes courriels, tous les courriels qu'on a reçus de propriétaires de taxi rassurés, peut-être pas 100 % heureux, mais rassurés, qui m'ont dit une chose, j'en retiens une : Je dors mieux depuis que vous avez annoncé ça. Je dors mieux. Je le sais, que ce n'était pas parfait. Je sais que cette loi chamboule. C'est normal, ça fait 50 ans que ça fonctionne d'une seule manière. Puis aujourd'hui je donne des outils à l'industrie du taxi, aux nouvelles technologies de faire leur place...

**M. Barrette** : ...

**M. Bonnardel** : Permettez-moi de finir, Mme la Présidente. Il a eu tout son temps. Permettez-moi de finir, oui.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, trois minutes.

**M. Bonnardel** : ...pour, aujourd'hui, permettre à l'industrie du taxi de faire sa place au Québec. Et, dans cette loi que nous avons déposée, ils ont leur place. Ils ont 40 millions de courses. Ils auront une réduction du fardeau réglementaire,

administratif et financier. On rembourse la somme qu'ils ont payée voilà 10 ans, 15 ans, deux ans, six mois, un mois, avant qu'on ait déposé cette loi.

**M. Barrette :** Alors, Mme la Présidente...

**M. Bonnardel :** C'est ce que je leur dis aujourd'hui. Encore une fois, on a répondu adéquatement à cette inquiétude que certains avaient. Encore une fois, je le sais, puis ce n'est pas parfait, mais c'est 770 millions de dollars qui vient des poches d'une partie de l'ensemble des Québécois, et l'autre partie, pour ce 270 millions, qui va venir des utilisateurs-payeurs. Alors là, le député de La Pinière me dit : Allez encore plus haut parce qu'il y avait de la spéculation en 2012, parce que, soudainement, les courses ont augmenté chez Revenu Québec quand, l'industrie du taxi, on les a obligés à mettre des modules électroniques de vente dans leurs taxis.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Je vous invite à conclure.

**M. Bonnardel :** C'est ça qu'il veut que je fasse? On ne le fera pas.

**M. Barrette :** Alors, Mme la Présidente, on va reprendre ce qu'il a dit. C'est incroyable, ce que dit le ministre, là. C'est tellement injuste que je n'en reviens pas. Ce que le ministre nous dit, il nous dit que nous, au Québec, qui sommes une société de droit... Il se permet, sur la base de son jugement, d'être inéquitable. C'est ça qu'il fait. Je vois sa chef de cabinet, là, hocher de la...

**M. Bonnardel :** ...

**La Présidente (Mme Grondin) :** S'il vous plaît, messieurs! Il reste 12 secondes.

**M. Bonnardel :** ...plus de jugement que l'ancien ministre député n'en a jamais eu.

**M. Barrette :** Article 35, Mme la Présidente. Regardez, franchement...

• (18 heures) •

**La Présidente (Mme Grondin) :** S'il vous plaît! S'il vous plaît! On termine les travaux. Je suspends les travaux...

**Des voix :** ...

**La Présidente (Mme Grondin) :** S'il vous plaît, messieurs, restez cordiaux. La commission...

**Des voix :** ...

**La Présidente (Mme Grondin) :** S'il vous plaît! S'il vous plaît! M. le député de La Pinière, s'il vous plaît! Je suspends les travaux jusqu'à 19 h 30. C'est au salon rouge.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

(Reprise à 19 h 30)

**La Présidente (Mme Grondin) :** Nous allons reprendre nos travaux. Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2019-2020.

Nous sommes rendus à la période d'échange du côté de l'opposition officielle. M. le député de La Pinière, vous avez 21 minutes.

**M. Barrette :** Merci, Mme la Présidente. Alors, je vais reprendre là où on s'est laissés, avant qu'on se laisse. Je pense que c'est ça qu'il y a de mieux. Et je vais revenir sur les questions de principe qui sont en jeu ici, là, et je vais rappeler au ministre ce que sa propre équipe de professionnels nous a dit.

Une expropriation, je rappelle aux gens ce que c'est, une expropriation, c'est quand un organisme public, que ce soit une municipalité ou le gouvernement, retire un bien à quelqu'un contre sa volonté. C'est ça, une expropriation. Et, comme on est dans une société de droit, lorsqu'on pose un tel geste... l'entité morale qui est le gouvernement, dans le cas présent, pose un tel geste, il y a une compensation. Et les professionnels sont venus nous expliquer clairement que, dans les expropriations, quand on est au ministère des Transports, on compense par la valeur marchande du bien. Et ce n'est pas ça qui se passe actuellement.

Pourquoi que je fais ce parallèle-là? Parce qu'évidemment, dans le cas des taxis comme dans le cas d'autres biens matériels, c'est une expropriation dans les deux cas.

Et puis ça me déçoit, là, puis je l'ai exprimé tantôt... Je pense que ça a irrité un certain nombre de personnes, puis je ne comprends pas que ça irrite quelques personnes, là. C'est que ça devient une question de droit... c'est une question de droit, il n'y a rien d'autre. Et, quand on regarde ça et que j'entends le ministre et son équipe... le non verbal était assez parlant.

Quand j'entends le ministre bâtir un argumentaire sur la base d'un certain nombre d'éléments qui n'ont rien à voir avec la valeur marchande, bien, ça me déçoit. Ça me déçoit parce qu'on est une société de droit. Une société de droit, ça veut dire que le même geste doit être compensé de la même manière, à moins qu'il y ait des circonstances qui viennent altérer la valeur dudit bien.

Et là, actuellement, c'est très clair que, face à des expropriations qui sont dans deux environnements différents, il y a une compensation qui est traitée d'une manière différente. Il n'y a pas de lien entre la valeur d'un bien et le fait qu'on ait payé son hypothèque, le fait qu'on ne l'ait pas payée, le fait que ça a été amorti, le fait qu'on ait fait des sous, pas des sous. Ça n'a pas rapport. Que la personne ait travaillé pendant tout ce temps-là, et gagné sa vie, et payé son hypothèque, ça n'a aucun rapport. Quand on compense une valeur marchande, on la compense, on compense la valeur du bien sans égard à ce qui s'est passé avec le bien quant à sa valeur qui a monté...

Le ministre me disait, Mme la Présidente, avant qu'on quitte : Il y a eu une spéculation. Bien oui, quand on est dans l'immobilier, là, il y a de la spéculation tout le temps. Et ce n'est pas parce qu'il y a de la spéculation qu'on compense la valeur comptable seulement. On compense la valeur marchande. Si on compense dans la ville X, où il n'y a eu aucune spéculation parce que la ville est rurale, il n'y en a pas, de spéculation, on est rural, on compense la valeur marchande. Quand on est dans la ville Y, où il y a eu spéculation, développement, centre d'achats, peu importe, on compense la valeur marchande, qu'on ajuste dépendamment de certains critères. Mais la différence entre la valeur marchande et la valeur comptable, elle est ce qu'elle est, et c'est sans égard à tous les éléments que le ministre a énumérés.

Alors, moi, ça, je trouve ça décevant et un peu irritant de constater que ces gens-là... Et je sais que ça irrite le ministre. Puis ce n'est pas pour l'irriter que je dis ça, mais, en quelque part, là, on dit à ces gens-là, là : On a constaté ou soupçonné des choses dans votre univers, là, et, parce qu'on a ça, il y a en quelque part une forme de jugement qui amène une décision qui n'est pas la même que pour un autre citoyen.

Et je posais la question aux professionnels qui accompagnent le ministre, j'ai pris un cas extrême : Si le bien, la propriété qui a été expropriée est la possession d'un repère de groupe criminel organisé, est-ce qu'on va le compenser moins, plus, pas à peu près? Non, on ne portera pas de jugement puis on ne prendra pas une décision basée sur le passé très, très critiquable de l'organisation, on va compenser l'expropriation sur la valeur marchande.

La compensation, elle est froide, elle est neutre, c'est pour ça que c'est la valeur marchande. Il se peut que le bien en question ait moins de valeur aux yeux du grand public parce que ça représente «whatever», peut-être. Mais ça, ça paraît dans la valeur marchande. On le voit, ça. Deux maisons côte à côte ne valent pas la même faire, même si c'est le même modèle, puis même si c'est la même construction, puis même si c'est la même année de construction. L'état des lieux induit une valeur.

Alors, quand on arrive au taxi, bien, pour une raison que je ne comprends pas puis que j'ai de la misère... non, je la comprends, en fait, mais que je n'admets pas, on traite ce monde-là différemment. Et, quand on arrive puis qu'on prend l'argument ultime : Oui, mais le ministre me demande de compenser complètement, puis c'est les contribuables, bien, je vais dire ce que j'ai déjà dit dans le passé : Tout ce qu'exproprie le ministère des Transports est payé par les deniers publics. Tout. La question n'est pas de savoir si c'est payé par le public, la question est de savoir si la compensation est équitable par rapport aux autres compensations. Et là ce n'est pas le cas.

Alors, je vais poser la question pour une dernière fois : Comment le ministre peut-il considérer que ce qu'il pose comme geste est équitable pour ces gens-là, comparativement à ce que son ministère fait pour d'autres citoyens?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, le député de La Pinière a pris 6 min 30 s pour essayer de nous expliquer ce à quoi il ne croit pas, il ne croit pas du tout. Il sait très bien, Mme la Présidente, qu'on répond positivement aux craintes puis aux inquiétudes des propriétaires de taxi.

Je vais vous expliquer une chose avant d'aller plus loin. Pourquoi je dis ça? Parce que le député de La Pinière, à *Québec matin* la semaine passée, jour pour jour, disait ceci : «On doit compenser la valeur comptable de leur permis, c'est honnête et c'est ce qui est demandé.» Ça, c'est le député de La Pinière, je répète, qui disait la semaine passée : «On doit compenser la valeur comptable de leur permis, c'est honnête et c'est ce qui est demandé.» Et là vous venez de l'entendre, depuis 6 min 30 s, nous dire tout le contraire.

Quand je dis, depuis le début, que le député de La Pinière n'a aucune crédibilité dans ce dossier des taxis, je vous démontre aujourd'hui pourquoi. Quand le député de La Pinière, la semaine prochaine, va nous mentionner finalement qu'il faudrait peut-être revenir à la valeur comptable ou à la valeur marchande, on ne sait plus trop... Mais là on a tellement bien répondu... bien, pas parfaitement, mais bien répondu à l'industrie qu'aujourd'hui il essaie de dire : Bien, ce n'est peut-être pas... là, je vais essayer de trouver quelque chose d'autre pour essayer de gagner des points.

C'est ça, la vérité, Mme la Présidente. Parce que la valeur marchande de 2018, aujourd'hui, est évaluée, selon le ministère des Finances, entre 715 et 745 millions de dollars. La valeur comptable, pour les gens qui nous écoutent, ça veut dire quoi, ça? Ça veut dire que l'argent qu'un propriétaire de taxi a payé voilà 15 ans, 60 000 \$, se verra rembourser le montant, 60 000 \$, qu'il a payé. Si quelqu'un a payé son permis de taxi, voilà un mois et demi, 250 000 \$, c'est 250 000 \$ qu'on va lui redonner. Comment? Il y a une première portion, Mme la Présidente, de 500 millions de dollars. Perçue où? Par l'ensemble des contribuables : premier versement de 250 millions qui a été donné voilà un an ou à peu près, un an et demi, par le gouvernement libéral; un deuxième 250 millions que nous avons donné au dernier budget. Et là on a décidé... Dans la loi, le projet de loi n° 17, on a établi une redevance de 0,20 \$ qui allait être payée par l'ensemble des usagers.

Tout le monde m'a entendu, là, il y a 50 millions de courses, à peu près, au Québec, 40 millions faites par l'industrie traditionnelle — 40 millions de courses — 10 millions par les applications technologiques. Initialement, on allait chercher, donc, 50 millions fois 0,20 \$, 10 millions ou à peu près, c'est la somme qu'on allait chercher sur une période de trois ans, qu'on donnait directement à l'industrie du taxi. Et ça, ça inclut, donc, aussi le fonds de modernisation de 44 millions de dollars.

Donc, au-delà du 500 millions, il y avait un 80 millions sur trois ans, initialement, là, dans le dépôt du projet de loi, une redevance, et une somme de 500... un demi-milliard de dollars. Et là on répond aujourd'hui par une augmentation de cette redevance à 0,90 \$. Pourquoi? Pourquoi? Pour répondre spécifiquement à tous les cas que vous avez entendus, qu'on a entendus partout au Québec, là.

Il y a des députés, ici, là, ceux qui nous écoutent, qui se sont fait interpeler par un propriétaire, un autre, une petite société qui possédait deux, trois, quatre permis puis qui s'est questionnée en disant : Moi, je viens d'acheter, ça fait quatre ans, j'ai deux permis ou j'en ai un, je l'ai payé 100 000 \$, 125 000 \$, 150 000 \$, le gouvernement va nous remettre peut-être 70 000 \$, 75 000 \$, 80 000 \$, il y a un manque à gagner. Tous ces cas que vous avez entendus, que j'ai entendus, bien, aujourd'hui...

• (19 h 40) •

La semaine passée, le député de La Pinière, à la télévision, dit : On doit compenser la valeur comptable de leurs permis. Et il ose me dire aujourd'hui, depuis 3 heures, cet après-midi : Ça ne fonctionne plus, là, qu'il faut payer la valeur marchande, puis que la valeur marchande aujourd'hui est moindre que la valeur comptable. Qui parle? Le député de La Pinière de la semaine passée? Celui de cette semaine? On ne sait plus trop. La semaine prochaine, peut-être qu'il va en avoir un autre qui va développer une pensée complètement différente.

Ce qu'il n'est pas capable d'admettre, le député de La Pinière, Mme la Présidente, c'est qu'on a pris une décision qui reconfortait, dans une certaine mesure... ce n'est peut-être pas le bon mot, mais qui rassurait. Et je vous le répète, on a aussi mis une campagne de publicité, une campagne pour informer la population, mais les propriétaires de taxi. Puis je le répète, c'était immensément important que tous ces propriétaires sachent exactement où on s'en allait puis pourquoi on faisait ça, pourquoi on faisait ça, pourquoi on remettrait 770 millions de dollars aux propriétaires de taxi, et hormis le 44 millions de dollars, là, le fonds de modernisation qui est toujours disponible pour l'industrie le lendemain de l'adoption de cette loi. Ce sont des sommes importantes, Mme la Présidente.

Ce qu'on fait aujourd'hui pour l'industrie du taxi... Quand j'entends que, cette industrie, on la tue, bien, voyons donc! puis que, demain, il n'y a plus de travail... Je vous le répète, Mme la Présidente, il y a 40 millions de courses faites par l'industrie du taxi traditionnel. Demain matin, on enlève le permis 4C, la plaque T, qui coûte 1 000 \$, la tarification dynamique, on met fin au monopole d'Uber, les dessertes d'agglomération, on enlève ça. La formation, on va unifier la formation, qui était de sept heures, dans les régions, jusqu'à 160 heures à Montréal, qui coûtait 1 200 \$. On va donner moins de charges fiscales. Je le répète, les locataires de taxi, ils sont près de 11 500, 11 500 qui, du jour au lendemain, n'auront plus à payer de frais de location, entre 300 \$ et 600 \$, pas par mois, par semaine. Ces gens vont immédiatement se mettre plus d'argent dans leurs poches. Oui, ils auront une dépense additionnelle : s'acheter une voiture. C'est la seule chose qu'ils auront de plus, s'acheter une voiture. Mais on leur met de l'argent dans leurs poches.

