



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 11 juin 2019 — Vol. 45 N° 17

Consultations particulières sur le projet de loi n° 26 — Loi
concernant le Réseau structurant de transport en commun
de la Ville de Québec

**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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 11 juin 2019 — Vol. 45 N° 17

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. François Bonnardel	1
M. Gaétan Barrette	2
Mme Catherine Dorion	2
M. Joël Arseneau	3
Auditions	3
Ville de Québec	3
Réseau de transport de la Capitale (RTC)	11
Bombardier inc.	18

Autres intervenants

Mme Agnès Grondin, vice-présidente

M. Jean-François Simard
M. Richard Campeau
M. Sylvain Lévesque
M. Vincent Caron

- * M. Luc Monty, ville de Québec
- * M. Rémy Normand, idem et RTC
- * M. Daniel Desjardins, Bombardier inc.
- * M. Pierre Pyun, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Note de l'éditeur : La commission a aussi siégé en après-midi et en soirée pour l'étude détaillée du projet de loi n° 26, Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mardi 11 juin 2019 — Vol. 45 N° 17

Consultations particulières sur le projet de loi n° 26 — Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec

(Neuf heures trente et une 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 aux audiences publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 26, Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec.

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

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. M. Lemay (Masson) sera remplacé par M. Simard (Montmorency); M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata), par M. Lévesque (Chauveau); M. Benjamin (Viau), par M. Proulx (Jean-Talon); et Mme Ghazal (Mercier), par Mme Dorion (Taschereau).

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Nous allons débiter par les remarques préliminaires puis nous entendrons la ville de Québec, le Réseau de transport de la Capitale et Bombardier.

Remarques préliminaires

Je cède donc la parole au ministre des Transports pour ses remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez de six minutes.

M. François Bonnardel

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Donc, salutations aux collègues du caucus gouvernemental, collègues de l'opposition. C'est un plaisir pour moi, messieurs dames... messieurs surtout, bienvenue ce matin, c'est un plaisir pour moi de participer, donc, aux consultations particulières sur le projet de loi n° 26 intitulé Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec.

La mission d'un gouvernement responsable consiste d'abord et avant tout à s'assurer d'une saine gestion des fonds publics. Or, veiller à la mise en place d'un projet de transport collectif aussi structurant que celui dont il est question aujourd'hui, c'est faire preuve d'une saine gestion des finances publiques.

Pour soutenir sa réalisation, nous avons également déposé ce projet de loi, qui vise à donner à la ville de Québec la compétence nécessaire pour lui permettre de réaliser le réseau structurant de transport en commun qu'elle souhaite mettre en place. La ville assurerait la responsabilité du projet à l'étape de la réalisation et devrait néanmoins travailler en étroite collaboration avec le Réseau de transport de la Capitale, le RTC, puisque cette entité deviendrait propriétaire et exploitant des installations ainsi que du réseau, une fois celui-ci complété.

Le projet de loi permettrait aussi à la ville de Québec, durant la phase de réalisation, et au RTC, pendant l'exploitation, d'acquiescer de gré à gré ou par expropriation tout bien requis pour la construction, l'exploitation et la modification ou le prolongement du réseau. Et, puisque le tramway circulera partiellement sous terre, cela inclut également tout volume souterrain requis pour percer un tunnel sous un immeuble, quel qu'en soit le propriétaire, et construire tout ouvrage accessoire aux fins du réseau.

Ces conditions ne sont pas exceptionnelles. En fait, elles sont similaires à celles déjà contenues dans la Loi sur le ministère des Transports pour les projets d'ouvrage publics de même que celles prévues pour la Société de transport de Montréal pour le tunnel du métro. Ainsi, le projet de loi n° 26 propose d'assouplir la procédure d'expropriation aux fins de la réalisation du réseau. À cet effet, des dispositions similaires à celles de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain, le REM, sanctionnée en 2017, sont reprises et adaptées dans le cadre du présent projet de loi.

Le projet de loi n° 26 propose également d'exclure le réseau structurant de transport en commun de Québec de l'application de la Loi sur les chemins de fer. De par sa nature particulière, un tramway, qui est un système de transport guidé et électrique, diffère substantiellement des chemins de fer traditionnels. Rappelons que le réseau structurant dont il est question, ce n'est pas seulement un tramway, c'est aussi un trambus, deux nouveaux circuits métrobus, de nouvelles voies réservées, quatre pôles d'échange, des stations et abris sécuritaires, des liens mécaniques entre la Basse et la Haute-Ville, ainsi que sept Parc-O-Bus ou stationnements incitatifs. Bref, c'est le plus important projet de transport collectif de l'histoire de la ville de Québec.

À elle seule, la réalité démographique de la région le justifie. En effet, la population de la région métropolitaine de Québec, incluant Lévis, avoisinera 1 million d'habitants à l'horizon 2041. Alors, 22 ans, c'est pour ainsi dire demain en matière de planification et de réalisation des réseaux de transport. On parle d'une augmentation de 25,7 % de la population par rapport au niveau de 2011.

Doter la Capitale-Nationale d'un réseau de transport en commun efficace est donc un incontournable dans la réalité d'aujourd'hui, mais encore plus dans celle de demain. Il faut donc dès à présent se préparer à faire face à ces défis. Et nous

allons y faire face avec une richesse collective : notre électricité. Nous avons collectivement investi des sommes considérables pour constituer un riche patrimoine hydroélectrique. Maintenant, grâce aux progrès de la technologie, le temps est enfin venu pour la population de bénéficier de ses bienfaits dans ses déplacements au quotidien.

Une autre de nos richesses collectives est assurément notre savoir-faire, et nous voulons aussi que ce nouveau réseau en soit une vitrine d'exception. C'est pourquoi le projet de loi garantit l'imposition, dans tout contrat octroyé par la ville de Québec visant l'acquisition de véhicules de transport en commun, d'une obligation pour le fournisseur d'exécuter le contrat en confiant minimalement — le choix du mot est important, je dis bien «minimalement» — 25 % de la valeur du marché en sous-traitance locale. En vertu des accords de commerce international en vigueur, ce pourcentage de 25 % de contenu local est le niveau maximum que nous pouvons exiger. Toutefois, compte tenu de l'expertise, de la compétitivité des entreprises et de la main-d'oeuvre d'ici, il n'est pas impossible de croire que cette proportion pourrait être dépassée.

Je tiens donc à mentionner que j'ai été favorablement impressionné par l'accueil que les différents partis d'opposition ont réservé à ce projet de loi suite à sa présentation. Je suis donc confiant qu'avec la bonne volonté de chacun nous parviendrons à le faire cheminer rapidement. Et je suis évidemment ouvert à des bonifications, si les suggestions en ce sens nous sont proposées. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports et député de La Pinière à faire ses remarques préliminaires pour une durée de quatre minutes.

M. Gaétan Barrette

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. Alors, salutations également à tous les collègues des oppositions et aussi de la partie gouvernementale.

Mme la Présidente, écoutez, c'est un dossier qui est important, qui... comme le dit le ministre, et on est en accord avec ça, il n'est pas nommé «un projet de réseau structurant» pour rien. Alors, le caractère structurant du projet est ce qu'il faut retenir. Et est-ce qu'il y a lieu d'aller de l'avant aujourd'hui avec ce projet-là? La réponse, évidemment, est oui, pour les mêmes raisons qui ont été exprimées par le ministre.

Je tiens à souligner cependant que le projet de loi n° 26 apparaît un peu en catastrophe à la fin de la session parlementaire. Nous avons bien l'intention d'étudier le projet de loi correctement, selon les procédures qui sont prévues dans nos règles. Nous n'avons pas l'intention de faire d'obstruction au projet de loi, mais nous avons certainement l'intention de l'étudier correctement et en commençant par recevoir les commentaires des gens qui ont été invités. Je tiens à souligner le fait aussi que le projet de loi aurait pu commencer son étude il y a au moins une semaine, compte tenu du moment auquel a été déposé ce projet de loi, et qu'en lieu et place, bien, on a pris du temps parlementaire pour faire non pas des projets de loi que je vais qualifier de secondaires, mais des projets de loi qui auraient pu attendre, puisqu'il n'y avait pas d'urgence, alors qu'il semble y en avoir une pour le projet de loi n° 26, d'une part.