Et demain cette industrie... Et je le répète, bien respectueusement, pour eux : Arrêtez d'être sur le siège des négligés. C'est le temps de s'unifier et de travailler ensemble pour combattre toutes les nouvelles technologies de ce monde, pour ne pas les nommer. Ce sont eux, les professionnels, c'est eux qui font le travail, c'est eux qui font le transport adapté partout au Québec. Il faut arrêter, là. Je donne des outils à cette industrie pour s'épanouir, assurer la pérennité, la vitalité de l'industrie du taxi pour les 40 prochaines années.

Ce qu'on fait là, personne n'a osé le faire. Il y a eu quatre ministres des Transports, du côté libéral, pendant quatre ans. Bien, ils ont fait ça : on va attendre, faire un projet pilote, on ne sait pas trop, ça va-tu marcher?, je ne sais pas trop, marche pas... pas trop brasser les affaires. Bien, c'est ça. Aujourd'hui, on prend une décision qui est courageuse. Au bénéfice de qui? L'utilisateur, celui ou celle qu'on oublie, à tous les jours, celui qui prend le taxi, qui prend une application, qui prend son téléphone, qui aura la possibilité de choisir. Plus de concurrence, plus de transparence. C'est ça, l'avenir.

Et ce n'est pas vrai que, de l'autre côté, l'industrie du taxi se dit : Il n'y a plus de travail. Comment ça, il n'y a plus de travail? Il y a 40 millions de courses qui sont faites par eux, qu'on va protéger, soit dit en passant. L'appellation «taxi», ces façons de faire traditionnelles que l'on connaît depuis 50 ans, depuis des décennies, c'est encore à eux. Le taximètre, héler un taxi, appeler un taxi conventionnel, traditionnel, comme on le fait dans certaines régions où il n'y a pas, peut-être, l'Internet, ça continue.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Je vous invite à conclure, M. le ministre.

**M. Bonnardel :** Bien, on fait ce travail, Mme la Présidente, au bénéfice de l'utilisateur et, je le répète, pour assurer la pérennité puis la vitalité de l'industrie du taxi.

**M. Barrette :** ...Mme la Présidente, je pense que l'avantage du temps est du côté du ministre, alors je vais terminer ce segment-là. Et je vais juste lui rappeler une affaire, là. Le ministre, là, le 25 mars, se promenait puis il nous disait : C'est un excellent projet de loi, on va mettre tant d'argent sur la table, et je ne reculerai pas. Le 10 avril, il a mis en ligne un site Web pour expliquer sa position, que personne ne comprenait complètement, et le 15 avril il a déjà annoncé des compensations additionnelles et annoncé des amendements. Pourquoi? Parce que le ministre s'est rendu compte que son projet de loi n'était pas aussi parfait qu'il pensait.

Et je veux dire une chose, là. Il a fait des pas, le ministre, je le reconnais. La question n'est pas là, la question n'est pas de savoir, là : Ah! le député a demandé une chose... Bien oui, le député, là, moi en l'occurrence, j'ai demandé certaines choses devant la rigidité du ministre. On se rappellera que le ministre... à toutes les phrases, à toutes les sorties, lorsqu'il parlait de cet enjeu-là : Ma proposition, c'est tant et c'est final. J'ai souhaité le faire avancer, il a avancé.

Maintenant, il y a avancer puis avancer. Et la façon dont il avance aujourd'hui, bien, il y a des iniquités. La première... Écoutez, c'est de l'algèbre de troisième année, là, au primaire, là. Alors, quand le ministre nous dit : On compense la valeur

marchande de l'ensemble, peut-être, mais il ne compense pas la valeur marchande individuelle. Alors, si la somme des valeurs marchandes individuelles donne la valeur marchande globale, bien, obligatoirement, s'il y a quelqu'un là-dedans qui n'a pas sa valeur marchande, ça veut dire que l'équation ne marche pas. Ça ne marche juste pas. S'il compensait la valeur marchande de quelqu'un qui l'a acheté il y a 10 ans, très bien, mais il ne compense pas la valeur marchande de celui qui l'a acheté il y a 20 ans. Ça ne se peut pas, en algèbre, ça ne se peut pas. C'est impossible, puisque celui qui l'a acheté 30 000 \$, il ne va pas recevoir 150 000 \$, il va recevoir 30 000 \$. C'est ça qu'il fait. Si la somme de chacune des unités donne la valeur marchande, ça veut tout simplement dire qu'il y en a qui en ont reçu trop, puis d'autres qui n'en ont reçu pas assez. C'est simple, cette affaire-là. C'est simple, simple, simple. Alors donc, il y a un problème dans son approche purement mathématique. Et c'est faisable de résoudre ça.

Et, l'enjeu, là, moi, je ne parle pas du futur de l'application de son projet de loi, on va en parler à l'étude du projet de loi. Il y a encore plein d'amendements à mettre sur la table parce qu'il y a encore plein de situations qu'il faut corriger. Et, comme je l'ai dit depuis le début, il faut commencer par le début, toujours, le début. Comme on amène une perturbation majeure, il faut être équitable. Un coup qu'on a réglé ça, on verra bien si les postulats du ministre se réalisent. Le ministre est convaincu que ça va être meilleur après qu'avant. Peut-être. Moi, je ne suis pas convaincu. Mais ce qui m'importe aujourd'hui, c'est que ce soit équitable. Algébriquement, mathématiquement, c'est une impossibilité, c'est impossible.

Et je ne rentre même pas dans le détail qu'on devrait prendre, qui vient du fait que le ministre a choisi dans sa formule de prendre le 31 décembre 2018 pour faire son évaluation, sciemment, quatre ans après que la valeur des permis ait diminué à cause de l'arrivée d'Uber. Et, quand des gens disent : Bien oui, mais faites-vous un projet de loi pour Uber ou vous faites un projet de loi pour l'industrie ou le citoyen?, bien, c'est parce que ça ressemble à un projet de loi pour Uber.

Je ne porte pas d'accusation, je dis juste que le comportement du législateur, le ministre en la présence, il n'est pas équitable. C'est juste ça. Puis le ministre n'est jamais capable de défaire mon argument, il n'est pas capable. Ça fait que, là, il part dans des hyperboles. Ils sont sur le siège du je ne sais pas trop quoi, comment vous avez dit ça, là, mais, tu sais, c'est... Ça ne marche pas, là. Ce n'est pas compliqué, le ministre, là, dit que les chauffeurs de taxi se victimisent eux-mêmes. Bien non, ils regardent les faits, puis, à sa face même, ça se démontre, bien, ils ne sont pas traités équitablement.

• (19 h 50) •

Alors, ça se fait, ça, être équitable. Ce n'est pas compliqué puis ce n'est pas un enjeu si complexe que ça. Ce n'est pas un enjeu de fonds publics versus pas de fonds publics. Je l'ai dit dans une période de questions, quand on fait le REM, bien, le REM, il n'est pas 100 %, il est 1 million de pour cent public. On n'exproprie et on ne paie qu'avec des deniers publics, on achète avec des deniers publics, on le gère avec des deniers publics. Le budget d'opération est public, public dans les deux sens : le gouvernement, qui est public, et le citoyen qui paie un tarif à l'entrée. Le public peut être équitable d'un bord, mais, de l'autre bord, il ne peut pas être équitable. Puis on dit : Bien, c'est des chauffeurs, des propriétaires de taxi, ça fait qu'eux autres c'est spécial, ça fait qu'on ne peut pas les compenser complètement à partir de deniers publics. C'est là où je débarque.

Oui, M. le ministre, vous avez fait un bout de chemin. Bravo! Vous pourriez juste le faire au complet, équitablement, prendre parti pour l'équité dans notre société de droit, et le faire, et ne pas baser un argumentaire sur le genre de commentaires que vous faites. Ils ont eu des MEV, on a eu... ils ont payé leur hypothèque, ils l'ont amortie. Toutes des données qui n'entrent jamais dans le calcul de la compensation de la valeur marchande, comme le disent ses professionnels.

Alors là, le ministre est en porte-à-faux avec sa propre organisation. Je comprends qu'il y a du monde qui sont inconfortables. On construit un discours qui est basé sur... c'est plate, mais des jugements de valeur. Ça m'attriste comme législateur. Bon, je ne fais pas les lois, mais on est ici pour participer de ça, et, au bout de la ligne, on pose un mauvais geste parce qu'il est basé sur des mauvaises prémisses, et c'est triste.

Et je vais terminer sur une chose, Mme la Présidente. Ce n'est pas un hasard que les fédérations de chambres de commerce sont venues dire : Il faut dépenser correctement. Puis savez-vous pourquoi? Parce qu'ils se sont dit, les fédérations de chambres de commerce...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci, M. le...

**M. Barrette :** ...si jamais le gouvernement vient jouer dans nos talles, on souhaite qu'il nous traite différemment que ce qu'ils sont en train de faire...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci, M. le député. Merci beaucoup. Nous allons poursuivre nos échanges du côté du groupe parlementaire du gouvernement.

**M. Caron :** Merci, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le député de Portneuf, la parole est à vous.

**M. Caron :** Excusez-moi, j'ai été trop rapide. Merci, Mme la Présidente. Je voulais juste faire un petit... Et j'entends le ministre de La Pinière, et je voulais m'adresser au ministre de La Pinière, qui fait un parallèle avec l'expropriation, et il suffit d'aller vérifier, hein? Tout à l'heure, il nous disait que c'était une question de droit, et, en droit, l'expropriation est une opération tendant à priver contre son gré un propriétaire, en effet, mais foncier, de sa propriété. J'insiste sur le mot «foncier».

Mme la Présidente, je voulais dire aussi et je voulais commencer par dire que, pour ma part, s'il y a bien une chose qui vous caractérise, M. le ministre, et qui est évidente à voir chez vous, dans votre manière de procéder, c'est que vous ne

traînez pas les pieds. Au contraire, vous ne reculez pas, comme le prétendait le ministre de La Pinière... le député de La Pinière, tout à l'heure, mais vous avancez.

Tout à l'heure, j'ai manqué un petit peu de temps, dans mon premier bloc de questions en rapport avec le transport aérien régional, et je voulais aussi faire la démonstration que vous agissiez rapidement. Dans le Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales, le PAQIAR, vous avez en effet fait une intervention rapide. On sait, et vous le savez aussi bien que moi, qu'un réseau aéroportuaire adéquat et en bon état est essentiel dans notre société. Et, en décembre dernier, c'est-à-dire seulement quelques semaines après votre entrée en fonction, vous avez annoncé l'octroi de quatre aéroports... vous avez annoncé l'octroi, pardon, à quatre aéroports de l'est du Québec d'une aide financière dans le cadre de ce programme. Si vous n'étiez pas intervenu, bien, ces quatre infrastructures étaient menacées dans leur survie, et... leur survie était compromise, je voulais dire. Et je n'ai aucun doute que vous allez continuer le travail dans ce sens.

Mais je reviens au sujet que je voulais aborder tout à l'heure et qui illustre aussi bien que, lorsqu'un gouvernement n'a pas la volonté d'écouter ni de changer les choses, eh bien, rien n'avance. Je voulais parler du dossier des plaques d'immatriculation pour les vétérans québécois, nos vétérans.

Et moi, j'ai toujours grand plaisir à aller aux États-Unis et voir à quel point les citoyens vont à la rencontre des vétérans, de leurs vétérans, quand ils sont dans un restaurant, qu'ils vont les féliciter, etc. Et je déplore qu'ici, eh bien, parfois on ne mette pas assez l'accent sur la mission essentielle qu'ils font tout au long... qu'ils ont effectuée par le passé, au risque parfois de mettre en péril leur vie.

Alors, tout à l'heure, j'ai fait un petit historique de la situation pour voir à quel point les choses peuvent traîner quand on n'y met pas du cœur et de l'envie. Depuis de nombreuses années, la direction de l'Association du Royal 22e Régiment ont formulé des demandes pour avoir accès à une plaque d'immatriculation unique pour les vétérans québécois. La plaque existante, que l'on peut voir sur les routes, arbore uniquement un coquelicot au centre. Cet élément visuel très discret ne permettait pas aux vétérans de se différencier des autres conducteurs.

Afin de bien saisir la détermination des vétérans québécois, permettez-moi de vous présenter, en quelques dates importantes, la rigoureuse démarche. J'ai fait un petit peu le scénario de la démarche qui a duré 16 ans.

En 2003, les démarches ont été entreprises auprès du gouvernement libéral afin d'avoir une plaque d'immatriculation pour les vétérans. Le 11 novembre 2005, la plaque avec le coquelicot est annoncée.

En 2006, les vétérans demandent une version pour les motocyclistes. C'est refusé par le ministre des Transports de l'époque.

En 2008, de nouvelles démarches sont faites auprès de Jean Charest et de Julie Boulet pour réitérer les demandes des vétérans pour la plaque.

En 2010, en novembre, une rencontre a lieu avec le ministre des Transports de l'époque pour faire cheminer le dossier d'une plaque entièrement dessinée. Le ministre se montre favorable et démissionne peu de temps après. Les documents sont alors détruits. On sait que c'est une pratique dans certains cas.

En 2014, de multiples rencontres ont lieu afin que la Société de l'assurance automobile du Québec produise ladite plaque. Philippe Couillard, André Fortin et Véronique Tremblay ont assisté à ces rencontres. Le député de Montmorency de l'époque appuie également le dossier pour qu'il chemine. Quatre ans plus tard, les libéraux n'avaient toujours pas agi en démontrant une volonté claire de donner aux vétérans une plaque personnalisée.

Le 13 septembre 2018, pendant la dernière campagne électorale, notre gouvernement a promis que la plaque verrait le jour dans la première année de notre mandat. Notre gouvernement est élu. Quelques semaines après notre entrée en poste, soit le 5 novembre 2018, les députés de La Peltrie, de Chauveau et de Montmorency ont rencontré l'association des vétérans et les représentants de la SAAQ afin de présenter les designs des plaques.

A peine six mois plus tard, le 12 avril 2019, c'est-à-dire la semaine dernière — je déplore de n'avoir pu y participer, d'ailleurs — une annonce officielle a eu lieu pour dévoiler la nouvelle plaque unique pour les vétérans. Elle sera offerte pour les véhicules de promenade et de motocyclettes. Cette annonce a été extrêmement bien reçue de la communauté des vétérans et des représentants, qui attendaient cette bonne nouvelle depuis 2003.

16 ans d'attente, et en six mois nous avons agi pour répondre favorablement à cette demande. Si les délais peuvent vous avoir semblé longs avec l'ancien gouvernement, Mme la Présidente, ce n'est pas ce qui est le plus étonnant. Ce qui est le plus étonnant, c'est les réponses que nos anciens vétérans ont pu obtenir. On leur disait parfois : On ne se souvient plus du dossier; le dossier est passé sous la pile lors d'un changement de ministre; il y a eu plusieurs changements de ministre des Transports sous l'ancien gouvernement; on a égaré le dossier.

Et curieusement, juste avant le déclenchement des dernières élections, la ministre déléguée aux Transports rencontre les vétérans pour leur dire qu'une plaque sera enfin lancée, mais au coût de 250 \$. Cette déclaration a, bien entendu, été très mal accueillie.

Alors, moi, j'ai une question pour vous, M. le ministre : Qu'avez-vous fait pour qu'on puisse faire avancer ce dossier aussi rapidement, alors qu'il a traîné pendant 16 ans par le passé?

• (20 heures) •

**M. Bonnardel** : Merci, M. le député. Avant d'arriver sur le vif du sujet, je vais prendre juste quelques minutes pour répondre au député de La Pinière. Je le mentionnais, Mme la Présidente, le député de La Pinière aujourd'hui ne sait plus trop sur quel pied danser. La semaine passée, c'était le député de La Pinière qui nous disait : Il faut payer à la valeur comptable. Cette semaine, bizarrement, il faut payer à la valeur marchande.

Je le répète pour ceux qui nous écoutent, l'évaluation de la valeur marchande, aujourd'hui, des 6 270 propriétaires de permis de taxi qui possèdent 7 500 permis est entre 715 et 745 millions de dollars. Je répète, 715 à 745 millions de dollars. Ça, c'est ce que le député de La Pinière de cette semaine souhaite que l'on paie. Celui de la semaine passée me disait : Il faut payer à la valeur comptable, il faut payer à la valeur initialement payée. Donc, celui qui a acheté un permis 60 000 \$,

je le répète, voilà 10 ans, versus celui qui a acheté un permis 200 000 \$ voilà six mois, on lui rembourse la somme totale rubis sur l'ongle. Et ça, ça fait combien? 760 millions de dollars, hormis le 10 millions que nous allons chercher aussi pour des cas, je le répète, exceptionnels, que nous allons étudier au cas par cas, au cas par cas. Qu'on me comprenne bien, là, s'il y a des cas spécifiques plus problématiques, il y a un 10 millions de dollars pour eux.

Donc, aujourd'hui, je donne plus que ce que le député de La Pinière demandait... demande aujourd'hui. Je ne sais plus trop à qui... comment voir sa capacité à bien comprendre entre la semaine passée et cette semaine. Peut-être que, la semaine prochaine, il va me demander de payer moins. Ça fait que ce qu'on dit... ce qu'il disait à l'industrie de taxi, finalement, aujourd'hui, bien : On va payer moins pour vous. C'est ça qu'il veut? Il veut que je paie 745 au lieu de payer 770? Qui qui parle? C'est un négociateur, ce député de La Pinière, comme il plaît à se dire? Alors, aujourd'hui, on met une somme considérable, considérable, généreuse, à la majorité, à la totalité, je devrais dire, des propriétaires de taxi au Québec, qui vont recevoir une somme sur une période de cinq à six ans.

Et je répète une chose aussi à ceux qui se questionnent... ou ils se disent, exemple : J'ai payé 200 000 \$ puis je vais recevoir un montant sur une période de cinq à six ans. Si on calcule, encore une fois, que, la somme de 270 millions de dollars, on va aller la chercher sur 50 millions de courses fois 0,90 \$, s'il y a 50 millions de courses sur une période... sur les cinq à six ans... C'est ça que ça va prendre. S'il y en a plus, on va nécessairement réduire la durée dans le temps. Donc, la somme, Mme la Présidente, de 270 millions de dollars sera payée par qui? L'ensemble des utilisateurs, que ce soient ceux qui utilisent un taxi ou toutes les technologies qui vont exister au Québec dans un an, dans un an et demi, deux ans, présentement Eva, et Uber, et aussi l'industrie du taxi traditionnel, qui possède, elle aussi, des applications mobiles.

Maintenant, on revient, Mme la Présidente, sur les plaques. Oui, vous l'avez bien exprimé, 15 ans pour annoncer une plaque qui nous a pris, humblement, six mois à préparer. Je vous dirais une chose : Il y a eu quatre ministres, encore, des Transports, il y a eu des interventions de la légion et des intervenants pendant des années, vous l'avez bien énuméré, M. le député. Aucun n'a bougé ou aucun n'a eu la volonté de répondre de ces hommes et ces femmes qui ont servi notre pays.

J'en ai quand même fait, des annonces, en 12 ans à l'Assemblée nationale, celle-là était particulière. Celle-là était particulière, de voir ces hommes et ces femmes qui ont travaillé avec mon équipe, avec l'équipe de la SAAQ... Ils ne sont pas ici aujourd'hui. On les a reçus deux fois, la SAAQ. Je leur ai dit : On met rapidement en marche votre équipe, mon équipe, un plan de match, que j'aie des visuels le plus rapidement possible et que l'équipe de la légion, je n'ai pas les noms, mais je pense que ceux qui nous écoutent le savent très bien, puisse travailler avec mon équipe puis d'être capable de se dire : O.K., ils sont sérieux, ils sont sérieux.

Et on a mis sur papier, la planche à dessin trois, quatre plaques différentes. Et ça a pris deux secondes, quand on a vu ces plaques, quand j'ai vu ces plaques... Puis je pense que ça faisait l'unanimité dans l'équipe. C'est celle-là qui allait définir pour les 20, 30, 40 prochaines années nos vétérans sur la plaque *Je me souviens*. Ceux qui ne l'ont pas vue, je vous invite à aller sur Facebook, sur le site, aller voir cette magnifique plaque, je le dis bien humblement, là : un homme, une femme, un champ de coquelicots, le coquelicot, le mot «vétérans». Je crois personnellement que le Québec, aujourd'hui, a la plus belle plaque en Amérique du Nord. Pour tous ceux qui sont tombés, qui se sont relevés, qui sont restés sur le champ de bataille, c'était pour eux qu'on a fait ça. Et, ceux qui ont une plaque «vétérans» présentement, bien, le remplacement de cette plaque sera gratuit. Ceux qui veulent obtenir cette plaque puis qui n'osaient pas ou qui ne la demandaient pas pour des raisons x, y, ils ont 15 \$ à fournir à la légion pour que la légion prépare un dossier, confirme que c'est bel et bien un vétéran, et par la suite la demande soit envoyée à la SAAQ. Immédiatement, à l'intérieur de quatre à six semaines, on va être capable d'aller envoyer, donc, cette nouvelle plaque pour le vétéran.

Alors, ce fut nécessairement une annonce pleine d'émotion parce qu'autant mon collègue le ministre au Numérique, le député de La Peltrie... On avait le député de Vanier, si je ne me trompe pas, qui était avec nous aussi, et tous les membres de la légion qui étaient là. Pardon?

**Une voix : ...**

**M. Bonnardel :** ...Chauveau, pardon, oui, qui était présent à cet événement à Québec. Je suis fier, avec toute l'équipe, d'avoir fourni, et d'avoir préparé, et, surtout avec l'équipe de la SAAQ, d'avoir mis de l'avant cette plaque. Encore une fois, je le dis, je pense que ça va traverser le temps, cette plaque pour eux, et on peut en être fiers de l'avoir travaillée rapidement, de l'avoir déposée, qu'eux l'aient acceptée dès qu'on l'a mise sur la planche à dessin puis on leur a dit : O.K., je pense que c'est celle-là qu'ils vont aimer. Ils ont dit oui tout de suite. Alors, on est bien fiers.

**M. Caron :** Merci, M. le ministre. Je voudrais maintenant aborder le sujet de l'autoroute 85, qui est le réaménagement de la route 185 entre l'autoroute 20 et la frontière du Nouveau-Brunswick. On le sait, la route 185 est très accidentogène. On relève malheureusement trop d'accidents graves. Une recherche sur Google, que j'ai essayé de faire ce matin, a fait défiler un nombre impressionnant d'accidents. On déplore beaucoup trop de morts. Des actions concrètes ont été demandées par le milieu pour augmenter la sécurité de cette route. La transformation de la route 185 en autoroute à chaussées séparées ainsi que le réaménagement d'échangeurs permettront des gains significatifs en matière de sécurité routière pour la région du Bas-Saint-Laurent.

La phase III du projet représente l'étape finale de cette conversion très attendue, l'autoroute Claude-Béchar, un projet de près de 40 kilomètres entre Saint-Antoine et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, qui comporte plus de sept tronçons différents, pour lesquels une mise en service graduelle est prévue, selon ce que je sais, entre 2021 et 2025. Ce projet est d'ailleurs inscrit au PQI à la catégorie Projets en réalisation. Je crois savoir que les projets d'acquisitions pour les trois derniers tronçons sont actuellement en cours et avancent rondement. Il est prévu que les travaux, d'ailleurs, puissent commencer cette année.

Lors du dépôt du budget et du PQI 2019-2029, notre gouvernement a pris l'engagement ferme de poursuivre le projet de réaménagement de la route 138 entre l'autoroute 20 et la frontière du Nouveau-Brunswick. Je comprends que... Est-ce que le projet n'est pas... Vous attendez encore certaines acquisitions, etc. Mais est-ce que vous pourriez nous entretenir un petit peu sur les prochaines étapes en lien avec ce projet?

**M. Bonnardel :** Merci, M. le député. Oui, c'est un projet extrêmement important, qui est dans le PQI depuis un certain temps, la route 185, qu'on appelle l'autoroute 85.

Je fais un petit aparté pour juste parler de Claude Béchard 30 secondes, qu'on a nommé, en son honneur... un collègue que j'ai bien, bien, bien connu à l'Assemblée nationale, qui est malheureusement disparu beaucoup, beaucoup trop vite. Et je pense que cette route est tout à son honneur pour l'homme de terrain, l'homme politique qui a fait sa marque à l'Assemblée nationale.

Eh oui, c'est un projet qui est d'une extrême importance pour tout ce qui est le développement économique, touristique, donc, entre le Nouveau-Brunswick et le Québec. Et ce projet a été scindé, initialement, donc, en trois phases. Je vous donne un peu les caractéristiques, où on en est rendus, donc la phase I, qui était de 21 kilomètres, répartie en quatre endroits distincts, qui ont été réalisés, donc, entre 2002 et 2011, des investissements, donc, initialement, qui ont coûté 338 millions de dollars, dont 114 venaient du gouvernement fédéral. Il y a la phase II qui, elle, s'étendait, donc, sur une longueur de 33 kilomètres, de la frontière du Nouveau-Brunswick à Témiscouata-sur-le-Lac, dans le secteur de Cabano, travaux qui ont été réalisés dernièrement, entre 2013 et 2015, encore une fois des investissements de près de 416 millions de dollars, dont 167 provenaient du gouvernement fédéral. Et là on en arrive à la phase III, qui est de 40 kilomètres, de Saint-Antoine à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, ce qui va permettre, donc, de compléter l'ensemble du projet de l'autoroute 85, ainsi nommée, donc, l'autoroute Claude-Bécharde.

Le projet, nécessairement, comme vous le savez, là, quand on a des sommes aussi importantes, ça fait partie, donc, des directives sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Puis ce tronçon de la Transcanadienne, bien, c'est le dernier tronçon à ne pas être configuré à quatre voies, deux chaussées séparées, entre Montréal et la province de la Nouvelle-Écosse, donc, un dossier d'affaires qui a été approuvé par le Conseil des ministres en juillet 2018. Et le projet est rentré en phase de réalisation. Donc, le début des travaux de construction de la phase III ont commencé en septembre 2018 sur le tronçon n° 2 aussi, donc des sommes immensément importantes, là, qui vont frôler le milliard de dollars, et même plus, pour la réalisation complète de ce projet, encore une fois, qui est extrêmement important.

Donc, dans ces conditions, vous comprendrez qu'on a fait des choix, encore une fois, je le mentionnais, pour ce qui des travaux du réseau routier, du transport collectif et autres projets ferroviaires, maritimes, et autres. Donc, sur 115, ce n'est quand même pas banal, là, je le répète encore une fois, là, un PQI qui a frôlé le 100 milliards de dollars dans les cinq dernières années, ou à peu près. Et aujourd'hui, avec l'arrivée de notre gouvernement, vous comprendrez que, sur 115 milliards de dollars que le Conseil du trésor nous a octroyés, bien, il y a des sommes importantes qui sont dédiées. Au-delà de la santé, au-delà de l'éducation, il y a, encore une fois je le répète, 36 milliards de dollars affectés seulement aux transports. Sur ce 36 milliards, il y en a 24,5 qui sont affectés au réseau routier, au maintien d'actif. Je l'ai mentionné, vous le savez, là, pour les deux prochaines années, c'est 4,8 milliards de dollars. Et, le transport collectif, on a un 9 036 000 000 \$ qui seront investis aussi dans le PQI. Et là-dessus il y aura 5,2 milliards juste de nouveaux projets, les 2,5 milliards, donc, dans les autres modes.

Alors, ce sont des sommes colossales. Est-ce qu'on pourrait en dépenser encore plus? Il faut quand même respecter la capacité de payer et respecter aussi... Je sais que mes collègues aux Finances et au Trésor travaillent extrêmement fort, là...  
• (20 h 10) •

**La Présidente (Mme Grondin) :** Je vous invite à conclure, M. le ministre.

**M. Bonnardel :** ...donc, pour garder un équilibre entre le PIB et la dette. Et, dans ces conditions, je pense qu'on a réussi à trouver, oui, un équilibre intéressant pour assurer un maintien d'actif, nouvelles réalisations, autant en transport collectif et en réseau routier.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci beaucoup. Nous allons poursuivre nos échanges avec le député du côté du troisième groupe de l'opposition. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous avez 17 min 20 s.

**M. Arseneau :** Merci, Mme la Présidente. Dans le premier bloc, Mme la Présidente, j'avais dit que je reviendrais pour compléter le volet transport aérien. J'aurais une question pour le ministre. Le milieu municipal demande au gouvernement depuis déjà quelque temps d'adopter une véritable politique en matière de transport aérien régional. Est-ce que le ministre est ouvert à ce projet? Et, si oui, peut-il s'y engager?

**M. Bonnardel :** C'est une bonne question, Mme la Présidente. J'ai rencontré plusieurs des intervenants du secteur aérien, des propriétaires, les MRC, et tout ça, dans les dernières semaines, et, suite au sommet, on a eu de bonnes discussions. Il n'y a pas eu de suivi par la suite, suite au sommet aérien qui avait été mis en place par le gouvernement libéral à l'époque. Et j'ai assuré tous les membres, tous ceux que j'ai rencontrés... je cherche où je les ai vus la dernière fois, l'AQTR, c'est ça... AQTA, pardon, et je leur ai dit qu'on allait mettre en place, donc, ce comité, qui aurait dû être mis en place voilà bien, bien longtemps, donc, pour être capables de mettre une politique en place, supporter nos aéroports, le développement régional, pour désenclaver aussi différentes villes et régions du Québec, tout ça aussi dans un contexte où... La question était venue tantôt, là, donc, le Programme de réduction des tarifs aériens, alors, oui, ça m'interpelle pour le développement économique de nos régions.

**M. Arseneau :** Merci. Maintenant, je dois vous dire que, depuis le début de l'audience, de cette commission, moi, je vois qu'il y a un éléphant dans la pièce. Il s'appelle la STQ et il a construit un éléphant blanc dont on parle quotidiennement dans nos régions. Depuis quatre mois, on assiste à un triste spectacle dans le transport maritime entre Matane, Baie-Comeau, Godbout. On est ici en période de reddition de comptes et on va essayer d'établir un certain nombre de choses, si vous le voulez bien, Mme la Présidente, sur les coûts, pour le contribuable, des ratés de la STQ depuis plusieurs mois. Ma première question, là : Quelles sont les provisions pour assumer les coûts concernant la remise à flot du F.-A.-Gauthier?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, si le député le permet, il me fera plaisir de donner la parole au président-directeur général par intérim de la STQ.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Est-ce qu'il y a consentement de l'ensemble des membres de la commission pour inviter monsieur...