D'autre part, plusieurs groupes auraient souhaité être entendus. Nous n'avons opposé aucune objection à ce que nous entendions plusieurs groupes qui se sont manifestés. Les choix qui ont été faits sont des choix qui sont ceux de la partie gouvernementale. Nous les respectons, mais, pour ceux qui s'interrogent à savoir pourquoi il n'y a pas plus de groupes, bien, il y a une volonté du côté gouvernemental d'aller le plus rapidement possible, ce que l'on est capables de faire, ce que l'on aurait pu faire en commençant plus tôt.

Maintenant, ceci étant dit, à partir du moment où ce point-là est fait, je reviens au projet de loi lui-même. Oui, c'est vrai, c'est un projet de loi dont la portée est une portée essentiellement double. D'abord, la majorité du projet de loi traite de procédures d'expropriation, qui, effectivement, sont similaires à ce qui a été mis en place pour le REM dans la grande région de Montréal. Donc, sur le plan purement technique, il ne devrait pas y avoir de problématiques significatives, quoique l'opinion des gens qui vont se présenter devant nous ce matin sera prise en considération. Et l'autre volet, aussi, qui est tout aussi important, même si, en nombre et en articles, il y en a beaucoup moins, d'un, qui est celui du contenu québécois.

Alors, le contenu québécois, pour nous, au Parti libéral du Québec, ça sera un enjeu qui va être significatif. Nous en débattons, évidemment, lorsque nous y arriverons, mais entre-temps nous allons échanger sur ce point-là avec les différents groupes qui vont venir nous représenter aujourd'hui... l'enjeu économique de ce projet-là étant, à mon avis, substantiel, à partir du moment où on est rendu à y investir des milliards de dollars. Et j'ai été heureux d'entendre le ministre, il y a quelques instants, nous dire que sa position initiale de 25 % pouvait potentiellement être modifiée. Donc, ça augure bien pour les débats un peu plus tard, aujourd'hui et demain.

Alors, il ne me reste que quelques secondes. Alors, je vais terminer en disant et en souhaitant la bienvenue au premier groupe, et en assurant la partie gouvernementale de notre pleine collaboration dans ce dossier. Merci, Mme la Présidente.

• (9 h 40) •

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. J'invite maintenant la députée de Taschereau à faire ses remarques préliminaires. Madame, vous disposez d'une minute.

Mme Catherine Dorion

Mme Dorion : Bonjour à tous. Je suis contente d'être là aujourd'hui pour que ce projet nécessaire puisse avancer. Ça fait des années, même presque des décennies dans certains cas, que des groupes au centre-ville, que des citoyens s'expriment et parlent de la nécessité d'aller de l'avant avec ça. Et maintenant ce qui est intéressant avec le projet de transport structurant,

c'est qu'il est structurant, ça fait qu'il va rejoindre aussi toutes les banlieues de Québec, qui, des fois, peuvent s'être senties peut-être un peu délaissées par les grands projets de la ville. Cette fois-ci, ce n'est vraiment pas le cas. Donc, ça va donner du choix aux gens des banlieues, ça va permettre aux banlieues aussi de se développer d'une façon intéressante pour les milieux de vie des banlieues, ce qui me fait bien plaisir à moi qui ai passé 10 ans à Charlesbourg et où le service n'était pas toujours super. Donc, je trouve ça très enthousiasmant.

Pour ce qui est des groupes qu'on va pouvoir entendre, j'ai hâte de les entendre. Je suis contente qu'on n'ait pas pris trop de temps à les choisir, parce que je pense que ce projet de loi là, surtout avec l'incertitude quant au financement du tramway qui a été amenée dans l'actualité...

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la députée. Je suis désolée.

Mme Dorion : J'ai bien hâte de les entendre. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. J'invite maintenant le porte-parole du troisième groupe d'opposition en matière de transport et député des Îles-de-la-Madeleine à faire ses remarques préliminaires. Monsieur, vous disposez d'une minute.

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, on est très heureux de participer à cette commission aujourd'hui. Nous allons collaborer pleinement à l'atteinte des objectifs qui ont été fixés par le ministre. C'est un projet important, le projet d'une génération, et, pour bâtir la ville de demain à travers le transport en commun, un transport structurant, évidemment, nous sommes partie prenante à ces objectifs-là. C'est un programme de mobilité durable qui a des bienfaits sur le plan environnemental, social et économique. On voit également que, dans le projet de loi, la ville veut jouer un rôle de leader, faire avancer le projet selon un échéancier quand même serré et ambitieux. On s'assurera que la ville aussi respecte, dans tout ça, évidemment, les budgets, les échéanciers et le droit des citoyens. Là, plus spécifiquement lorsqu'il est question d'expropriation, on a une préoccupation à cet égard. Nous voulons également que le contenu demandé dans le cadre du projet ait des retombées au Québec.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député, merci.

Auditions

Je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants de la ville de Québec. Messieurs, vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite, pour les fins de l'audition, à vous présenter, s'il vous plaît.

Ville de Québec

M. Normand (Rémy) : Mme la Présidente, M. le ministre, Mmes, MM. les députés, bonjour. Je suis Rémy Normand, vice-président du comité exécutif de la ville de Québec, et la personne qui m'accompagne, à côté de moi, est le directeur général de la ville, M. Luc Monty.

Il y a déjà plusieurs éléments qui ont été mentionnés par rapport au projet qui est le nôtre à la ville de Québec, mais nous sommes quand même très heureux ce matin d'avoir la possibilité de vous présenter le projet de réseau structurant de la ville de Québec, qui modifiera complètement la mobilité dans la région de la Capitale-Nationale.

Nous tenons à souligner d'entrée de jeu notre grande appréciation des travaux qui ont été conduits par le ministère des Transports et les autres ministères et organismes impliqués, qui permettent aujourd'hui l'étude de ce projet de loi.

Pour nous, le projet de loi concernant le Réseau structurant de transport en commun à la ville de Québec permet essentiellement trois choses : un, de confirmer la volonté du gouvernement de réaliser le projet dans son ensemble; deux, de préciser la gouvernance qui va présider à l'ensemble des travaux de réalisation; et enfin, trois, d'accorder les pouvoirs habilitants à la ville de Québec pour assurer sa réalisation. J'en remercie le ministre des Transports.

Mon propos se divisera essentiellement en trois volets. D'abord, je rappellerai brièvement, même si ça a bien été fait au cours des remarques préliminaires, l'objet du réseau structurant et les bénéfices attendus. J'aborderai ensuite le contenu du projet de loi et ce qui le justifie à notre point de vue. Et finalement je conclurai en présentant les prochaines étapes du projet.

En premier lieu, quelques courts rappels concernant le projet de réseau structurant de la ville de Québec. Celui-ci est le résultat d'un travail amorcé en 2009 avec la mise sur pied d'un groupe de travail sur la mobilité durable. Il a été suivi de nombreuses études et consultations publiques.

On le qualifie de structurant, et ça a été mentionné, là, je le souligne, parce qu'il marie les notions d'aménagement du territoire et de mobilité sur le territoire. Au surplus, il traite d'un ensemble de moyens, dont le tramway, le trambus, les parcours réguliers, Métrobus, eXpress et réguliers, de même que les autres infrastructures, tels les Parc-O-Bus et les pôles d'échange.

C'est la combinaison efficace de tous ces éléments alliée à la fréquence, la flexibilité et la fiabilité du futur réseau qui permet d'accroître l'achalandage du transport en commun sur le territoire. La ville cherche à développer de nouvelles options de déplacement pour ses citoyens, et le nouveau réseau offrira une alternative moderne, rapide et de qualité comme mode de transport.

La composante centrale, évidemment, est un tramway de 23 kilomètres de long pouvant transporter jusqu'à 5 200 passagers à l'heure, qui reliera, en surface ou en tunnel, les endroits les plus achalandés de la ville à une fréquence de trois minutes aux heures de pointe. Pour sa part, le trambus pourra transporter jusqu'à 3 000 passagers à l'heure sur une distance d'environ 15 kilomètres, sur des infrastructures dédiées à ce mode de transport.

Le reste du réseau de bus fait déjà présentement, depuis quelques années, l'objet de bonifications dans le cadre de la refonte globale en cours, notamment pour ajuster le reste du réseau à cette colonne vertébrale que sera le tramway. À cela, comme ça a été dit, s'ajouteront des Parc-O-Bus à différents endroits stratégiques en périphérie, offrant la possibilité aux automobilistes de mixer leurs déplacements avec le transport en commun, ainsi que des pôles d'échange favorisant la connectivité du réseau.