**M. Arseneau :** Oui, allons-y.

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. Lafond?

**M. Lafaut (Stéphane) :** M. Lafaut.

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. Lafaut.

**M. Lafaut (Stéphane) :** Alors, bonjour, tout le monde. Stéphane Lafaut, président-directeur général par intérim de la STQ.

Je comprends bien la question, Mme la Présidente, puis je dois avouer que, d'emblée, c'est une question qui est assez complexe, premièrement parce qu'il y a plusieurs intervenants qui sont au dossier. Vous comprendrez que c'est un navire qui est récent. Et on parle d'une problématique assez complexe, au niveau des propulseurs, qui a été identifiée. Donc, oui, c'est vrai, les deux propulseurs sont présentement hors d'usage. Dès qu'on a commencé à recevoir des signes de vibration au niveau des propulseurs, ce qui s'est passé, c'est que la STQ a décidé d'arrêter le service avec le F.-A.-Gauthier.

**M. Arseneau :** Mme la Présidente, j'aimerais qu'on arrête la réponse parce que je fais des questions courtes. J'aimerais une réponse courte. Avez-vous un chiffre à nous donner? Sinon, on va revenir au ministre, s'il vous plaît.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Est-ce qu'il serait possible, avant, que vous puissiez vous présenter avec votre titre, s'il vous plaît, juste pour le bénéfice des téléspectateurs?

**M. Arseneau :** C'est fait, et on perd du temps précieux pour obtenir des réponses. Vous avez un chiffre, oui ou non?

**M. Lafaut (Stéphane) :** J'ai un chiffre, mais ce n'est pas aussi simple que ça. Et puis je veux être sûr de bien... Je veux être sûr, là, de donner une bonne réponse, quand même, là, ça ne s'explique pas en 30 secondes. Donc, au niveau des propulseurs, présentement, ce qu'on a fait, on a amené le Gauthier en cale sèche à la Davie.

**M. Arseneau :** Mme la Présidente, on ne veut pas connaître les détails des réparations. On veut un chiffre. On est en reddition de comptes sur des crédits. Est-ce qu'on peut avoir un chiffre? Il vient de nous dire qu'il l'a. Est-ce qu'il peut nous le révéler?

**M. Lafaut (Stéphane) :** Il y a un chiffre qui a été révélé. Et puis le détail, présentement, pour l'inspection et le démontage des propulseurs du F.-A.-Gauthier, à la Davie, est de 2,4 millions de dollars.

**M. Arseneau :** Merci beaucoup. Combien en coûte-t-il simplement pour garder le navire en cale sèche sur une base journalière?

**M. Lafaut (Stéphane) :** Présentement, le Gauthier est sorti de la cale sèche. Donc, les coûts de la cale sèche étaient de 2,4 millions, je le redis. Il est présentement à quai à la Davie. Ce qu'on paie présentement, c'est un... O.K., on paie présentement un certain tarif pour le garder. C'est des coûts qui sont présentement compilés. Au-delà des coûts, il y a aussi tous les coûts du maintien en service. Donc, on fait marcher les génératrices. On a des équipages à bord. Donc, on n'a pas le détail encore de toute la compilation de ces coûts.

**M. Arseneau :** Donc, on n'a pas de réponse actuellement pour ce qu'il en coûte pour garder un navire à quai sans qu'il ne fonctionne. Est-ce qu'on peut s'engager, M. le ministre, à avoir ces coûts-là à la commission, savoir combien ça a coûté?

**M. Bonnardel :** On donnera en temps et lieu, Mme la Présidente, toutes les informations financières reliées à la cale sèche, oui, du F.-A.-Gauthier, aux réparations. Pour nous, il est important de donner toutes ces informations. Encore une fois, on ne veut rien cacher, mais vous comprendrez qu'il est peut-être prématuré de donner tous ces montants immédiatement.

**M. Arseneau :** On a fait appel, Mme la Présidente, au navire de la CTMA en relève du F.-A.-Gauthier et du Apollo. Grosso modo, on estime à combien la facture de la CTMA pour les mois de décembre à juillet prochain?

**M. Lafaut (Stéphane) :** O.K., ce qu'on a comme... Présentement, là, je n'ai pas les chiffres compilés devant moi, là, mais on parle d'environ 23 000 \$, là, par jour, tout dépendant, là, du nombre de voyages, bien entendu, qui sont faits. Et puis on pourra éventuellement, en temps et lieu, compiler dans l'ensemble du dossier, avec le nombre de traversiers, les coûts.

**M. Arseneau :** D'accord. Merci. On continue. Le rafiot, du nom d'Apollo, que la STQ a acheté et mis au rancart après quelques... — j'allais dire «quelques heures» — quelques jours de navigation, grosso modo, à combien se chiffre la facture pour, disons-le, là, cette erreur monumentale?

**M. Bonnardel :** M. le député, je veux juste que vous sachiez une chose : Quand le F.-A.-Gauthier a subi cette avarie, rapidement nous avons un plan d'urgence. Il fallait trouver rapidement un bateau. On n'a jamais eu la prétention de dire que l'Apollo, c'était le Queen Mary. Je n'ai jamais eu la prétention de dire que l'Apollo allait durer deux ans. Je savais que cet Apollo, en arrivant, qui partait de Labrador Marine, allait durer trois à quatre mois, mais il fallait répondre rapidement aux besoins des gens de la Côte-Nord et de la Gaspésie. Malheureusement, vous êtes bien au fait, vous aussi, de ce qui est arrivé. On est immensément désolés de cette situation. Mais ce bateau pouvait nous aider à court terme, à court terme, jusqu'à tant qu'on puisse acheter un bateau de relève.

**M. Arseneau :** 5, 6 millions que ça a coûté?

**M. Bonnardel :** Moins que ça, M. le député. Le bateau, vous vous souvenez, a coûté 2,1 millions de dollars. Il y a eu une première réparation quand il y a eu l'accident dans le quai de... qui a coûté 105 000 \$. Alors, vous comprendrez que, par la suite... Vous le savez, présentement, là, on essaie de trouver quelqu'un qui va racheter le bateau pour s'en débarrasser.

**M. Arseneau :** Est-ce que quelqu'un va racheter le bateau ou vous allez devoir payer pour vous en débarrasser?  
• (20 h 20) •

**M. Lafaut (Stéphane) :** C'est un peu tôt pour répondre encore à cette question. Cependant, je peux vous dire qu'à partir de la journée où est-ce qu'on a décidé de décommissionner l'Apollo on a commencé à recevoir un paquet d'offres. Mais vous comprendrez que j'avais focussé surtout les efforts de mon équipe à s'occuper de l'acquisition du Saaremaa. On a un paquet d'offres sur la table. Encore une fois, on va développer un protocole, parce que la dernière chose qu'on veut, c'est que quelqu'un achète ce navire-là... Parce qu'il y a des armateurs qui se sont manifestés et qui voudraient l'opérer, mais nous, on veut bien connaître les conditions dans lesquelles ils vont l'opérer pour ne pas que ce navire-là se ramasse éventuellement sur des côtes, comme une pollution. Donc, on veut avoir des assurances.

**M. Arseneau :** Vous avez évoqué le Saaremaa. 39 millions de dollars, c'est ce qu'on a annoncé comme coût d'acquisition. Quels sont les coûts supplémentaires pour le mettre en opération, le coût estimé?

**M. Lafaut (Stéphane) :** ...des coûts d'environ, lorsque le Saaremaa va arriver à Québec... qui sont présentement estimés entre 5 et 6 millions. Donc, on rentre dans les chiffres du PQI. Nous, on va fermer le projet lorsque le navire va être déclaré opérationnel. Et éventuellement, dans un futur, lorsque le Gauthier sera remis en service, on ramènera le Saaremaa pour faire une mise à niveau aux normes de la STQ d'un point de vue de l'esthétique. Mais ça, ça va être de l'entretien normal qui va être fait sur plusieurs années, comme on le fait avec le reste de nos navires.

**M. Arseneau :** Pour une enveloppe globale de... On parle de 50?

**M. Lafaut (Stéphane) :** Présentement, là, je vise 45 millions. Ça pourrait dépasser parce que, là, le Saaremaa n'est pas encore arrivé. Lorsque la société va débarquer avec Transports Canada, il y aura déjà une évaluation des coûts qui va être faite, une évaluation des travaux à faire, et il y aura probablement des surplus. On verra à ce moment-là, mais on fera la compilation. Présentement, j'ai un budget qui tourne entre 5 et 6 millions déjà de travaux prévus.

**M. Arseneau :** Merci. Maintenant, bon, on a une évaluation sommaire de certains des coûts. On peut additionner plusieurs millions au coût de construction initial du F.-A.-Gauthier, de 175 millions, si mes chiffres sont bons. Mais il y a des chiffres aussi qu'on connaît moins bien. Et j'aimerais que le ministre des Transports porte une attention particulière, en fait, aux victimes de cette saga qui dure depuis quatre mois, c'est-à-dire les résidents de la Côte-Nord et du Bas-Saint-Laurent, là, qui ont été laissés en plan une journée sur deux, à peu près, depuis décembre dernier.

On a annoncé, du côté de la STQ, un programme de coupons-rabais, là, à des gens qui avaient réservé, à qui on remettrait un crédit. On parle d'environ 500 000 \$. C'est un programme que moi, je juge à la fois ridicule et insuffisant. Est-ce que le ministre peut s'engager à rembourser les véritables coûts pour l'économie de la Côte-Nord pendant les quatre derniers mois, et les deux qui vont suivre, là, compenser les entreprises qui ont dû faire des détours de 800 kilomètres parce que le bateau, au moment où on arrivait, n'était pas en fonction, ou encore qui prévoient qu'il ne serait peut-être pas en fonction, et les camionneurs, ne pouvant pas prendre l'avion, la navette aérienne, ont dû faire ces détours-là? Ça a coûté des centaines de milliers de dollars, sans aucun doute. Est-ce qu'il y a un engagement à ce niveau?

**M. Bonnardel :** Absolument. Mme la Présidente, vous n'avez pas idée jusqu'à quel point les gens, pour nous, autant pour M. Lafaut que moi-même... comment on peut remercier les gens d'avoir été aussi patients. On a eu un hiver incomparable, un hiver extrêmement difficile. Personne n'aurait pu prévoir une situation comme on l'a vécue cet hiver. Ce fut aussi difficile pour Labrador Marine que ce fut difficile pour la Société des traversiers du Québec.

Dans ces conditions, on a mis en place tout ce qu'on pouvait, tout ce qu'on avait sous la main. Il y avait, oui, l'Apollo. Encore une fois, je ne prétends pas que ce bateau était neuf, que ce bateau allait tout régler, mais il pouvait nous donner un coup de main dans un court laps de temps. Par la suite, il a fallu, bon, mettre les dessertes aériennes, signer des contrats avec nos partenaires privés pour débiter, donc, ces dessertes, exemple Rivière-du-Loup, et Saint-Siméon, et d'autres partenaires. Mais aussi, pendant tout ce laps de temps, il fallait aussi trouver un bateau...

**M. Arseneau :** C'est la compensation, on parle de compensation.

**M. Bonnardel :** Alors, oui, première compensation, vous l'avez dit, on a mis 500 000 \$. Il y aura une deuxième compensation, que nous sommes à travailler. J'ai rencontré... Vous le savez très bien, j'ai visité la région de la Côte-Nord. J'ai visité les gens de la Gaspésie à Matane. Je suis allé rencontrer vos collègues députés. J'ai rencontré les élus. Il y a une campagne de publicité que nous avons mise sur pied aussi, de 115 000 \$, pour amener les gens à visiter... — 115 000 \$ — à visiter, donc, la Côte-Nord et la Gaspésie. Je sais que, pour eux, pour vous, ce n'est pas assez. Maintenant, avec l'équipe de la STQ, on y travaille et on pourra annoncer, en temps et lieu, donc, une deuxième aide.

**M. Arseneau :** Je voudrais juste vous rappeler que ce que demande l'industrie touristique, qui a vu 10 années de promotion touristique annihilées par les ratés de la STQ en l'espace de quelques semaines... demandé 575 000 \$ sur une période de quelques années pour rebâtir la réputation de la région, qui a été mise à mal, et donc de redonner confiance, évidemment, à ceux qui seraient intéressés d'aller visiter la région.

Alors, je veux juste vous donner ce chiffre-là comme ça et revenir sur le F.-A.-Gauthier pour vraiment avoir le sentiment du ministre. Quand on pense à ce navire-là et ce qu'il a coûté d'achat, de réparations et de compensation pour d'autres moyens pendant qu'il était en cale sèche et le temps qu'on le répare... Votre collègue député de Nicolet-Bécancour qualifiait le F.-A.-Gauthier de citron il y a deux ans, et il naviguait encore à ce moment-là. C'était en 2016. Est-ce que vous partagez cette opinion-là?

**M. Bonnardel :** Vous savez, M. le député, on peut mettre beaucoup sur le dos de la STQ. Voilà un an et demi, deux ans, l'ancien gouvernement avait la possibilité d'acheter un bateau de relève, ce qu'ils n'ont pas fait. Et le député de La Pinière l'a avoué, une part du problème, c'était à cause d'eux. Si eux avaient permis à la STQ de l'époque d'acheter un deuxième bateau, on n'aurait pas eu le problème que nous vivons depuis les six derniers mois, des problèmes qui ne sont pas le fun pour personne, autant pour eux que pour nous, que pour les gens qui nous écoutent, et tous les partenaires, les résidents, ceux qui font du transport lourd et ceux qui utilisent leurs voitures pour traverser le fleuve.

Et, dans ces conditions, le F.-A.-Gauthier a été payé, spécifiquement le montant, 170 millions de dollars. C'est une somme importante, une somme importante. Il y a eu quelques avaries. Est-ce que le F.-A.-Gauthier a mal fait son travail? Non, majoritairement, majoritairement, je vous dirais, à 95 %... 99 %, pardon, le F.-A.-Gauthier a fait le travail. Dans ces conditions, il y a eu 28 arrêts.

**M. Arseneau :** ...vous dites que non. Alors, maintenant, je voulais savoir... En termes de reddition de comptes, parce que c'est ce qu'on fait ici, on le dit depuis tout à l'heure, j'aimerais savoir si, selon vous, on va pouvoir identifier quelles sont les mauvaises décisions qui ont été prises. Est-ce qu'il y a une reddition de comptes dans ce gouvernement, dans cette Société des traversiers du Québec? Est-ce que quelqu'un va être imputable des millions de dollars de fonds publics qui ont été gaspillés dans cette saga?

**M. Bonnardel :** M. le député, une des premières choses que vos collègues m'ont demandées, c'est d'appeler la Vérificatrice générale, ce que je n'ai pas fait encore. Pourquoi? Parce que, quand j'ai nommé M. Lafaut, la première chose que je lui ai dite, c'est de me donner un verdict organisationnel de l'équipe, comment la Société des traversiers, dans les cinq, 10 dernières années, fonctionnait, quelle est l'expertise que nous avons, le nombre d'employés...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Je vous invite à conclure, s'il vous plaît.

**M. Bonnardel :** ...partout sur le territoire, les employés qui nous accompagnent, avoir un portrait juste de tout ça puis d'être capable d'avoir, donc, comme je le mentionnais, rapidement un verdict dans les prochaines semaines. Et, suite à ce verdict, on décidera si, oui ou non, il vaut la peine de pousser plus loin notre investigation.

**M. Arseneau :** J'aurais une dernière question.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Il vous reste 30 secondes, M. le député.