Le coût du projet est évalué à 3,3 milliards, dont 3 milliards est assuré par les gouvernements, 1,8 du gouvernement du Québec et 1,2 du gouvernement fédéral, qui nous seront, nous l'espérons bien, confirmés bientôt, et évidemment 300 millions qui sont à la charge de la ville de Québec. De toutes les composantes du projet, vous vous doutez bien que c'est le tramway qui constitue l'investissement principal, à hauteur d'environ 2 milliards de dollars. Pour la ville de Québec, il s'agit du plus grand projet d'investissement jamais réalisé, digne d'une capitale nationale.

Les bénéfices attendus sont de plusieurs ordres et sont importants. Nous comptons déplacer plus de personnes dans le même espace avec moins de véhicules. En fait, il est prévu que la fréquentation du transport en commun soit augmentée d'environ 30 %, et 80 % des emplois sur le territoire seront situés à moins de 800 mètres, c'est une norme en matière de transport en commun, 800 mètres d'un accès au réseau, environ 10 minutes de marche.

Nous comptons également augmenter la capacité globale du transport en commun, pas juste au centre mais également en périphérie. Nous comptons tenir compte du potentiel de chaque mode, transport... pardon, tramway, bus, marche, vélo, auto, taxi, covoiturage, etc., c'est-à-dire sortir du modèle traditionnel auto versus transport en commun.

Nous comptons également limiter l'étalement urbain et favoriser la densification. Je parlais tantôt que l'aménagement du territoire était intimement lié à la mobilité. C'est exactement ce que nous essaierons de faire avec le projet de transport en commun.

Et nous comptons enfin favoriser la croissance économique en diminuant les coûts liés à la mobilité sur le territoire et en améliorant la qualité de vie de nos concitoyens.

En deuxième lieu, j'aimerais aborder quelques éléments concernant le projet de loi n° 26. Le projet de réseau structurant comporte des particularités qui nécessitent l'adoption du projet de loi dont nous discutons aujourd'hui.

Dans le cadre des discussions avec le gouvernement du Québec, la ville s'est engagée à respecter le budget de 3 milliards de contributions des gouvernements. Dans ce contexte, la ville a demandé que la loi soit modifiée afin que Québec ait la compétence de réaliser le projet et d'assumer les risques afférents.

Par ailleurs, il est prévu à la loi que la ville consulte le Réseau de transport de la Capitale sur le projet et qu'une fois le projet réalisé l'exploitation soit entièrement de la responsabilité de la société de transport. Le transfert de responsabilités doit d'ailleurs faire l'objet d'une entente entre les deux, en particulier pour le transfert des actifs. À noter aussi, le dossier d'affaires qui doit être transmis au gouvernement sera soumis à l'approbation préalable du conseil d'administration du RTC. Nous pourrions en discuter dans la seconde présentation tout à l'heure.

• (9 h 50) •

La structure et la gouvernance du projet assure une pleine participation du RTC au projet. Notamment, le président du conseil du RTC et son directeur général siègent au comité avisier, les employés de la ville ainsi que ceux du RTC composent l'essentiel des effectifs du bureau de projet actuellement mis sur pied par la ville de Québec. Le projet bénéficie à la fois des expertises de la ville, du RTC et ainsi des instances gouvernementales, je me permets de le signaler, dont le ministère des Transports et la Société québécoise des infrastructures.

En outre, vous savez tous que le ministère des Transports assure actuellement la coordination des travaux pour la prise en compte de la connexion avec la rive sud, en collaboration avec les deux municipalités et les deux sociétés de transport.

Pour ce qui est de l'acquisition des terrains, le projet de loi prévoit des dispositions habilitantes nécessaires à la réalisation du projet. La ville souhaite négocier de gré à gré les transactions requises pour l'acquisition des terrains. Mais, advenant une contestation, la loi stipule que les propriétaires conservent leurs recours, mais sans mettre en péril la réalisation du projet.

Enfin, les autres dispositions de la loi permettent notamment qu'un mode lourd de transport sur rail puisse circuler dans les rues de Québec.

Enfin, quelques mots sur les prochaines étapes. La ville compte lancer les appels d'offres en 2020 et commencer ce grand chantier dès 2021. La planification prévoit une mise en service complète du Réseau structurant de transport en commun en 2026. Nous avons déposé un dossier d'affaires au gouvernement en mars 2019 pour qu'il accorde à la ville le financement ainsi que l'autorisation pour aller de l'avant avec le projet. Nous prévoyons déjà, actuellement, des mesures de mitigation au niveau environnemental, qui sont nécessaires pour la phase de construction : le bruit, la poussière, la préservation du patrimoine bâti, etc. À cet égard, je soumetts respectueusement que la ville se soumettra aux conditions qui feront suite à l'étude d'impact sur l'environnement, qui sera déposée d'ici septembre et qui mènera à des audiences publiques par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Nonobstant ces conditions, il est important d'ici là que la ville puisse débiter rapidement les procédures d'acquisition des terrains. L'adoption de ce projet de loi constitue pour nous une étape importante pour l'avancement du projet en appui à la mobilité pour les citoyens de la région de Québec.

Je remercie les membres de la commission de leur attention. Je suis prêt, Mme la Présidente, à répondre aux questions.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup pour votre exposé. Nous allons maintenant commencer la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. M. Monty, M. Normand, bienvenue. La ville de Québec a entrepris un de ses plus grands, sinon plus gros projets de son histoire avec le réseau structurant. Des sommes considérables y seront investies. Et ce projet va mettre de l'avant, va amener la ville de Québec, la capitale, à un autre niveau en termes de mobilité.

Les sommes, je le mentionnais, sont considérables. Et ma première question est assez simple, mais elle expose un échéancier. Vous avez parlé d'appel d'offres en 2020. Est-ce que, présentement, aujourd'hui, en juin 2019, vous respectez l'échéancier pour en arriver à préparer ces appels d'offres? Et, le modèle de gouvernance que vous avez mis en place à la ville, avec un comité avisé et la firme, je crois, que vous avez engagée, rapidement, donnez-moi un portrait.

M. Normand (Rémy) : En termes d'échéancier, il n'y a rien actuellement qui nous indique qu'on est à l'extérieur des balises qu'on s'était fixées initialement. On s'est dotés de plusieurs moyens. Vous mentionnez le comité avisé. On a aussi un comité consultatif qui nous aide, je dirais, représentatif des parties prenantes sur le territoire, qui nous aide à orienter certaines décisions. On a un comité de réalisation aussi, qui chapeaute le comité directeur, qui vise à accélérer la prise de décision. On a une firme d'ingénierie, une firme comptable et une firme de conseillers légaux qui nous accompagnent dans le projet. On est sur le point de sélectionner une autre entreprise, aller en appel d'offres pour sélectionner une autre entreprise pour l'architecture et l'ingénierie du projet.

Alors, tout, présentement, est en place pour pouvoir faire avancer le projet. On a doté les ressources du bureau de projet. On est passés d'environ 30, avant l'arrivée du directeur de projet actuel, à... maintenant, on est autour de 80 dans le bureau de projet. Donc, tout le monde est à l'oeuvre pour respecter l'échéancier tel qu'on s'était fixé initialement.

M. Bonnardel : Le comité avisé, rapidement, va se rencontrer une fois par mois, pour être capable de faire le portrait, là, de la situation puis respecter les budgets et les échéanciers prévus?

M. Normand (Rémy) : Le rythme des rencontres du comité avisé, effectivement, est une fois par mois. Et je vous parlais du comité de réalisation, qui est un comité restreint du comité avisé, si vous voulez, qui est essentiellement composé, là, du directeur général de la ville, du directeur du RTC, des instances politiques concernées, qui vise à prendre des décisions rapidement sur certains aspects. Lui se réunit aux deux semaines présentement.

M. Bonnardel : Le portrait du réseau comme tel, où vous allez, au-delà du tramway, en périphérie, répondre à des besoins dans les différentes banlieues, est-ce qu'aujourd'hui le tracé ou les tracés que vous avez définis pour être capable d'aller chercher les gens un peu partout, c'est attaché, terminé, plus aucune modification sur le tracé comme tel? Entre parenthèses, vous avez vu, nécessairement, la réaction de certains, on n'a qu'à penser à Revenu Québec qui disait : Bien, pourquoi pas un petit croche par chez nous? Est-ce qu'aujourd'hui vous dites à tout le monde : Le tracé comme on le connaît, comme on vous l'a exposé, c'est ça?