**M. Arseneau :** 30 secondes? Est-ce que vous pouvez vous engager solennellement à ne jamais offrir le contrat de navigation entre les Îles-de-la-Madeleine et Montréal à la STQ, compte tenu de ce qu'on vient de raconter?

• (20 h 30) •

**M. Bonnardel** : M. le député, vous le savez, vous connaissez très, très bien ce dossier. Je vous en ai parlé quand j'ai visité... et qu'on a abrogé ces deux décrets qui étaient importants pour CTMA. Je suis sensible, sensible à ce que CTMA représente pour les Îles-de-la-Madeleine. Et dites-vous une chose, on va prendre la meilleure des décisions pour l'intérêt des Québécois et l'intérêt des Madelinots.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Merci beaucoup. Nous allons poursuivre nos échanges avec le groupe parlementaire représentant le gouvernement. M. le député de Richelieu, la parole est à vous.

**M. Émond** : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Et je vais profiter, si vous le permettez, de la présence de M. Lafaut à la table pour poursuivre les échanges dans le contexte de la Société des traversiers du Québec.

Je débute en vous saluant, M. Lafaut. Heureux de vous rencontrer pour une première fois. Dans ma circonscription, Richelieu, vous comprenez que ça comprend la ville de Sorel-Tracy, on a un traversier, chez nous, Sorel-Tracy—Berthierville... en fait, Saint-Ignace-de-Loyola, service de traversier qui est en place depuis de nombreuses années. Et le collègue des Îles-de-la-Madeleine l'a évoqué, une étude de crédits, ça sert... bien entendu, c'est un important exercice de reddition de comptes, Mme la Présidente. Je l'ai fait durant l'étude de crédits pour le Conseil du trésor et aussi avec la collègue ou la ministre de la Culture. Je pense qu'il y a un exercice pédagogique aussi qui est important à faire auprès des citoyens. C'est un moment durant lequel on peut discuter avec les intervenants des différentes sociétés. Il nous permet de se faire expliquer plus en détail certaines choses.

Alors, moi, je vous disais, M. Lafaut, donc, que je connais bien la traverse Sorel-Tracy—Saint-Ignace-de-Loyola. La situation de cet hiver à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout a fait couler beaucoup d'encre. Je pense que je n'ai pas besoin de vous en parler. Puis on est parfaitement conscients qu'un bateau comme le F.-A.-Gauthier, en pleine situation hivernale, ça ne se remplace pas en claquant des doigts. J'aimerais ça vous entendre. Pourquoi on ne pouvait pas utiliser n'importe quel type de bateau? C'est quoi, les spécificités qui sont précises à cette traverse? Pour un petit gars de Sorel, comme moi, qui voit l'autre côté de la rive, là, quand même, d'un coup d'oeil, je comprends que la complexité était autre dans ce coin-là.

**M. Lafaut (Stéphane)** : Donc, écoutez, je peux vous dire que le milieu maritime, d'emblée, c'est un milieu qui est complexe et probablement très méconnu du grand public. On a entendu beaucoup d'histoires dans les derniers mois, à tort et à raison, sur quels devraient être les critères, comment on organise les traversées.

D'emblée, on ne peut pas mettre n'importe quel navire dans n'importe quelle partie du fleuve. Donc, le milieu maritime est réglementé au Canada par Transports Canada. Et puis on a les sociétés de classification, bien entendu, qui s'assurent à inspecter nos navires et qui s'assurent, d'ailleurs, à ce qu'on respecte les différents critères. Mais donc les navires comme ils sont employés à Sorel-Tracy ne pourraient pas naviguer dans des eaux comme à Matane, à Baie-Comeau parce qu'on est littéralement en pleine mer. On parle de traversées de deux heures avec des vagues, des fois, qui peuvent atteindre plusieurs mètres. Donc, ça prend des navires assez robustes. Et puis aussi il y a toute la question de stabilité pour les passagers. Puis en même temps, bien, lorsque vous achetez un navire pour ce type d'environnement là, bien, vous ne pouvez pas laisser, nécessairement, les passagers à bord de leurs voitures pendant deux heures. Donc, ça prend un navire qui a une dimension assez respectable pour pouvoir les accueillir.

Pour illustrer un peu la façon dont ça fonctionne, je vais prendre un peu l'acquisition du N.M. Saaremaa comme exemple pour vous illustrer comment on a repris le problème, et puis je dois vous avouer que c'est un processus qui est quand même délibéré. Le Saaremaa avait déjà été identifié par le passé, mais moi, quand je suis arrivé à la Société des traversiers, le 1er février, j'avais demandé une chose au ministre, c'est de me donner quelques jours pour voir un peu comment on... avant de procéder à l'achat, au processus d'acquisition, comment on en était arrivés à choisir le Saaremaa.

Donc, quand vous voulez acheter un navire, vous devez, premièrement, regarder, là, les différents critères essentiels à ce que vous recherchez, donc dans quel milieu au niveau opérationnel, la spécialité du navire, j'en ai parlé, quel type de mission vous vouliez lui donner, mais aussi au niveau des normes réglementaires qui définissent la navigation dans le type d'endroit que vous allez utiliser le navire. On regardait aussi certains qualificatifs au niveau de l'âge, de la dimension. Il y a aussi une question d'autonomie puis il y a aussi la question de la classe des glaces qui doit être regardée. Il y avait aussi des critères comme la disponibilité. Et puis, bien entendu, il y a le budgétaire, parce qu'on ne peut pas nécessairement... On avait quand même certaines sommes allouées au PQI, donc il fallait travailler au sein de cette enveloppe-là.

Donc, lorsqu'on a identifié ces types de critères là, on fait affaire avec un courtier. Il y a des firmes spécialisées en courtage à travers le monde qui sont capables d'identifier le type de navire que vous avez besoin. Et puis, dans le cas du Saaremaa, on avait plusieurs navires qui avaient été identifiés. Et après ça, bien, on a procédé avec une analyse multicritère, et c'est un peu ce que j'ai présenté, d'ailleurs, au gouvernement lorsque moi...

Lorsque la STQ, on avait fait notre choix sur le navire, on avait certaines cibles qu'on s'était données. Donc, je vais vous donner des exemples. Le nombre de passagers. On visait un navire qui était entre le Camille-Marcoux et le Gauthier en termes de nombre de passagers, en termes de véhicules, parce que le navire devait en même temps ne pas être trop gros pour être déployable sur d'autres traverses. Donc, on avait quand même... c'était quand même un critère important.

L'autonomie en carburant, c'est important aussi. Nous, on ne voulait pas... On parlait de trois jours.

Les tirants d'eau, là. Les gens oublient souvent ça, mais le tirant d'eau, dans les différents ports, n'est pas le même partout. Donc, si vous ne voulez pas échouer votre navire en rentrant dans les ports, vous devez avoir une certaine capacité.

La classe de glace était aussi essentielle, et la longueur hors tout. Il y avait des navires qui étaient disponibles, mais il y avait des navires qui étaient très longs. Et, lorsque votre navire est trop long puis qu'il dépasse... la longueur dépasse de trop le quai, bien, à un moment donné, les vents font en sorte que ça affecte la navigabilité.

Donc, on avait fait une analyse multicritère. Et après ça, bien, lorsque vous parlez d'une dépense qui est près de 40 millions, bien, on s'était assurés de présenter un mémoire au Conseil des ministres pour qu'il y ait une prise d'acte de la dépense, parce que ce n'est pas une petite dépense. Et c'est là que le processus de négociation commence. Vous avez identifié votre navire et, de là, bien, vous devez, avec le courtier, commencer à négocier les clauses d'achat du navire. Il y a des contrats standards internationaux qui existent. Et là vous devez voir les termes, les conditions, les vérifications qui ont été faites ou qu'il y a à faire.

D'ailleurs, dans le cas du Saaremaa, je peux vous dire qu'on s'est assurés de l'inspecter, le navire, avec une firme spécialisée, en janvier. On a fait un test des propulseurs, qu'on a redemandé dans le processus de négociation, un test en mer des propulseurs. Et, même, encore hier, avant que je signe, on avait demandé une inspection sous-marine de la coque, qui a été réalisée, bien qu'on avait vu le navire en cale sèche en janvier. On voulait s'assurer, là, que tout était correct.

Donc là, vous négociez avec un vendeur qui, lui, veut vous vendre le plus haut prix. Et nous, on voulait en avoir le plus pour notre argent. Donc, on s'est assurés qu'il y avait déjà des réparations qui avaient été faites. Puis, en même temps, il y a tout le... Nous, ce qu'on a négocié comme clause, c'était que le convoiement du navire à travers l'Atlantique soit de la responsabilité du vendeur et non pas de la nôtre. Donc, lui engage une firme spécialisée qui va convoier le navire en Amérique du Nord. Puis vous comprendrez que convoier un traversier à travers l'Atlantique, ce n'est pas comme naviguer avec un paquebot. Il y a beaucoup de limitations et ça prend des firmes spécialisées.

Donc, ça, ça fait partie des négociations. Et, lorsque vous vous êtes entendus sur la négociation, vous signez une lettre d'intention, qui est un peu l'équivalent d'une offre d'achat. Ça, on a fait ça la semaine dernière. Et ce qui est important de noter dans le cas du Saaremaa, c'est que le matin où est-ce qu'on devait signer l'offre d'achat, le 27 mars, je l'avais sur mon bureau, il a eu une collision en Europe. Donc là, au niveau du processus de négociation, on a repris. Pour commencer, là, on voulait s'assurer que les réparations allaient être faites puis qu'il allait être inspecté, chose qui a été faite.

Et, lorsque toute votre négociation est faite, vous devez réviser ligne par ligne les différentes clauses. Et, de là, lorsqu'on est satisfaits, on signe l'offre d'achat. Et c'était de la responsabilité ensuite du vendeur de nous prouver, avec différents documents, qu'il pouvait lever tous les critères d'achat avant qu'on signe, et ces critères d'achat là ont été rencontrés finalement ce matin. Il était environ presque 3 h 45, en fait, en Europe lorsqu'on a procédé. Puis il y a aussi tous les transferts d'argent, vous comprendrez, à travers... les transferts de sommes à travers l'Europe.

Donc, c'est un processus qui est extrêmement compliqué, qui est régi par les lois internationales, qui est régi aussi par les normes que Transports Canada nous impose. Puis, nous, ce qu'on a fait, c'est qu'on a suivi ce processus-là à la lettre pour être sûrs qu'il n'y aurait pas d'erreur. Donc, c'est un peu le processus qu'on suit lorsqu'on achète un navire. Et ce n'est pas tous les jours que la STQ achète des navires usagés, là, vous en conviendrez. Donc, dans le cas du Saaremaa, on a pris le temps que ça fallait, mais le processus a été suivi à la lettre.

• (20 h 40) •

**M. Émond :** M. Lafaut... Je suis content d'entendre ça, Mme la Présidente, parce que, dans une autre vie, quand j'évoluais dans le monde des affaires, dans mon entreprise, j'ai eu, et comme plusieurs entrepreneurs, à faire l'acquisition de marchandise, ou de matériel, ou même d'équipement qui provenait de l'étranger, entre autres en Chine, puis le processus n'est pas aussi simple que d'acheter d'un fournisseur local, bien entendu.

Mais ça me rassure d'entendre M. le président-directeur général, qui semble avoir une rigueur certaine dans l'ensemble du processus. Entre autres, je suis content d'entendre que vous avez demandé que le transfert du navire s'effectue à la charge du vendeur. C'est quelque chose qui est quand même rassurant. Je vous remercie pour vos réponses. On aura assurément l'occasion de rediscuter ensemble concernant la traverse beaucoup moins complexe de Sorel-Tracy—Saint-Ignace-de-Loyola.

Mme la Présidente, j'avais une intervention prévue pour parler également de la modernisation de l'industrie du taxi. Aujourd'hui, cet après-midi et ce soir, beaucoup de choses ont été dites, beaucoup de choses ont été bien dites. On a entendu beaucoup de bonnes réponses. Alors, je vais simplement, peut-être, me contenter de... puis c'est sur une note assez personnelle, Mme la Présidente, pour féliciter le ministre pour son attitude respectueuse dans la gestion de ce dossier-là, puis également pour vous remercier, M. le ministre, d'avoir fait preuve d'ouverture, puis ça, je l'apprécie sincèrement.

On se connaît depuis un certain temps, je ne suis pas surpris de vous voir agir comme ça, mais, quand même... Parce que vous vous en doutez bien, Mme la Présidente, dans mon comté, sûrement dans le comté de La Pinière, tous mes collègues autour de la table ont été sensibilisés par les gens de l'industrie du taxi. Je l'ai été par les gens de ma région. Et je prends un instant pour les saluer, eux, également, parce qu'ils ont été... lors de nos deux rencontres, Mme la Présidente, ils ont agi, eux, également, avec beaucoup de respect lors de nos échanges. J'étais très intéressé à entendre les conducteurs de taxi de mon coin, ce qu'ils avaient à m'expliquer de leur propre réalité. Parce que le Québec, c'est grand, Mme la Présidente. L'industrie n'est pas uniforme à la grandeur du Québec. La réalité de Montréal et de Sorel-Tracy n'est pas la même. Et puis ça m'a fait plaisir de... C'est ça, le rôle d'un député, je pense, d'écouter nos commettants. Ils m'ont parlé, dans le calme, dans le respect, de certains points, de leur mécontentement sur certains points, mais ils ont apporté des propositions, des pistes de solution.

Puis, je suis content, comme l'ensemble de mes collègues de la députation, des banquettes gouvernementales, on a apporté... On s'est fait les oreilles de l'industrie du taxi en région, hein, les collègues, pour apporter ça à M. le ministre lors de nos caucus, et M. le ministre a été à l'écoute. Il a fait preuve d'ouverture. Puis ça, Mme la Présidente, je pense que c'est la preuve qu'on est un gouvernement qui est à l'écoute des citoyens, proche du monde. C'est quelque chose qui me réjouit beaucoup. Puis mon intervention va s'arrêter là-dessus, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Parfait. Donc, nous poursuivons. On va reporter à la fin... Est-ce qu'il y a un autre député qui veut intervenir du côté du groupe parlementaire?

**M. Émond** : ...de ma collègue pour l'intervention suivante.

**La Présidente (Mme Grondin)** : C'est ça. Parfait. Donc, nous allons poursuivre les échanges du côté de l'opposition officielle. M. le député de La Pinière, vous avez 20 min 30 s.

**M. Barrette** : Merci, Mme la Présidente. Alors, je vais avoir une série de questions qui sont relativement simples, peut-être. Alors, je vais commencer par la première, une question de REM.

Alors, Mme la Présidente, M. le ministre, le REM, on le sait maintenant, est prolongé jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue, et, à Sainte-Anne-de-Bellevue, il y a un enjeu qui est très significatif puisqu'on avait prévu, à cette station terminale vers l'Ouest-de-l'Île, 2 000 places de stationnement. Apparemment que ça descendrait à 200, et il y a même des revendications qui sont faites pour qu'il y en ait juste 20.

Alors, on comprendra qu'à Sainte-Anne-de-Bellevue on ne draine pas une grande population dans l'Ouest-de-l'Île, mais, juste, juste, juste de l'autre bord de la rivière, c'est la région de Vaudreuil-Soulanges, qui, elle, contient à peu près 175 000, 200 000 personnes, qui vont venir se stationner là pour prendre le REM. Alors, quel est l'état de la situation actuellement? Est-ce que le ministre va s'assurer que ceux qui font des représentations pour qu'il n'y ait que 20 places de stationnement n'aient pas gain de cause, alors qu'on en avait prévu 2 000 au début?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, c'est une nouvelle qui date de peut-être un mois et demi. J'ai bien entendu, moi aussi, le fait que le REM pourrait retirer un certain nombre de places de stationnement sur son circuit. Vous comprendrez qu'on a posé des questions. Vous comprendrez que le REM, aussi, son représentant, est intervenu dans les médias pour rassurer la population, rassurer ceux qui se disent : Mais pourquoi il prendrait une telle décision?

Le REM a tout intérêt, tout intérêt, à ce que son projet fonctionne très, très bien, qu'il soit capable de recevoir... Encore une fois, je le répète, le changement de comportement, c'est d'amener les gens, oui, à prendre leurs voitures et, du jour au lendemain, se dire : Est-ce que je serai mieux dans un réseau de transport structurant, dans un REM, ou de prendre le métro, ou de prendre le bus, ou autres? C'est ça, un changement de comportement. Donc, dans ces conditions...

**M. Barrette** : Mme la Présidente, permettez-moi d'interrompre le ministre. Puis je ne veux pas faire un débat avec le ministre, là. On comprend ça, on l'a mis en place, le projet, nous autres, là. On y croit. Maintenant, on a la même opinion, là. Est-ce que le ministre peut nous dire aujourd'hui qu'il s'affaire à s'assurer qu'il y ait un nombre approprié de places de stationnement à Sainte-Anne-de-Bellevue? À quelle hauteur, le nombre, le voit-il?

**M. Bonnardel** : Je n'ai pas le chiffre exact, Mme la Présidente. Mais vous comprendrez qu'on suit le dossier de très, très près pour être capables, minimalement, minimalement, d'avoir quelques centaines de places pour la station Sainte-Anne-de-Bellevue. Mais, encore une fois, je vous le répète, il est important... Mme la Présidente, ne bougez pas, je vais vous donner une petite information. Voilà, c'est 200 places qu'on me confirme, Mme la Présidente, donc, qui seront disponibles à la station Sainte-Anne-de-Bellevue.

**M. Barrette** : Moi, Mme la Présidente, j'ai l'autre extrémité du REM dans mon comté. 200 places, ce n'est pas beaucoup, à mon avis, pour une population drainée de près de 200 000 personnes. C'est mon opinion. Je ne suis pas sûr que... En fait, je suis sûr qu'elle est la bonne.

**M. Bonnardel** : On me confirme, Mme la Présidente, que c'est à la demande des gens du milieu, pour éviter des milieux humides, à la demande des parties prenantes locales que le REM a retiré un certain nombre de places.

**M. Barrette** : Très bien. Deuxième question sur le REM, Mme la Présidente. On a appris récemment que, là, maintenant, le REM irait dans l'est. Or, en campagne électorale, les annonces du gouvernement étaient de deux prolongements, un vers Chambly et un vers Laval. Alors, est-ce que le REM qui va s'en aller dans l'est va entrer en collision budgétaire avec les deux prolongements annoncés en campagne électorale?

**M. Bonnardel** : Bien, Mme la Présidente, vous comprendrez qu'il est extrêmement prématuré de donner des informations sur ce que le REM... pas le REM, mais CDPQ Infra va définir comme projets futurs. Oui, dans notre plan de décongestion, nous avons mis de l'avant, donc, un prolongement possible Chambly—Saint-Jean-sur-Richelieu, si je ne me trompe pas, et la portion centre de Laval, la 440. Donc, dans ces conditions, je l'ai dit publiquement, avec mon collègue Eric Girard, on a signé une lettre où on a demandé à CDPQ Infra, donc, possiblement d'étudier ce prolongement, ce qu'ils, eux, ont accepté par la suite. Dans ces conditions, on va les laisser faire le travail et on pourra avoir les informations futures pour définir si, oui, on va de l'avant.

**M. Barrette** : Très bien. Alors, je conclus, Mme la Présidente — puis là le ministre peut me corriger par un oui ou par non, ça va suffire, parce que j'ai d'autres questions, et c'est mon dernier bloc — qu'actuellement les prolongements du REM, nord, sud et est, sont des possibilités et ne sont plus des engagements comme tels.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, on a pris un engagement de travailler avec CDPQ Infra pour définir si, oui on non, il y avait une possibilité de prolonger ces trajets. En temps et lieu, on va donner les informations. Nécessairement, le gouvernement et le Conseil des ministres vont se pencher, donc, sur cette possibilité, puis on pourrait annoncer notre décision par la suite.

**M. Barrette** : Je vais passer la parole à mon collègue le député de Jacques-Cartier, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Grondin)** : M. le député de Jacques-Cartier.

**M. Kelley** : Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, je sais que vous avez déjà répondu à une question de ma collègue la députée de Vaudreuil concernant le pont de l'Île-aux-Tourtes. Puis la question qui était posée, c'est si le MTQ va prendre en considération d'ajouter une voie qui est réservée pour le REM dans l'avenir. Et pourquoi je pose la question? Des fois, dans notre société, quand on a des projets comme ça, je peux penser un petit peu à Turcot au début, bien, pourquoi c'était plus grand... Mais c'est juste que je pose la question pourquoi... Après la question de la ministre... excusez-moi, la députée de Vaudreuil, est-ce que vous avez posé des questions à vos fonctionnaires de regarder ça un petit plus proche, en termes de juste voir est-ce que c'est une bonne idée de s'assurer qu'il y a une place sur le nouveau pont qui... peut-être, on peut ajouter un chemin pour un REM vers Vaudreuil? Et je suis très, très, très content qu'il y a des voies réservées pour les autobus, mais je veux juste m'assurer qu'on ne manque pas une opportunité d'avoir une voie qui est réservée pour la possibilité d'avoir le REM, une extension du REM vers Vaudreuil, peut-être Hudson puis...

• (20 h 50) •

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, la solution qui a été retenue, vous comprendrez, consiste donc à construire un nouveau pont, au nord du pont actuel, qui va comporter trois voies de circulation, des accotements adaptés à l'utilisation par les bus, une piste polyvalente pour les piétons et cyclistes et, nécessairement, du transport collectif, je pense que ma collègue la ministre déléguée l'avait bien mentionné à la période des questions, donc, du transport collectif dans le cadre du projet... qui vont contribuer à faciliter les déplacements des autobus en provenance de Vaudreuil-Dorion, qui vont emprunter le nouveau pont, notamment pour se destiner... d'aller à la station de Sainte-Anne-de-Bellevue du REM. Donc, oui, le pont sera conçu pour permettre d'accueillir tout éventuel système de transport collectif dessus, pour être capable d'amener une population, encore une fois, à bénéficier, donc, de la station du REM dans le futur.

**M. Kelley** : Puis une autre question un petit peu sur le transport en commun, pas juste dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal, mais aussi pour tout le réseau. C'est sûr qu'on ne peut pas avoir le stationnement pour tout le monde, partout, là, c'est juste... ce n'est pas possible. Alors, je sais que la stratégie de l'ARTM puis aussi la Caisse de dépôt, c'est de vraiment fixer sur le transport en commun, des autobus. Mais, je dirais, dans le comté de Jacques-Cartier, quand même, dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal, il n'y a pas beaucoup de confiance dans la STM à cause des différentes lignes d'autobus. Le 211, je pense, c'est ça, c'est la ligne qui allait à John Abbott College jusqu'au centre-ville, et, des fois, l'autobus n'arrive jamais, des fois c'est en retard.

Alors, pour vraiment changer la façon que les gens de l'Ouest-de-l'Île de Montréal veulent aller des points de stations du REM ou, quand même, juste de faire le transport en commun, ça va vraiment... Il faut changer vraiment l'attitude des gens dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal, mais c'est juste... Je pose plus la question si vous êtes vraiment, présentement, en contact avec les gens de l'ARTM pour s'assurer que toute la planification de transport en commun, oui, dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal, mais partout sur le réseau, est bien en préparation, parce que moi, oui, je crois dans le transport en commun, mais c'est sûr que des personnes ont certaines réservations est-ce que ça va vraiment fonctionner. On veut s'assurer que c'est un projet qui ait un grand succès pour toute l'île de Montréal et les régions autour.

**M. Bonnardel** : Bonne question, Mme la Présidente. Je veux rassurer le député que le RTM, la STM, le REM, tout le monde travaille ensemble pour être capable d'offrir et donner une offre de services qui va être plus qu'intéressante. Puis, je le dis et je le répète, changer les comportements des automobilistes qui souhaitent utiliser le transport en commun, c'est le défi. C'est le défi. C'est, encore une fois, le monsieur ou la madame qui part le matin avec bébé, ou autres, l'enfant qu'on va porter à la garderie, qui calcule son temps, qui s'en va au travail, qui perd du temps dans le véhicule, qui revient le soir, qui fait le même trajet, qui a perdu deux heures. Il faut qu'un jour il se dise, quand le REM va être en opération : Je vais l'essayer, je vais partir du point a pour me rendre au point b, j'irai porter l'enfant à la garderie dans le confort du REM, avec le coût... réduction aussi du temps perdu dans le... nécessairement, entre l'auto et le transport collectif. C'est le défi qu'on doit se donner, là. Si on veut changer ces comportements puis on ne réussit pas de cette façon, on ne réussira jamais.

Mais, encore une fois, je le dis et je maintiens, ce projet du REM, le Réseau express métropolitain, va changer la dynamique de transport collectif comme on l'a rarement vu depuis le métro de Montréal. C'est un projet qui, d'ici 2024, oui, sera extrêmement difficile en termes de contraintes, vous le savez, là, autant la ligne Deux-Montagnes que celle de Mascouche, les mesures d'atténuation qu'on va mettre en place avec l'ARTM, qui vont frôler 200 millions de dollars. Il faut être prêt aussi avec toutes les voies réservées, aussi, qu'on va mettre en place, du côté nord, du côté sud, pour amener, encore une fois, une circulation plus fluide pour que les bus puissent transporter les gens. Ça, c'est un défi que j'ai puis qu'on a, avec la ministre déléguée et moi-même, pour être capables d'atténuer cette problématique de fermeture du train de Deux-Montagnes et de Mascouche. C'est ça.

Je sais qu'on touche, dans une certaine mesure, votre secteur, mais, dites-vous une chose, tout le monde travaille main dans la main. Il n'y a personne qui travaille en silo, en ne se parlant pas. Ce projet est trop important pour qu'on ne travaille pas tous ensemble. Et assurez-vous une chose, là, on suit ce dossier, l'avancement et les mesures d'atténuation que l'équipe de l'ARTM et du REM ont mis en place pour être capables de répondre adéquatement aux besoins des usagers.

**M. Barrette** : C'est bon? Alors, je reprends la parole, Mme la Présidente, pour aborder un sujet qui... Peut-être que le ministre n'est pas au courant, parce que c'est normal, il ne peut pas être au courant d'absolument tout, mais le dossier est très pertinent pour le député de Beauharnois, qui est tout à fait au courant dudit dossier. Alors, dans l'Ouest-de-l'Île, juste à la

jonction de la Montérégie, donc à Vaudreuil, il y a un enjeu très particulier qui met en cause le ministère des Transports, et, voici, je pense que le député de Beauharnois voit où je veux aller, je pense, peut-être. Il y a un lien cyclable, entre Vaudreuil et Salaberry, qui fait partie de la route verte. Je pense que ça vous rappelle quelque chose. Le député de Beauharnois a été rencontré par beaucoup d'associations de cyclistes. M. le ministre, vous êtes cycliste vous-même. Et, sur le plan touristique, c'est un lien qui est très important parce qu'il évite évidemment les grandes voies autoroutières qu'il y a dans ce coin-là.

Alors, la problématique est la suivante. Il y a un barrage, le barrage du Coteau, qui est utilisé à la fois par les automobiles et les cyclistes et qui appartient à Hydro-Québec, et Hydro-Québec doit faire des réparations qui vont durer pendant des années. Le lien cyclable disparaît, à ce moment-là, et ça pose un vrai problème pour les gens qui utilisent cette région-là, les voies cyclables, et particulièrement le circuit vert. Et ça, je pense qu'on a tous un intérêt là-dedans.

Or, il y a des démarches qui ont été faites auprès du député et des démarches qui ont été faites auprès du ministère des Transports. Je peux comprendre que le ministre ne soit pas au courant en personne, mais les démarches ont été faites. Alors, c'est lettre morte au ministère des Transports et c'est beaucoup d'ouverture à Hydro-Québec. Hydro-Québec s'est engagée à investir jusqu'à 800 000 \$ pour développer un lien cyclable, ne serait-ce qu'une voie réservée, pour le pont Monseigneur-Langlois, pour continuer à relier Vaudreuil avec Salaberry, mais, apparemment, M. le ministre, votre ministère fait la sourde oreille. Là, je vois qu'on vous informe du dossier. Je suis sûr que le député de Beauharnois va pouvoir vous en parler. Est-ce qu'on peut régler ça, puisque, bientôt, la prochaine saison arrive, hein, pour le cyclisme, et on en a pour des années, et ça pose un problème?

**M. Bonnardel :** Bien, je suis bien content de l'apprendre, M. le député. Étant, oui, un cycliste moi-même, et voulant m'assurer que les gens restent en bonne santé et qu'ils puissent voyager entre les différentes régions du Québec, vous pouvez être assuré que je prends acte de votre question aujourd'hui. Je sais que c'est la responsabilité d'Hydro-Québec, mais c'est aussi notre responsabilité, dans une certaine mesure. Ce que je peux vous confirmer, c'est que, rapidement, on va mettre une petite équipe en place pour être capables de trouver une piste de solution, et de mettre le député de Beauharnois à profit dans tout ça, pour être capables de donner, dès l'été prochain, là, s'il y a un problème, là, une voie cyclable, là, entre les deux secteurs. Donc, je vous le dis, immédiatement... Donc, rapidement, cette équipe sera mise en place, avec le député de Beauharnois, puis on va essayer de trouver une piste de solution.

**M. Barrette :** Alors, je peux vous dire que l'expression «piste de solution», dans le cas présent, est le bon choix. Merci, M. le ministre.

Alors, un autre élément, qui, lui, est un petit peu différent parce que c'est toujours à cheval sur le ministère et la Caisse de dépôt, vous avez probablement lu samedi passé un éditorial de François Cardinal, dans *La Presse*, quant au dernier kilomètre... — c'est comme un film — le kilomètre entre le terminus à Dorval, du REM, et le terminus... pas le terminus mais la gare de Via Rail, qui permettrait à la fois localement mais même suprarégionalement de faire un lien entre le REM, la STM et Via Rail. Donc là, on est en train de parler d'une jonction entre pas mal de réseaux majeurs. Pour une raison qui appartient... peu importe à qui elle appartient, ce kilomètre-là n'avait pas été prévu initialement, mais le gros bon sens nous indique qu'on devrait le faire.

Alors, qu'en est-il? Est-ce que les gens de Dorval et de l'Ouest-de-l'Île, de l'Ontario, de la Montérégie... est-ce qu'ils ont cet espoir-là de voir se compléter dans le projet actuel, maintenant, le dernier kilomètre entre l'aéroport et la station Via Rail de Dorval?