M. Normand (Rémy) : Il y a plusieurs composantes, comme vous le savez, dans le projet. Sur le tracé du tramway, notre vision des choses est assez bien arrêtée que c'est ce qui va se retrouver dans le dossier d'affaires. Ça ne veut pas dire qu'à certains endroits... Je vais vous donner un exemple très concret pour que vous compreniez. Sur le pont Drouin, pour traverser la rivière Saint-Charles entre Saint-Roch et Limoilou, on est encore en train d'évaluer si la structure permet d'accueillir le tramway ou s'il va falloir faire une structure parallèle. Alors, j'appelle ça un petit réaménagement, là, ce n'est pas un changement de tracé. Mais, sur le fond du fond, pour la colonne vertébrale ainsi que le trambus, c'est relativement bien fixé.

Pour tout ce qui a trait au reste, il faut se garder une petite gêne, entre guillemets, parce que notre réseau de bus régulier qu'on a présentement doit être adapté à la réalité de chaque territoire. Alors, ce qu'on fait depuis environ trois ans, c'est d'aller voir les gens dans les secteurs concernés, on l'a fait pour le secteur nord-ouest, on l'a fait pour le secteur Beauport, dans le sud de Beauport, on l'a fait à Saint-Augustin récemment. Donc, on va voir les gens et on teste nos hypothèses avec eux pour s'assurer que ce qu'on s'appête à faire comme modifications sur le réseau régulier de bus correspond bien à leurs attentes et à leurs besoins.

Alors, on fait des exercices régulièrement avec ces gens-là. Et c'est un peu itératif, là, on va les voir, on revient, on retravaille un peu, on retourne les voir, et ça... C'est pour ça que je vous dis que, sur le reste du réseau, on connaît nos intentions, on sait où est-ce qu'il y a des bonifications importantes à faire, parce que le territoire a changé et a évolué, la densité s'est déplacée sur le territoire. Alors, on se donne la chance d'aller voir les gens pour modifier légèrement certains types de tracés, que ce soient des eXpress, des Métrobus ou des parcours réguliers. Mais, sur la colonne vertébrale, on est pas mal au bon endroit présentement.

M. Bonnardel : Il y a une statistique que... J'ai peut-être deux questions rapides, puis je passe la parole à mes collègues de Québec, qui ont des questions pour vous. Statistiques importantes, vous dites que la fréquentation du transport en commun soit augmentée d'au moins 30 %. En termes de véhicules, est-ce que vous avez calculé le nombre de véhicules que vous allez retirer sur notre réseau comme tel?

M. Normand (Rémy) : Oui, c'est un exercice qui a été fait au RTC dans les analyses préliminaires. Je ne pourrais pas vous dire exactement combien parce que c'est un peu tributaire de ce qu'on va faire comme effort pour aller redonner du service en périphérie. Alors, on sait qu'on va en retirer un certain nombre, mais, dans le fond...

Une voix : ...

M. Normand (Rémy) : Bien, peut-être que M. Monty pourra compléter ma réponse. On se donne une petite marge de manoeuvre. Je vais vous donner un chiffre fictif, là, mettons qu'on retire 150 bus du réseau une fois la colonne vertébrale, trambus en place, tout ça. C'est difficile à ce moment-ci de se prononcer : C'est 150, total, qu'on va retirer. Peut-être qu'il y en a 50 de ces bus-là qu'on va garder pour remettre sur le réseau en périphérie, pour bonifier le service dans les banlieues. Parce qu'on le sait, on a des représentations, puis je suis certain que vos collègues, ici, alentour de la table, ont ce genre de représentation là aussi. Alors, on sait que les gens veulent un peu plus de services, et c'est ça qui est un incitatif.

La fréquence fait foi de tout en transport en commun. Si on a une correspondance, puis ça prend 45 minutes pour avoir un autre bus, on ne le prendra pas, le bus. Mais, si on a des correspondances acceptables, entre guillemets, les gens vont accepter une rupture de charge, ce qu'on appelle une rupture de charge en transport en commun, pour pouvoir accélérer le déplacement total. Alors, si sur le total il y a un meilleur rendement, un meilleur temps de déplacement, les gens vont accepter cette rupture de charge là.

Donc, ce que je vous dis, c'est que... Je pourrais bien vous donner un chiffre qui ne sera pas la réalité, au bout du compte, on veut se donner la chance d'examiner comment on va faire la desserte du territoire à terme pour alimenter le réseau structurant, la colonne vertébrale. Donc, c'est difficile pour nous à ce moment-ci de fixer clairement et nettement le nombre de bus qui va être retiré. Mais, peut-être, M. Monty, vous voudriez compléter?

M. Monty (Luc) : Ça va.

M. Normand (Rémy) : Ça va.

M. Bonnardel : ...parole à mon collègue.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député... de Montmorency? De Montmorency.

• (10 heures) •

M. Simard : Merci beaucoup, Mme la Présidente. M. Normand, M. Monty, je vois derrière vous M. Nolin, un ami de longue date, que je salue. Je vois aussi des représentants de Québec 21, M. Gosselin, Jean-François Gosselin, que je salue également.

M. Normand, le ministre du Transport vous a posé une question assez claire. Je n'ai pas entendu la réponse que je souhaitais entendre, alors je vais revenir à la charge.

Le P.D.G. de Revenu Québec, qui représente plus de 3 000 employés, se plaint du fait qu'il est oublié par le tracé que vous avez arrêté. Puis moi, j'ai des gens à mon bureau de comté qui m'ont contacté parce qu'il s'avère qu'il y a aussi des gens de Beauport qui prennent le transport en commun pour se rendre, quand même, de l'autre côté de la ville et qui s'inquiètent de savoir qu'ils n'ont pas de réponse. C'est quand même pas mal de monde, 3 000 personnes.

Alors, je comprends bien que vous nous avez dit qu'il faut se garder une petite gêne, mais on est en commission parlementaire, ce n'est pas le temps de se garder une petite gêne. Qu'est-ce que vous répondez à M. Gauthier puis aux gens qui m'appellent à mon bureau de comté?

M. Normand (Rémy) : Présentement, le scénario qu'on a retenu et qui est proposé... qui va être proposé dans le dossier d'affaires, c'est le scénario optimal. Moi, si le gouvernement me dit qu'il y a 100, 120 millions additionnels à mettre pour qu'on passe au Revenu, on va examiner le scénario, mais ce n'est pas le scénario optimal parce qu'il va donner un inconvénient majeur à l'ensemble des usagers qui vont partir de la pointe ouest de Sainte-Foy, c'est-à-dire un délai de quatre à six minutes sur leur temps de parcours.

Une fois que j'ai dit ça, je ne pensais pas, ici ce matin, avoir à répondre au P.D.G. de Revenu Québec. Mais je vous dirais que le P.D.G. de Revenu Québec se drape, je dirais, d'un voile de vertu, mais en même temps j'ai un peu de difficultés à le suivre parce qu'il y a une simple mesure qui s'appelle, en transport en commun, un programme Abonne bus Travailleur. On a à peu près une centaine d'ententes avec les ministères, les organismes et certaines entreprises privées, autour de 100 ententes. Le P.D.G... je vais dire Revenu Québec, peut-être que le P.D.G. n'est pas au courant, mais Revenu Québec nous a envoyé une lettre au mois de février pour mettre fin au programme Abonne bus Travailleur au ministère du Revenu.

C'est un programme qui est assez simple. Ça permet, en gros, au travailleur de faire prélever sur sa paie le montant de son laissez-passer mensuel, et il bénéficie, ce faisant, d'un certain nombre d'avantages, notamment une économie qui lui est consentie puis un mois de laissez-passer gratuit. Bon, on nous dit que ce n'est pas facile à administrer, je le conçois. Mais, quand on est protransport en commun et qu'on prend ce discours-là de développement durable, de mobilité durable, etc., mais qu'en même temps on met fin à un programme comme celui-là, j'ai de la misère à donner beaucoup de crédibilité à cette personne-là. Est-ce que je réponds à votre question? Mme la Présidente, est-ce que j'ai répondu à la question?

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Bourget.

M. Campeau : Je pense que je vais laisser plutôt mon temps à des gens de Québec, ça va être plus utile.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, M. le député de Chauveau.

M. Lévesque (Chauveau) : Oui, merci beaucoup, Mme la Présidente. M. Normand, M. Monty, merci d'être là. Également saluer M. Gosselin, chef de l'opposition officielle, qui est là.

Je voudrais avoir... J'ai quelques questions, M. Normand, concernant la capacité globale, vous le marquez dans votre mémoire, c'est très intéressant, d'augmenter la capacité globale de transport en commun pas juste au centre, mais aussi

en périphérie. Moi, ma circonscription, puis c'est le cas de beaucoup de circonscriptions de nos collègues ici, du côté gouvernemental, on est justement un peu plus en périphérie. Puis je voudrais avoir une bonne idée... parce qu'on n'est pas certains des impacts potentiels qu'il pourrait y avoir dans le secteur de Saint-Émile, Lac-Saint-Charles, le nord de Beauport, le nord de Charlesbourg, Val-Bélair, ces secteurs-là, mais quels pourront être les impacts de ça, justement, du réseau structurant, pour le nord de la ville de Québec?

M. Normand (Rémy) : Les impacts... Je vous l'ai dit tout à l'heure, ce qui fait foi de tout en transport en commun, c'est la fréquence. Quand on a un niveau de fréquence élevé, les gens sont tentés de prendre le transport en commun parce que ça devient un peu plus compétitif en termes de temps de déplacement global par rapport à l'automobile.

Alors, ce qu'on veut faire dans les banlieues... Puis on l'a fait à quelques reprises, hein, on vient de bonifier la desserte dans le nord-ouest, en partie chez vous, en partie dans le secteur de Val-Bélair, chez votre collègue, on l'a fait dans Beauport-Sud, il y a deux ans et demi à peu près, et on l'a fait dans certains parcours du centre-ville, le parcours 75, le parcours 19, le parcours 11. Et, à chaque fois qu'on a bonifié les heures de service, le niveau de fréquentation a augmenté. C'est prouvé, là, c'est documenté. Je vais vous ramener un peu plus loin en arrière. Quand on a mis en place le système Métrobus avec les voies réservées, en 1992, on a eu une augmentation de l'achalandage global sur le réseau. Quand on a introduit les autobus articulés sur nos circuits Métrobus, en 2006 environ, on a eu du rendement. Quand on a fait ces modifications-là, depuis trois ans, on a du rendement, on va chercher du rendement.

Alors, pour que ce soit attrayant, pour que les gens... pour qu'il y ait un choix qui s'exerce sur le territoire, il faut, à quelque part, que les gens puissent avoir une idée de la fiabilité du système, de sa fréquence et de sa flexibilité. C'est ça qu'on essaie d'introduire avec le projet, qui va se rendre jusque dans les banlieues. Vous comprenez, tout le monde ici, qu'on ne peut pas amener le tramway à Val-Bélair ou à Saint-Émile, ça ne fait pas de sens, ça serait une trop grande capacité par rapport aux besoins. Alors, une fois que j'ai dit ça, il faut quand même compenser par des mesures sur le réseau régulier, et c'est ça qu'on a l'intention de faire.

M. Lévesque (Chauveau) : Effectivement. Il y avait quand même une collègue qui avait proposé d'amener un tramway jusqu'à de la Faune, mais effectivement c'est peut-être un peu dispendieux de le faire.

Le projet de loi n° 26, M. Normand, parle d'expropriation. Moi, ma question que j'avais, c'est... Bon, il y a certainement un plan. On va vous donner le pouvoir, via ce projet de loi là, d'apporter les expropriations qui sont souhaitées. Avez-vous, là, une idée du nombre, des coûts qui sont prévus pour réaliser ces futures expropriations là à la ville de Québec?

M. Normand (Rémy) : On n'a pas fait le compte présentement. Puis je vous dirais qu'on va garder une certaine réserve, là, parce qu'il y a quand même des démarches à faire auprès des indus. Mais la ville a déjà, présentement, dans ses pouvoirs la capacité d'exproprier pour des fins municipales. Le RTC, de son côté, a aussi ces pouvoirs-là. Ce qu'on n'a pas comme dispositif, c'est la capacité de pouvoir procéder sans dénier le droit de l'individu, de la personne concernée à contester la valeur de l'expropriation. Ce qu'on veut faire avec ce qu'on demande, qui est similaire, vous l'avez dit, au Réseau express métropolitain à Montréal, c'est d'avoir un dispositif qui nous permet de procéder sans autre forme de contestation, sauf celle sur le montant de la contestation. Une fois que j'ai dit ça, la ville, en termes d'expropriation, c'est vraiment exceptionnel qu'on a fait ça. Je n'ai pas souvenir, au RTC, qu'on l'ait fait non plus. Mais c'est un mécanisme qui nous permet de procéder sans forme d'attente ou de contestation juridique sur le fond. Alors, ce qu'on cherche à faire, c'est, le plus possible, de procéder à des acquisitions de gré à gré. C'est ce qu'on cherche à faire présentement, et on va continuer à procéder de cette façon-là.

En termes de nombre, je vous dirais que des propriétés complètes, là, il y en a très peu, on s'entend, là. Sur le long du parcours, tout ce qu'on a à faire, c'est très peu. C'est souvent des parties de... ce qu'on appelle des lichettes, nous autres, à la ville de Québec, là, c'est-à-dire deux, trois, quatre, cinq pieds le long d'un terrain pour pouvoir avoir la marge suffisante pour installer le tramway puis des trottoirs chaque côté. Alors, c'est souvent en termes de petites parties de lots qu'on doit procéder, pour l'ensemble. Mais des acquisitions complètes, il y en a très peu.

M. Lévesque (Chauveau) : Merci.

M. Campeau : Il reste...

La Présidente (Mme Grondin) : Pardon? Il reste une minute.

M. Campeau : Une question très rapide. Vous dites : « Limiter l'étalement urbain et favoriser la densification ». Pourriez-vous en dire un peu plus là-dessus? Parce que, souvent, quand on est capable de voyager en moins de temps, on va rester plus loin. Ça dépend.

M. Normand (Rémy) : Bien, vous avez raison. Je dis souvent, à la blague des fois, mais je dis souvent qu'à Québec c'est encore facile de prendre son auto pour se déplacer sur le territoire. Une fois que j'ai dit ça, la réalité nous rattrape rapidement. Depuis 10 ans, il y a plus de 100 000 automobiles additionnelles sur le réseau. Le taux de motorisation n'arrête pas d'augmenter. Et le fait que...

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

M. Normand (Rémy) : ...dans notre schéma d'aménagement, à la ville...

La Présidente (Mme Grondin) : M. Normand? Je vous invite à conclure. Il reste 30 secondes.

M. Normand (Rémy) : Bien, alors, l'étalement urbain, c'est un phénomène connu. Ça existe à la ville de Québec comme ailleurs, et ce qu'on cherche à faire, c'est le limiter le plus possible parce que les citoyens qui sont en dehors de la Communauté urbaine de Québec, la communauté métropolitaine, viennent consommer, entre guillemets, de l'espace public sur nos routes à l'intérieur de la ville. Alors, il faut le plus possible favoriser la densification pour contrer ce phénomène-là.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Nous allons poursuivre les échanges avec l'opposition officielle. M. le député de La Pinière, vous avez 11 minutes.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. Alors, à mon tour de vous resouhaiter encore une fois la bienvenue, ainsi qu'à toutes les autres personnes qui vous accompagnent. Je vais vous le dire tout de suite, mon intervention va probablement être plus brève que celle de la partie gouvernementale, dépendamment des réponses que vous allez me donner, parce que je ne m'adresserai pas au tracé. Je pense que le tracé, c'est une question qui appartient à la ville.

Le projet de loi actuel que nous étudions, c'est un projet de loi, comme je l'ai dit, et vous l'avez dit... essentiellement, vous dites, plus trois portées que deux. Je comprends la portée de la gouvernance. Je comprends que ça a cette portée-là et je comprends que vous en êtes satisfaits. Et, par contre, les ou la question... Les questions qui touchent l'expropriation, c'est majeur dans le projet de loi, évidemment. Et il y a la question du contenu. Alors, je vais m'adresser à ces deux éléments-là, en omettant le tracé, parce que le tracé, ça vous appartient. Surtout que, vous le dites d'emblée, vous prenez la responsabilité de rentrer dans les coûts, donc vous prenez la responsabilité de déterminer un tracé qui va vous amener dans les coûts. Je pense qu'il n'y a pas grand-chose de plus à dire à ce sujet-là.