• (21 heures) •

**M. Bonnardel :** C'est une très bonne question, Mme la Présidente, jusqu'à quel point on veut changer, encore une fois, les comportements. Mais il faut nécessairement donner un réseau qui va être adéquat entre les différentes stations, avoir un réseau intermodal, si je peux l'appeler ainsi, entre les différentes stations. Donc, dans ces conditions, je ne vous dis pas que la caisse va construire ou va mettre un lien immédiatement, mais, nécessairement, pour moi, il est important qu'on soit capables de permettre à tous ceux qui débarquent dans une station x d'être capables de se connecter le plus rapidement possible. De quelle façon on pourrait le faire? Nécessairement, ce sera à étudier.

Maintenant, j'en conviens, j'ai lu l'article moi aussi et, dans ces conditions, je sais que le Réseau express métropolitain est un réseau qui va changer la dynamique du transport collectif, encore une fois. Mais, dans le futur, je suis persuadé que la caisse, CDPQ Infra, va se questionner et que, là-dessus, on va être capables, nécessairement, aussi de répondre de cette problématique du dernier kilomètre. Est-ce que le fédéral pourrait aussi donner un coup de main, donc, pour se connecter entre Via Rail et l'aéroport? C'est des choses aussi qu'on va évaluer.

**M. Barrette :** Je veux juste indiquer, Mme la Présidente, au ministre que, grâce à la magie du téléphone, on a des contacts avec tout ce monde-là, puis j'ai appris récemment que les excavations seraient faites. Parce que, pour faire la connexion, il faut excaver parce qu'entre Dorval et la gare, bon, ce n'est pas une question de dénivellation, mais il y a des travaux préliminaires significatifs qui seraient faits, mais la décision n'est pas prise... et même commencés. Mais la décision n'est pas prise pour le compléter. Alors, ce serait triste.

C'est comme l'équivalent d'avoir une autoroute qui n'arrive nulle part, là, à Québec, là, sur la colline Parlementaire. Ce serait malheureux de voir des excavations qui soient faites et qui ne soient pas complétées, alors que, de l'avis de tout le monde, puis là je ne lance la pierre absolument à personne, de l'avis de tout le monde, c'est quasiment le gros bon sens, là. Parce qu'on comprend que la ligne de Via Rail qui va vers l'ouest, c'est la ligne Toronto—Montréal, mais c'est aussi la ligne Rive-Sud—centre-ville de Montréal. Et là il y a des connexions multiples, hein? Quand on arrive là, à cette gare-là, c'est une diagonale vers le REM qui va aller jusqu'à Saint-Eustache, Laval, l'est de Montréal, et en bas, bien, c'est l'autre bout, là, qui s'en va au centre-ville. C'est toute une connexion, là.

Alors, moi, je ne le lance pas la pierre à personne, j'indique seulement au ministre que moi, j'ai l'information qu'il y a déjà des travaux qui vont se faire, qui ne sont pas complétés. Alors, tant qu'à le faire, complétons-le, surtout que, surtout que l'enjeu premier du REM... pas l'enjeu premier, je m'excuse, ce n'est pas ça que je voulais dire, le critère premier de rentabilité du REM est son achalandage. Or, cette connexion-là... puis c'est tombé peut-être entre deux chaises, mais il me semble que l'achalandage qui proviendrait de cette gare-là est sans aucun doute plus grand que l'achalandage qui viendrait de Chambly. Mais ça, je ne veux pas que le ministre réponde : À Chambly, mais je pense que l'enjeu de Dorval est un enjeu qui m'apparaît beaucoup plus signifiant pour le projet du REM quant à sa rentabilité.

**La Présidente (Mme Grondin) :** En 30 secondes.

**M. Bonnardel :** Oui. Bien, rapidement, sinon je prendrai le temps, là, M. le député, juste pour vous informer que, oui, CDPO Infra est bien au fait de cette situation. Il y a plusieurs instances sous juridiction fédérale qui sont impliquées dans un tel projet ou le prolongement, là, nécessairement, vous le savez, Aéroports de Montréal, Via Rail, le CN et le CP. Donc, je peux vous confirmer, c'est que le fédéral, par l'entremise de son ministre des Transports, a commandé une étude au mois de janvier 2009 avec la firme WSP pour explorer cette possibilité. Donc, j'ose croire qu'on sera capables. Puis on ne pourra pas rien faire, nécessairement, sans l'aval du fédéral, vous comprendrez bien, mais il y a déjà une volonté au moins pour avancer.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci, M. le député de La Pinière. Nous allons terminer nos échanges avec le groupe parlementaire du gouvernement. Donc, est-ce qu'il y a un député qui souhaite intervenir? Mme la députée de Roberval, 25 minutes vous sont allouées.

**Mme Guillemette :** Merci, Mme la Présidente. Merci, M. le ministre, merci de me faire vivre ce moment avec vous, cette belle journée. Donc, je vais vous parler de projets dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, le 02, le projet de l'autoroute 70 et de la route 170.

Donc, les infrastructures routières entre Alma et La Baie sont celles les plus sollicitées au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Le lien routier qui relie ces deux villes constitue l'axe majeur utilisé pour les échanges économiques entre les deux régions. La reconstruction de cette route, tant attendue dans la région, vise à intensifier le développement économique régional, et ce développement-là passe notamment par l'amélioration de la capacité de la circulation et la sécurité de la route.

Donc, pour ce qui est de la route 170, elle est en perte de fonctionnalité dans les différents secteurs qui n'ont toujours pas été aménagés pour y avoir quatre voies. Plusieurs sections de la route 169 et de la 170 ont presque atteint leur capacité maximale, et certaines intersections présentent des taux d'accidents beaucoup plus élevés. Les deux tronçons à réaliser pour compléter le projet dans son intégralité sont la phase II du prolongement de la route 70 vers La Baie, ce qui représente 6,9 kilomètres, et le réaménagement à quatre voies divisées de la route 170 à Saint-Bruno et de la route 169, qui représente 12 kilomètres.

Il s'agit d'un projet soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Ce projet est actuellement inscrit au PQI à la catégorie des projets à l'étude. Donc, plusieurs études sont actuellement en cours en vue d'obtenir les autorisations gouvernementales nécessaires au cheminement du projet. Des sommes sont prévues afin de compléter les études nécessaires à l'élaboration du dossier qui devra être présenté au Conseil des ministres. On en est rendus où dans ce dossier, M. le ministre, dans la route 170?

**M. Bonnardel :** Merci, Mme la députée. Je sais que c'est un projet extrêmement important pour le développement, d'assurer la fluidité et la sécurité de ce secteur du Lac-Saint-Jean... du Saguenay—Lac-Saint-Jean, si on peut le dire ainsi, oui. J'ai rencontré la mairesse de Saguenay lors d'une de mes visites, et vous pouvez être certains que ce projet m'a été mis sur la table très rapidement, puis, comme vous le savez, vous l'avez mentionné, dans une certaine mesure, l'état d'avancement de ce projet.

Donc, la phase II... Initialement, la phase I, donc, qui était l'estimation initiale de 2010, qui ont coûté 121 millions de dollars, à la fin, même, ça a coûté même un peu moins cher, on parle de 100 millions, 100,6 millions. Donc, la phase II, c'est le projet de prolongement de l'autoroute 70, qui consiste, donc, à parachever le tronçon entre le chemin de la Grande-Anse et La Baie, une portion de sept kilomètres, si on fait un chiffre rond. Puis, en 2018, donc, en juillet dernier, le Conseil des ministres a autorisé le ministère à un dossier d'affaires.

Donc, on est rendus, à ce jour, à étudier, donc, étude d'impact sur l'environnement, étude de circulation, sécurité, sécurité routière, coupe de roc, géotechnique, pédologique, étude de bruit, et tout. Donc, on est à l'étape, ou presque, là, conditionnelle à l'approbation du dossier d'affaires. On n'en est pas encore rendus là spécifiquement, mais c'est une des prochaines étapes pour débiter les travaux, je pourrais vous dire, d'ici la fin du mandat, d'ici la fin du mandat. Donc, on est...

**Mme Guillemette :** C'est une bonne nouvelle.

**M. Bonnardel :** Oui. Donc, on avance. Je sais que la direction territoriale, lors de ma visite, aussi est très interpellée par ce projet extrêmement important pour les gens du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Donc, dans ces conditions, ça suit son cours. Je répète un peu ce que j'ai dit, nécessairement. Vous comprendrez, avec les sommes colossales qu'on va investir dans le réseau routier dans les prochaines années, bien, ce projet comme tel de l'autoroute 70, du prolongement, fait partie des projets qu'on avait dans le PQI, dans le Plan québécois des infrastructures. Donc, dans ces conditions, on peut s'attendre que ça va aller de l'avant dans les prochaines années, qu'on va provisionner aussi les bonnes sommes pour être capables de faire le travail.

Donc, je ne peux pas vous donner toutes les informations spécifiques, mais je peux vous assurer qu'on y travaille puis qu'on va assurer, nécessairement, donc, la continuité et le prolongement de cette route dans le futur.

**Mme Guillemette** : Parfait. C'est une bonne nouvelle pour les gens du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

Dans un deuxième temps, j'aimerais parler de l'industrie du quad et de la motoneige. Donc, chez nous, au niveau touristique, c'est un apport important, majeur.

Donc, l'industrie des VR, au Québec, représente plus de 3 milliards en retombées économiques annuellement. C'est plus de 15 000 emplois directs, en plus des gens du Québec, des Maritimes, de l'Ontario et du nord des États-Unis, des touristes, principalement européens, qui débarquent ici pour venir vivre l'aventure avec des tour-opérateurs. Ils viennent pour des sept, 10, 14, 15 jours, ils sont pris en charge dès leur sortie de l'aéroport. C'est plus de 30 000 kilomètres de sentiers de motoneige et 22 000 kilomètres de quad qui sont offerts aux quatre coins de la province.

Il y a 200 000 motoneiges et 400 000 quads immatriculés au Québec. C'est un véritable moteur économique des régions et des villages, également, qui reçoivent des milliers d'adaptés, autant pour la restauration, l'hébergement, les centres de villégiature, les stations-services, ou autres.

Il y a deux fédérations qui chapeautent les clubs locaux qui oeuvrent en tant que bénévoles tout au long de l'année pour entretenir les sentiers, négocier les droits de passage, maintenir les infrastructures, installer la signalisation. Donc, ces clubs se financent principalement avec les cartes de membre qui donnent accès aux sentiers. Le gouvernement appuie et participe au financement de ces industries via trois programmes spécifiques. Ça totalise 17 millions annuellement, de façon récurrente, afin de supporter cette industrie.

Donc, les programmes sont destinés à l'entretien des sentiers, l'ajout et l'amélioration des infrastructures. On sait que notre gouvernement, bon, on travaille toujours plus sur la sécurité et on cherche toujours à améliorer la sécurité. Les fédérations sont quel type de partenaire pour vous? J'imagine que vous devez collaborer ou...

• (21 h 10) •

**M. Bonnardel** : Bien, oui.

**Mme Guillemette** : Est-ce que vous les considérez comme des partenaires...

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, assurément que les véhicules hors route sont partie prenante du développement économique de nos régions du Québec. On ne mesure pas jusqu'à quel point. C'est toujours drôle, quand je pose la question à des gens... Le réseau routier que le MTQ entretient au Québec est de 31 000 kilomètres. Le réseau des motoneiges au Québec est de 33 000 kilomètres. Le réseau des quads, le VTT, est de 26 000 kilomètres. On peut juste s'imaginer jusqu'à quel point, quand on se dit ou on dit que le Québec est une destination touristique, pour la motoneige et le quad, des plus importantes, que ce soit la Gaspésie, que ce soient les Monts-Valin, que ce soit le tour du Lac-Saint-Jean, que ce soit la Mauricie, l'Abitibi, on a des secteurs tout simplement magnifiques.

Étant un fervent de la motoneige et du VTT quand j'étais beaucoup plus jeune, vous comprendrez jusqu'à quel point je suis capable de bien mesurer l'importance d'entretenir ces réseaux, de soutenir ces associations à gauche puis à droite, parce qu'ils font, oui, un travail colossal. Puis, à quelque part, quand on parle de certains touristes qui veulent venir explorer le Québec, mieux connaître le Québec, bien, souvent, on les envoie en motoneige pour leur faire comprendre, leur faire voyager, aller dans les parcs et de mesurer l'étendue de notre territoire un peu partout au Québec.

Dans ces conditions, c'est des retombées économiques qu'on évalue à 3 milliards de dollars — 3 milliards. On est chanceux, on a Bombardier, au Québec, on a une société qui a développé la motoneige depuis des années, et, dans ces conditions, le réseau comme tel a besoin d'être entretenu, on a besoin de soutenir et de mettre les sommes importantes pour soutenir les 14 400 emplois ou à peu près qui sont partie prenante, donc, de cette industrie extrêmement importante.

Vous le disiez, je pense, là, mais je vais vous donner quand même quelques statistiques, là, juste pour les motoneiges, c'est près de 200 000 véhicules qui sont immatriculés au Québec, près de 400 000 pour les VTT. On parle de 201 clubs pour les motoneiges au Québec, 119 du côté des VTT, 85 000 membres pour les motoneiges, 58 000 pour les VTT. On parle de près de 8 000 bénévoles pour les deux secteurs. Donc, c'est une industrie extrêmement importante, encore une fois, puis on ne le cachera pas. J'ai des chiffres qui sont assez surprenants, mais il y a une progression, année après année, pour ceux qui font de la motoneige au Québec. On n'a qu'à penser... ou on regarde juste voilà cinq ans ou à peu près, il y avait 176 000 motoneiges immatriculées au Québec, on en a 197 000 aujourd'hui. Il y en avait 362 000 pour les VTT, on est rendus à 394 000 bien juste. Alors, année après année, il y a une recrudescence malgré tout.

Et je sais aussi qu'il y a une certaine transformation. Là, on parle de motoneige et de VTT, certains pourraient dire : Oui, c'est polluant, là. Mais, du côté de la motoneige, je sais très bien, je lisais... une société québécoise, si je ne me trompe pas, voilà quelques jours, qui était à mettre... et qui a déjà, donc, innové et mis une motoneige, qu'ils vont commercialiser, donc, qui fonctionne de façon électrique, électrique, il faut quand même le dire, là. Une motoneige électrique, je ne pensais pas voir ça de sitôt. Mais, oui, les industries innovent déjà et se préparent, puis j'imagine que les grands joueurs aussi, autant Bombardier qu'Arctic Cat, Polaris, et autres, vont de l'avant, si ce n'est déjà fait, en termes de recherche, et développement, et d'innovation. Dans ces conditions, je le mentionnais, c'est une industrie qui est extrêmement importante.

Mais c'est une industrie aussi qui, malheureusement, année après année, on le voit aussi, est un secteur où il y a malheureusement des accidents. Alors, on a beaucoup de travail, il y a beaucoup de travail à faire aussi pour sécuriser le réseau, s'assurer qu'autant avec mon équipe qu'avec la fédération on travaille... On vient d'arriver, là, mais déjà on est en discussion à chaque fois, à chaque début de saison, pour être capables de vérifier ce qu'on peut améliorer dans différents secteurs, autant pour ce qui est des courbes, des stops qu'on a à installer un peu partout sur le réseau, et de s'assurer...

Je regarde, malheureusement, le nombre de décès, autant du côté des VTT que de la motoneige, au Québec dans les dernières années puis je voudrais voir ça baisser année après année. Malheureusement, aussi, on voit que les accidents, des fois, sont sur le réseau. On traverse une route, on se fait frapper par une voiture. En début de saison, en fin de saison, quand les lacs gèlent, dégèlent aussi, on a des situations qui sont, des fois, un peu plus problématiques. Alors, dans ces conditions, il est important de s'assurer de protéger et de sécuriser le réseau un peu partout au Québec.