• (10 h 10) •

Maintenant, quand arrive... Ah! bien, je vais faire un commentaire sur la question très étonnante que le député de Bourget vous a posée à propos de l'étalement urbain. Je fais juste un commentaire, je ne vous pose pas la question. Ça m'a beaucoup étonné parce que le projet chéri de la CAQ en est un, par définition, d'étalement urbain. Alors, j'ai été très étonné que, maintenant, on s'inquiète de la densification, puisqu'on propose le projet le plus puissant en termes d'étalement urbain que le Québec n'ait jamais connu. Alors, je ne dis pas que c'est mauvais, mais je dis que, sur le principe, je vois mal comment on peut poser une question sur la densification quand on fait la promotion absolue, mais totalement absolue du projet d'étalement le plus fort que le Québec n'ait jamais connu dans une période où le sujet de l'heure est celui des changements climatiques. Et je ne ferai pas d'éditorial sur l'impact de l'étalement urbain.

Par contre, on va aller dans ce qui m'intéresse beaucoup, évidemment, qui est celui de la procédure d'expropriation. Je vais commencer par vous poser une question très simple : En quoi y a-t-il urgence d'adopter le projet de loi? Et comprenez-moi bien, je ne conteste pas l'importance du projet de loi, c'est clair, mais, entre juin et septembre, qu'est-ce que... Elle est où, la différence, là? Vous comprenez que je ne conteste pas l'importance, là.

M. Normand (Rémy) : Tout à fait.

M. Barrette : Je veux juste comprendre parce que, moi, compte tenu des règles d'expropriation, c'est un projet de loi, d'abord et avant tout, d'expropriation. Pour le contenu, c'est des appels d'offres qui vont être en 2020, mais, sur l'expropriation, au moment où on se parle, vous pouvez faire des réserves, vous avez tous les leviers, là, pour faire les premiers pas du projet. Je ne comprends pas l'urgence, même, encore une fois, si je comprends l'extrême importance du projet de loi.

M. Normand (Rémy) : Alors, je réitère, là, il y avait trois éléments : il y avait la volonté, et je pense qu'il faut que le gouvernement et les membres de l'Assemblée, qui semblent être unanimes par rapport à ce projet-là, confirment cette volonté-là en adoptant le projet de loi; il y avait les questions de gouvernance qui sont importantes de préciser maintenant; et il y avait la question des pouvoirs habilitants, vous le mentionnez à juste titre. Il y a comme du travail préparatoire avant d'arriver au lancement de l'appel d'offres. Et, lorsqu'on va lancer l'appel d'offres, il faut que ce soit clair pour ceux qui vont soumissionner qu'on a le financement, qu'il n'y aura pas d'embûches au travers du processus, que tout va rouler rondement. Alors, ce qu'on cherche à faire dans les 18 mois qui nous séparent de l'appel d'offres en question, c'est de confirmer le plus possible ces objets-là.

Alors, nous, on a des dispositifs à la ville, qu'on appelle un règlement de contrôle intérimaire, qu'on peut mettre en place pour, entre guillemets, comme vous dites, réserver l'emprise le long du tramway, mais ça ne nous soustrait pas à une possible contestation, qui, vous le savez comme moi, peut prendre beaucoup de temps devant les tribunaux. Donc, on a comme besoin de ce pouvoir-là actuellement pour pouvoir confirmer officiellement qu'il n'y aura pas d'embûches pour mettre en péril le tracé.

M. Barrette : Ce que vous dites donc, c'est qu'il y a une urgence de confort, mais il n'y a pas rien actuellement qui vous empêche d'avancer tel que vous avez planifié vos travaux. Ce que vous nous dites, c'est : On veut sceller la chose. Mais vous pouvez avancer dans vos choses-là.

M. Normand (Rémy) : Je vais demander au directeur général peut-être de compléter ma réponse.

M. Monty (Luc) : Bon, l'idée, on le voit dans le projet de loi, là, les délais vont jusqu'à 18 mois dans une zone commerciale. Il faut laisser le temps aux gens de les aviser, les rencontrer, discuter.

M. Barrette : Mais rien ne vous empêche de faire ça maintenant, là.

M. Monty (Luc) : Bien, c'est parce que, si on va les rencontrer puis qu'on leur dit qu'ultimement ils pourraient, dans le fond, contester le geste puis étaler ça dans le temps...

M. Barrette : Je m'excuse de vous interrompre, je vous interromps parce qu'on n'a pas beaucoup de temps, nous, les oppositions, là, puis eux autres en ont encore moins, là, mais aujourd'hui il n'y a plus personne à Québec, là, surtout compte tenu de toutes les prises de position qui ont été prises, justement, là — c'est un pléonasme mais quand même — par tout le monde, là, tu sais, les oppositions, le gouvernement en place... Je ne vois pas comment quelqu'un à Québec peut penser qu'il n'y aura pas d'expropriation. Moi, c'est comme ça que...

M. Monty (Luc) : Tant que le gouvernement ne peut pas appuyer cette démarche-là, non, je pense que ça peut être... les gens peuvent contester tant que ton projet ne sera pas... La loi ne sera pas là, le financement...

M. Barrette : Moi, je vois moins l'urgence, mais je comprends votre réponse.

Sur la procédure d'expropriation, vous réclamez le droit de déterminer la valeur de l'expropriation. J'imagine que vous allez établir la valeur de l'expropriation à un niveau qui est plus prêt ou autour de la valeur marchande que d'autres choses. Est-ce que je peux affirmer ça?

M. Normand (Rémy) : Vous pouvez affirmer ça. Il y a même des mécanismes, je pense, dans certains cas, en commercial ou en locatif, où est-ce qu'il y a de la jurisprudence en masse, là, qui guide les décisions qu'on peut prendre, à la ville, à cet égard-là, sur la partie, je dirais, bail ou revenus commerciaux. Il y a même des mécanismes qui existent à cet égard-là.

Je veux juste préciser, parce qu'on me souffle à l'oreille, Mme la Présidente, qu'il y a deux dimensions. Il y a la compétence de la ville à pouvoir exercer le pouvoir de réaliser le projet, qui pourrait être questionnée si on ne l'a pas actuellement, en lien avec le pouvoir habilitant d'expropriation. Alors, c'est pour ça, là, que les deux sont comme liés dans le projet de loi. Il faut conférer à la ville le pouvoir habilitant et ensuite lui donner le pouvoir d'expropriation. Parce que, si on procède maintenant, aller voir du monde, tout ça, et qu'il y a une action qui est prise en cour, on pourrait contester la capacité de la ville actuellement, sur le plan juridique, à pouvoir agir.

M. Barrette : Très bien. Correct. Comme je vous dis, là, je ne conteste pas le fond du projet de loi mais bien l'urgence, que je vois moins que vous. Je comprends ce que vous dites. Je n'en fais pas un débat, là, de fond. Mais, sur l'expropriation, vous allez procéder aux expropriations en fonction des règles qui sont établies actuellement, règles qui, d'ailleurs, aux crédits, je le rappelle, ont été bien exprimées par un fonctionnaire du ministère des Transports, vous allez être autour de la valeur marchande.

M. Normand (Rémy) : Tout à fait, je pense que c'est... On ne peut pas faire ça autrement que de cette façon-là.

M. Barrette : Je peux vous dire qu'on peut le faire autrement, puisque ça se fait actuellement autrement dans d'autres dossiers, mais ça, c'est une autre affaire. Vous savez, des fois, les principes, au gouvernement, peuvent avoir une géométrie variable. J'ai...

M. Normand (Rémy) : Est-ce que vous me permettez un petit complément?

M. Barrette : Oui.

M. Normand (Rémy) : Il y en a qui sont faits actuellement à la ville, il y en a qui sont faits aussi au RTC. J'ai un exemple très récent, autour du pôle D'Estimauville, où est-ce qu'on a procédé de gré à gré en compensant la personne pour le volet revenu immobilier et son volet de juste valeur marchande, puis on a réussi à s'entendre avec cette personne-là.

M. Barrette : ...on peut toujours s'entendre.

M. Normand (Rémy) : Alors, on veut procéder le plus possible par acquisition.

M. Barrette : O.K. C'est une question purement technique : Actuellement, là, votre gros projet... le projet dispose d'un budget de combien?

M. Normand (Rémy) : Présentement, l'enveloppe qui a été mise à notre disposition par le gouvernement est de 215 millions, je vous ramène depuis le début du projet, là. Alors, on fonctionne avec le 215 millions versé initialement.

M. Barrette : Donc, vous avez un bureau de projet actuellement de 215 millions pour un budget global de 3,3 milliards.

M. Normand (Rémy) : C'est-à-dire que, non, on n'a pas le budget, on n'a pas la confirmation...

M. Barrette : Non, non, mais...

M. Normand (Rémy) : Mais actuellement la première partie de l'enveloppe qui a été consentie pour amorcer les travaux, c'est 215 millions, c'est avec ça qu'on travaille présentement.

M. Barrette : O.K. Non, non, je comprends ça, là. On s'entend. À cette étape-ci du bureau de projet, c'est 215 millions.

M. Normand (Rémy) : Oui.

M. Barrette : Parfait. Non, parce que je fais un parallèle avec d'autres grands projets. Il y a une espèce de proportion, normalement, dans un projet. Le budget du bureau de projet, en général, est proportionnel à la hauteur du projet total. Alors, ce qui me permet de conclure que l'autre projet va coûter plus cher que ce qui a été annoncé, mais ça, que voulez-vous, c'est de l'extrapolation intéressante, mais quand même fondée sur des faits.

Écoutez... Ah! oui, une dernière question, c'est la dernière que j'ai à vous poser, même s'il me reste un petit peu plus de temps, peut-être qu'on pourrait échanger là-dessus. Est-ce qu'à la ville, on a une objection à ce que nous incluons dans la loi un pourcentage maximal au-delà du 25 % du contenu québécois?

M. Normand (Rémy) : En fait, nous, ce qu'on...

M. Barrette : En fait, quelle est votre opinion sur ce sujet?

M. Normand (Rémy) : Ce qu'on souhaite, c'est qu'il y ait de la concurrence, de la compétition lorsqu'on va lancer l'appel d'offres, c'est-à-dire qu'on puisse avoir différents fournisseurs, qui font en sorte qu'on va avoir un juste prix. On le fait pour nous, mais on le fait également parce que c'est des sommes, des fonds publics, là, qu'on administre. Alors, on souhaite qu'il y ait de la compétition.

Le reste, ça ne nous appartient pas vraiment. Je pense que c'est un choix gouvernemental qui va s'exercer. Mais, que ce soit maximal ou pas, ce qu'on souhaite, c'est qu'il y ait du contenu canadien, là, on s'entend, là?

M. Barrette : Oui, tout à fait. Les accords, c'est canadien, et vous n'avez pas d'objection à ce que le maximum de contenu et d'assemblage soit prévu au projet de loi. Est-ce que vous voyez un problème à la viabilité de votre projet si on va dans cette direction-là? Parce que je vous dis tout de suite, on va aller, nous, dans cette direction-là.

M. Normand (Rémy) : Il n'y a pas de problème fondamental à la viabilité du projet. En autant que la saine concurrence est là, nous, je pense qu'on va trouver un fournisseur qui va être capable de rentrer à l'intérieur de ces paramètres-là.

M. Barrette : Très bien. Je vous remercie. J'ai terminé, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Nous allons poursuivre les échanges avec les membres... le membre du deuxième groupe d'opposition. Mme la députée de Taschereau, vous avez 2 min 45 s.

• (10 h 20) •

Mme Dorion : Merci. Petite question qui peut peut-être déborder un peu de la technicalité du projet de loi. Puisque je suis députée du centre-ville de Québec et que je vais peut-être voir accourir les citoyens au fil du projet, je voudrais juste avoir votre son de cloche sur... Vous avez vécu les consultations sur le... J'imagine que ceux qui vont subir des expropriations ne sont pas déjà mis au courant, mais ils doivent ce douter. Ceux qui sont sur le tracé, comment ça fonctionne? Quelle expérience vous avez des possibles frustrations, tu sais? Finalement, pouvez-vous me donner une idée de qu'est-ce qui va se passer, là, quand ça va être annoncé?

M. Normand (Rémy) : Lors des consultations, on a eu des inquiétudes dont on nous a fait part, des citoyens qui voient que ça passe chez eux, qui... Au début, c'était un peu un tracé, je dirais, dessiné avec un gros pinceau. Là, on raffine de plus en plus. C'est pour ça qu'on a besoin rapidement d'avoir ces dispositions-là, pour aller voir les citoyens sur une base individuelle. On veut faire des démarches personnalisées avec ceux qui vont être touchés de près ou de loin, de petite façon ou de grande façon. Alors, il faut aller les voir rapidement, parce que, vous avez raison, ça développe des inquiétudes, et il faut se donner les mécanismes d'aller vérifier ça.

Alors, on en a eu, des préoccupations qui nous ont été exprimées. On les a gérées avec les moyens qu'on avait au moment où on l'a fait. Maintenant, il faut pousser ça un petit peu plus loin puis faire des démarches personnalisées le plus vite possible.

Mme Dorion : Je n'ai pas d'autre question.

La Présidente (Mme Grondin) : Il n'y a pas d'autre question. Donc, nous terminons les échanges avec le député des Îles-de-la-Madeleine. M. le...

Mme Dorion : S'il veut prendre mon temps, il n'y a pas de problème.

M. Barrette : Oui, mais il n'y aura pas de consentement...

La Présidente (Mme Grondin) : S'il y a consentement... Est-ce qu'il y a consentement? Je n'ai pas compris. Non. Donc, nous terminons les échanges. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous avez 2 min 45 s également.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Je voulais aussi poser une question concernant les expropriations, parce qu'on en parle beaucoup dans le projet de loi. Vous venez de mentionner que vous voulez une approche personnalisée, rencontrer chacun des propriétaires. Dans le projet de loi, il est indiqué que la ville va, «dès le début des travaux, aviser le propriétaire». Qu'est-ce qu'on entend, selon vous, par «le début des travaux» : le début du grand projet ou au moment où le matin on débarque avec les machineries? Je voudrais juste qu'on explique un petit peu le processus, là. Peut-être que je caricature un peu, mais vous pouvez peut-être mieux l'expliquer que moi, le processus.

M. Normand (Rémy) : Bien, en fait, Mme la Présidente, c'est évident qu'on n'attendra pas que la pépinière soit dans le milieu de la 1re Avenue pour aller voir les gens pour leur dire. Alors, il y a quand même des démarches préalables qui doivent être faites, et le plus tôt est le mieux dans tous ces dossiers-là. Par expérience, je vous le dis, le plus tôt on s'assoit avec les gens pour pouvoir discuter avec eux, les informer de ce qu'on est en train de faire, de l'impact que ça a sur leurs propriétés, leurs lots, le mieux c'est pour tout le monde et pour les citoyens concernés. Donc, c'est le plus tôt possible dans la démarche.

M. Arseneau : Bien, je ne voudrais juste pas insister, là, trop, mais le libellé, quand il dit : «Dès le début des travaux», selon vous, c'est dès le moment où on aura le financement et on annoncera le déploiement de l'ensemble de la procédure? C'est un peu ça?

M. Normand (Rémy) : Non, ce n'est pas à ce moment-là. On comprend qu'il faut aller les voir avant que les travaux, au sens formel du terme, là, débutent. On va mettre en place à partir de septembre, de l'automne ce qu'on appelle, nous, les comités de bon voisinage pour différents tronçons. On va mettre en place des mécanismes d'information et de relations étroites avec les citoyens, où il y a des parties prenantes qui vont siéger, et ensuite ce sera ouvert à l'ensemble du public.

Mais, au-delà de ces comités de bon voisinage là, il faut s'assurer que les personnes touchées par... Encore une fois, on emploie beaucoup le terme «expropriation». Je voudrais revenir à ce qu'on veut faire, c'est-à-dire des acquisitions de gré à gré, qu'on se mette dans un mode vraiment d'échange avec les citoyens touchés, concernés, pour qu'on puisse trouver les meilleures solutions et adapter à chacun de ces cas-là. Et on n'attendra pas que les travaux commencent.

Disons les travaux au sens «at large». Je n'ai pas le libellé du projet de loi, là, mais c'est les travaux au sens «at large». On commence déjà un travail, depuis même deux ans, là, avec l'avant-projet, la planification détaillée maintenant. Donc, on est dans les travaux du projet présentement.

M. Arseneau : Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. M. Normand, M. Monty, merci beaucoup pour votre contribution à nos travaux.

Je suspends quelques minutes les travaux afin de permettre aux représentants du Réseau de transport de la Capitale de prendre place. Merci.