Et, je vous disais donc, il y a des sommes importantes qui sont versées dans les différentes régions pour les clubs de motoneige. Je vous donne un petit portrait, rapidement, là, des sommes qui sont évaluées, pour 2018-2019, à 5,2 millions de dollars. Exemple, rapidement, là, si je prends dans les plus gros clubs au Québec : le Bas-Saint-Laurent, c'est près de 375 000 \$ que le ministère a donnés; la Montérégie, on parle de 188 000 \$; le Saguenay—Lac-Saint-Jean, région que vous connaissez bien, Mme la députée, c'est presque la plus grosse région, la deuxième... Non, on est égal entre le Saguenay—Lac-Saint-Jean et les Laurentides. La plus grosse région au Québec, c'est la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine, qui reçoit... je ne veux pas faire de bataille entre eux, là, mais c'est 618 000 \$ que la Gaspésie reçoit versus 525 000 \$ du côté du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

Alors, c'est des sommes colossales qu'on donne, donc, dans le volet Entretien, Entretien des sentiers, parce qu'on veut avoir un réseau, encore une fois, je le mentionne, qui est sécuritaire, et de s'assurer, encore une fois, que nous... autant nous que les touristes puissent bénéficier de ces réseaux en bonne et due forme.

Un petit aperçu aussi du côté des VTT. On parle, pour l'année financière 2018-2019, d'un montant de près de 4 millions de dollars qui a été versé pour 115 clubs. Si on regarde les plus gros clubs au Québec, Chaudière-Appalaches qui reçoit près de 300 000 \$, la Montérégie, 245 000 \$, donc, la Mauricie, le Saguenay—Lac-Saint-Jean, 266 000 \$, donc, ce sont des sommes quand même colossales.

Et on va continuer de les supporter. On est en relation avec eux. Vous comprendrez, pour moi, c'est important d'avoir de bonnes relations avec ces deux secteurs. Parce qu'autant ils apportent pour l'économie de notre région... On le sait très, très bien, là, qu'on prenne n'importe quel village au Saguenay—Lac-Saint-Jean, vous le savez, là, plus souvent qu'autrement ce qu'on souhaite, c'est que la piste, en fait, soit capable de nous amener dans le secteur d'un petit village x pour le restaurant, pour l'essence, peut-être même un petit motel pour le dodo. Ça, c'est indéniable, là, un week-end de motoneige, il n'y a personne qui se sort d'un week-end en bas de 500 \$. Quand on part avec le camion puis on part avec la remorque, j'en ai assez fait, je peux vous dire que, oui, c'est... On investit des sommes importantes puis on a du plaisir à faire de la motoneige ou du VTT, mais, quand les propriétaires, les restaurateurs ou les hôteliers nous voient arriver, ils sont bien, bien, bien contents de nous voir arriver. Puis c'est du tourisme qu'on ne doit pas perdre. Donc, dans ces conditions, quand on parle de retombées de 3 milliards de dollars, vous comprendrez que ce n'est pas moi puis ce n'est pas nous qui, demain, allons arrêter, là, de développer puis d'être un partenaire important avec l'industrie.

Donc, voilà, c'est un peu un portrait que je souhaitais vous donner des sommes, donc, importantes pour les infrastructures de sentier. Je le mentionnais, donc, pour les VHR, 2,5 millions, même un volet Faune pour des projets fauniques en lien avec les véhicules hors route, cogéré avec la Fondation de la faune là-dessus. Donc, c'est un programme qui a été échu le 31 mars 2019, même qu'il est déjà, malheureusement, échu, mais qui va être révisé au conseil pour être capable de ramener ces sommes, donc, dans le futur. Alors, c'est un petit portrait, un peu, d'un réseau et d'un programme qui est extrêmement important pour notre gouvernement. Puis on sera toujours un partenaire important pour ces deux industries.

**Mme Guillemette** : Parfait. Puis je vais profiter de la tribune qui m'est présentée ce soir pour remercier les agriculteurs qui acceptent que les sentiers passent sur leurs terres, sur leurs territoires parce que, sans eux, il n'y en aurait pas, d'industrie de la motoneige. Donc, merci à tous.

**M. Bonnardel** : Mme la députée, vous amenez un très bon point. Si on peut faire un peu de prévention et dire à tous ceux qui font du hors-sentier sur un réseau bien balisé puis qui vont directement dans le champ de l'agriculteur qui, lui, nous permet de circuler année après année... Vous le savez très, très bien, puis ceux qui ont des pistes près de chez eux le savent, il faut respecter les droits de passage, il faut rester sur les pistes, parce que, si on ne fait pas ça, bien, on perd nos droits d'accès. Et puis, à quelque part, vous le savez, là, c'est des...

**Mme Guillemette** : ...met en péril...

**M. Bonnardel** : Ça met en péril le réseau, puis il faut, nécessairement, après ça, trouver d'autres circuits pour être capables de circuler.

• (21 h 20) •

**Mme Guillemette** : Dernière petite intervention concernant encore mon coin de pays. Je sais que vous êtes un cycliste. Donc, la route verte. Nous, chez nous, on a la véloroute des bleuets, qui a maintenant 20 ans et qui a besoin d'amour. Donc, je vous invite à venir faire un petit tour, à venir faire le tour du lac à vélo cet été. Et on aura un projet qui, s'il n'est pas déjà déposé sur votre bureau, qui sera dans les prochaines semaines sur votre bureau, en lien avec la route verte. Donc, je passerais la parole à mon collègue...

**La Présidente (Mme Grondin)** : M. le député de Bourget?

**Mme Guillemette** : ...de Bourget.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Oui.

**Mme Guillemette** : Merci, M. le ministre.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Il reste 7 min 52 s.

**M. Campeau :** Merci, Mme la Présidente. Je vais essayer de finir ça en beauté. J'aimerais parler du Fonds de la sécurité routière. Notre bilan routier au Québec est quand même pas mal enviable. Je me souviens, il y a 20 à 30 ans, c'était infiniment moins bien que ce que nous voyons actuellement. Des fois, on voit dans les journaux qu'il y a toutes sortes d'accidents qu'on décrit tellement en détail que ça porte à croire qu'il y en a partout. Mais, en pratique, notre bilan ne cesse de s'améliorer.

Il y a eu beaucoup de choses qui ont été faites pour ça. Ce n'est pas arrivé par hasard. Il y a eu beaucoup de sensibilisation, essentiellement, que ce soit au port de la ceinture de sécurité, que ce soit à la vitesse, que ce soit à l'alcool au volant. On a vu qu'il y avait des barrages routiers, malheureusement encore utiles de nos jours, surtout dans le temps de Noël.

Et il y a aussi des mesures un peu plus coercitives, comme le radar. Quand on arrive au radar, bien, c'est toujours un peu moins populaire comme méthode. Les radars, bien, ça sert à la fois pour les limites de vitesse près des chantiers, ça sert aux limites de vitesse de façon générale, ça sert aux feux rouges. Le principe est peut-être assez simple : on prend la plaque et, à ce moment-là, on laisse aux policiers le soin de faire la gestion de la preuve.

Ça fait que cet argent-là, bien, il y a peu de gens qui le savent, mais ce n'est pas de l'argent qui se ramasse au gouvernement directement, mais ça va dans un fonds de sécurité routière, et ce Fonds de sécurité routière là est fait à rendre la route encore plus sécuritaire. Là-dessus, on parle d'un projet... à peu près 30 millions de dollars, et c'est réparti... Récemment, c'étaient 130 projets qui récupéraient cette somme de 30 milliards... 30 millions, pardon — 30 milliards, ce serait un peu cher — de 30 millions pour encore améliorer la sécurité routière.

Et on parle ici d'un comité multipartite, que je ne peux pas me souvenir par coeur parce qu'il y en a trop, justement. Il y a la Table québécoise de la sécurité routière, qui comprend la Fédération des transporteurs par autobus, l'Office des personnes handicapées du Québec, l'office des municipalités, l'UMQ, la Fédération québécoise des municipalités, l'association des automobilistes, des représentants des municipalités du Québec, de la ville de Québec, et il y en a aussi des représentants de la ville de Montréal et de la SAAQ. Et, eux autres, leur mandat, c'est de trouver les meilleurs projets à l'intérieur de cette enveloppe de 30 millions pour, encore une fois, améliorer la sécurité routière.

Ma question est très simple : Où on s'en va avec ce système-là? Est-ce qu'on a l'intention de le garder, de l'améliorer? Comment vous voyez... Quelle est la vision par rapport à ce programme-là?

**M. Bonnardel :** Bien, c'est certainement un programme qui initialement n'était peut-être pas... qui n'avait peut-être pas d'acceptabilité, dans une certaine mesure, hein? Des photoradars, ce n'est jamais le fun. Ce n'est jamais le fun, mais, quelque part, ces photoradars ont fait leurs preuves. Les résultats, initialement, que nous avons obtenus démontrent jusqu'à quel point il y a une réduction de vitesse où est-ce qu'il y a un photoradar, puis, quand il y a une réduction de vitesse, réduction de zones accidentogènes aussi dans les différents secteurs. Et tout l'argent qui est, nécessairement, amassé va directement dans un fonds, vous l'avez bien mentionné, qui est disponible, donc dans un programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière.

Donc, dans le futur, il y aura la possibilité aussi pour certaines municipalités d'obtenir des photoradars. Il y en aura encore, oui, sur nos routes à différents endroits au Québec. Loin de moi de dire qu'on doit mettre plus de — excusez de le dire en anglicisme, là — trappes à tickets, comme beaucoup le disent, mais, à quelque part, je pense que c'est prouvé dans le monde, là, qu'on regarde la France ou d'autres pays, ces radars font le travail quand ils sont bien utilisés.

Et, au-delà du fait que... Puis là je pense qu'il faut bouger. Quand je dis «bouger», ce que ça veut dire, c'est que, oui, plus souvent qu'autrement, les automobilistes vont s'habituer à savoir qu'il y a un radar à tel endroit. On réduit la vitesse puis on l'augmente par après. Je pense qu'il faut être plus... Il faut s'assurer que, oui, il y a certains endroits plus accidentogènes où on va amener ces radars à être efficaces, dans une certaine mesure, mais on ne peut pas les laisser là ad vitam aeternam. Quand je pense que les automobilistes ont compris le message qu'il faut réduire sa vitesse, bien, après ça, on pourrait peut-être être plus enclins à les changer de place.

Mais ce qui est important, c'est que, pour ce fonds comme tel, les municipalités surtout peuvent demander des sommes. Et je pense que les députés qui nous écoutent, les gens qui nous écoutent vont être intéressés de voir... Majoritairement, les municipalités vont demander l'achat d'un afficheur de vitesse. Je pense que tout le monde a déjà vu ça, que ce soit près d'une école, ou d'une garderie, ou d'une zone résidentielle, il va y avoir un afficheur où il y a un petit bonhomme qui peut se mettre à flasher, là, quand on dépasse la vitesse, exemple, de 50 kilomètres. Bien là, si vous roulez trop vite, ça devient rouge, ça devient jaune, ça devient vert. Donc, ces afficheurs peuvent être disponibles. Donc, on donne des sommes quand la demande est faite. Ça peut être une campagne de sensibilisation sur la conduite avec les facultés affaiblies, ça peut être sécurisation d'une zone scolaire sur une route x, y, service d'intégration des personnes traumatisées, craniocérébral, en milieu de travail, l'afficheur de vitesse, comme je vous ai mentionné, des achats de radars piétons et de radars de stop pour les intersections à haut risque d'accident.

Donc, c'est des sommes importantes, on parle de près de 6 millions de dollars, donc, dans la dernière année, qui ont été accordés à différentes municipalités, 9 millions, tiens, pour l'année 2017-2018 et 2018-2019. Donc, c'est quand même intéressant. Si vous avez... aménagement d'un trottoir afin de sécuriser les élèves de l'école primaire d'un secteur x, donc, silhouettes mobiles et balises le long de la piste cyclable. Alors, c'est vraiment axé sur la prévention routière, la sécurité. Donc, c'est des sommes qui sont investies directement pour s'assurer qu'on définit, donc, des balises, encore une fois, pour protéger nos familles, nos enfants, et tout ça.

(Consultation)

**M. Bonnardel :** Mon sous-ministre me dit, oui, c'est vrai, 190 projets, donc, qui ont été financés depuis le début de ce fonds. Donc, encore une fois, des sommes importantes, beaucoup de projets. On va continuer, on va continuer de supporter ce fonds puis d'être capables d'en faire encore une fois supporter les municipalités qui font des demandes. Alors, je vous dirais qu'autant du côté de la Capitale-Nationale, Chaudière-Appalaches, la Montérégie, qui ont profité plus qu'ailleurs,

plus qu'ailleurs de ce fonds parce qu'ils ont fait des demandes... Donc, si vos collègues, municipalités, et autres, souhaitent obtenir... Je regarde Saguenay—Lac-Saint-Jean, il y a eu 6 % des demandes qui ont été accordées. Donc, on peut peut-être faire...

**Une voix :** ...

**M. Bonnardel :** Voilà, partagez la bonne nouvelle, ne vous gênez pas. Alors, voilà.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Je vous invite...

**M. Campeau :** Je pense qu'il reste une minute?

**La Présidente (Mme Grondin) :** 30 secondes.

**M. Campeau :** 30 secondes? Bien, en terminant, une des façons de l'utiliser, le fonds de la sécurité financière... On voit assez souvent à Montréal des piétons qui ont des comportements un peu suicidaires, et ce n'est pas toujours les automobilistes qui ont des comportements à risque. Peut-être qu'une des campagnes pourrait être à l'intention des piétons autant que des conducteurs automobiles.

**M. Bonnardel :** Oui, c'est un bon point, que j'amène, je termine avec ça, en vous disant que je suis bien sensible au fait qu'il y a eu plusieurs accidents, on va prendre Montréal, là, avec des camions lourds et des piétons, dans les deux, trois, même... les dernières années. Autant on travaille avec le MTQ pour trouver une façon... Avec les miroirs convexes, on va être capables de donner les angles morts, malheureusement, qui ne nous permettent pas de voir autant les cyclistes que les piétons. On travaille déjà avec une équipe du MTQ pour s'assurer dans le futur qu'on pourrait avoir un règlement pour, encore une fois, donner des outils additionnels à ces camionneurs, surtout, là, qui...

#### Adoption des crédits

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci beaucoup. Le temps alloué à l'étude des crédits budgétaires relevant du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2019-2020 étant presque 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.

**M. Barrette :** Un vote nominal... C'est une plaisanterie. Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Sur division. Le programme 2, intitulé Administration et services corporatifs, est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Des voix :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Finalement, l'ensemble des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2019-2020 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Des voix :** Sur division.

**M. Bonnardel :** ...que mon collègue des Îles-de-la-Madeleine souhaitait obtenir, je serais prêt à le déposer à la commission.

#### Document déposé

**La Présidente (Mme Grondin) :** Parfait. Merci.

#### Document déposé

En terminant, je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition.

La commission ajourne ses travaux au lundi 29 avril 2019, à 14 heures, où elle entreprendra l'étude de ses crédits budgétaires du portefeuille Forêts, Faune et Parcs. Merci.

*(Fin de la séance à 21 h 30)*