(Suspension de la séance à 10 h 24)

(Reprise à 10 h 28)

La Présidente (Mme Grondin) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons les travaux. Je souhaite la bienvenue aux représentants du Réseau de transport de la Capitale. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Je vous invite également à vous présenter, s'il vous plaît. La parole est à vous.

Réseau de transport de la Capitale (RTC)

M. Normand (Rémy) : Alors, bonjour, Mme la Présidente. M. le ministre, membres de la commission, Mmes, MM. les députés, bonjour. Je suis Rémy Normand. Cette fois-ci j'agis à titre de président du conseil d'administration du Réseau de transport de la Capitale. J'ai à mes côtés Me Stéphanie Deschênes, qui est secrétaire générale du Réseau de transport de la Capitale.

• (10 h 30) •

Donc, j'agis, comme je vous le dis, aujourd'hui à titre de président du Réseau de transport de la Capitale, mais je peux vous assurer que mon propos est partagé par tous les membres du conseil d'administration du Réseau de transport de la Capitale.

Le réseau accueille favorablement le contenu du projet de loi n° 26 concernant le réseau structurant de transport en commun de la ville de Québec et souhaite également son adoption dans les meilleurs délais. Pour mémoire, je rappelle qu'en juin 2018 notre conseil d'administration a adopté son plan stratégique, lequel fait état de notre vision pour les

10 prochaines années, conformément aux exigences gouvernementales. Une des deux grandes orientations de ce plan porte justement sur la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun pour l'agglomération de Québec. Ce plan stratégique a été étroitement travaillé avec la ville de Québec afin qu'il soit en parfaite harmonie quant aux orientations de mobilité sur le territoire de l'agglomération et s'inscrit donc dans la foulée du plan de mobilité durable de la ville adopté en 2011. En outre, il s'insère en toute cohérence avec les orientations de la Politique de mobilité durable — 2030 du gouvernement du Québec, notamment pour tout ce qui a trait à l'électrification des transports.

Le projet de loi n° 26 confirme que la ville de Québec se voit confier la réalisation du réseau et que le financement du projet se fera via le Réseau de transport de la Capitale afin de préserver les voies de financement habituelles du gouvernement. Il mentionne aussi qu'à terme c'est le Réseau de transport de la Capitale qui sera l'exploitant du réseau. À cet égard, le projet de loi n° 26 modifie la Loi sur les sociétés de transport en commun en énonçant expressément que le Réseau de transport de la Capitale aura pour mission complémentaire à sa mission actuelle celle d'exploiter un tramway. Il lui applique par conséquent un cadre juridique similaire à celui applicable à la Société de transport de Montréal pour l'exploitation de son métro.

Je tiens à assurer les membres de cette commission que notre conseil d'administration est évidemment favorable à cette proposition. Le Réseau de transport de la Capitale possède toute l'expérience et l'expertise nécessaires pour exploiter de manière efficace ce futur réseau. Il possède également les outils nécessaires pour administrer toute entente de nature contractuelle et commerciale susceptible de survenir lors de l'exploitation du réseau à terme.

Nos deux entités, la ville et le RTC, travaillent en étroite collaboration et en collégialité afin de faire de ce projet un grand succès et ainsi propulser l'agglomération de Québec à un autre niveau en matière de transport en commun, et ce, en adéquation avec les besoins et les aspirations des citoyens de la ville de Québec. Je rappelle que ce projet vise à sortir Québec de son statut de seule ville de plus de 500 000 habitants, au Canada, qui n'a pas de réseau structurant en commun et qu'elle entre ainsi dans la modernité. Je tiens également à préciser, Mme la Présidente, que ce projet n'est pas qu'un projet de tramway, comme plusieurs se plaisent à le réduire, il se décline en plusieurs projets différents, comme je le mentionnais dans ma présentation précédente. Ces projets sont de complexité variable tant par leur nature que par leurs défis de coordination qu'ils représentent.

À ce sujet, les précisions qu'apporte le projet de loi quant aux rôles et responsabilités de chaque instance dans la réalisation du projet sont fort utiles pour la suite des choses. Notre conseil d'administration souhaitait ces clarifications et affirme que la ville, en tant que maître d'oeuvre de la réalisation du projet, saura mener à bien ce grand projet et livrer à terme un réseau de qualité au RTC. En tant que futur exploitant, le Réseau de transport de la Capitale aura, quant à lui, la responsabilité d'assurer le maintien et la pérennité de ce futur réseau.

Le projet de loi énonce aussi que les engagements découlant de la réalisation du projet seront transférés au Réseau de transport de la Capitale à la fin. Nous comprenons qu'une entente devra être conclue entre la ville et sa société de transport non seulement pour les décisions qui doivent faire l'objet d'une décision gouvernementale, mais aussi pour celles ayant pour effet de créer des obligations résiduelles une fois le projet complété.

En terminant, Mme la Présidente, je réitère que le conseil d'administration que je dirige se positionne en faveur du projet de loi n° 26, puisque celui-ci facilitera la réalisation du Réseau structurant de transport en commun, lequel sera, à terme, exploité par le RTC dans une perspective de mobilité intégrée et durable. Tout le travail abattu depuis près de 10 ans pour préparer ce projet nous permet d'affirmer qu'il permettra de relever le défi posé par les enjeux de mobilité. Il offrira à nos clients actuels et futurs plusieurs options de mobilité pour qu'ultimement les citoyens de Québec puissent tous se déplacer de manière plus flexible, plus fiable et plus directe.

À nouveau, je vous remercie, Mme la Présidente, de même que les membres de la commission pour votre écoute.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. Normand, merci pour votre exposé. Nous allons maintenant amorcer la période d'échange avec les membres de la commission. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : Merci. Bonjour à vous deux. Première question : Pourquoi... Dans ce projet de loi, premièrement, la ville de Québec nous a demandé d'être le maître d'oeuvre de ce projet. Pourquoi le RTC ne pouvait piloter ce projet d'importance?

M. Normand (Rémy) : On a eu des discussions à l'interne pour choisir le meilleur véhicule pour pouvoir réaliser ce projet-là. Vous vous doutez bien que l'organisation de la ville comporte quelque 5 000 employés, approximativement, et un budget de 1,5 milliard par année, alors qu'au RTC on a autour de 1 500 employés avec un budget de 220 millions, aux alentours de. Alors, question d'avoir, je dirais, une grande capacité de réalisation et une bonne capacité financière en regard des risques à assumer, le choix a été fait de privilégier le véhicule de la ville de Québec.

M. Bonnardel : L'enquête Origine-Destination, qui a été dévoilée voilà quelques semaines déjà, démontrait que, sur une période de cinq ans, 2013-2017 ou à peu près, il y a eu baisse de la fréquentation, de l'achalandage sur le réseau. Comment vous l'expliquez, cette baisse? Et, nécessairement, je suis très heureux que ce projet, ce grand projet de réseau structurant prenne forme. J'aurai une sous-question, mais, avant toute chose, comment vous expliquez le fait que les gens ont délaissé le transport en commun à Québec pendant cette période?

M. Normand (Rémy) : Bon, la baisse s'explique assez simplement par ce que je vous expliquais dans ma première intervention. Lorsqu'il n'y a pas d'investissement en transport en commun, veux veux pas, la capacité d'offrir de nouveaux services ne nous permet pas d'être plus attractifs et d'aller chercher de nouveaux clients. Je vous dirais que,

depuis 2017... En fait, ça fait trois ans, là, qu'on a des hausses, 2017, 2018 et 2019, nos chiffres sont très bons à venir jusqu'à maintenant, puis on pense qu'on va avoir encore une année où est-ce qu'on va croître. Donc, je vous expliquais tantôt qu'on a fait des investissements dans le transport en commun sur le nombre d'heures de service, des nouveaux parcours qui ont été mis en place, et on va chercher des gains. Ça, c'est le premier élément.

Le deuxième élément, c'est notre capacité, je dirais, à commercialiser le transport en commun. Je m'explique. On a conclu des ententes avec des groupes d'étudiants. Les cégeps ont embarqué dans la parade. L'université avec laquelle... Les étudiants de l'université avec lesquels on vient de conclure une entente pour offrir un laissez-passer universitaire à tous les étudiants nous donnent à penser qu'il y a une volonté de certains groupes dans la population de favoriser le transport en commun. Alors, la façon que... Je dis souvent, encore une fois à la blague : Moi, ce n'est pas moi qui vais aller tordre le monde... le bras des gens pour dire : Tu vas prendre le transport en commun. Notre responsabilité comme administrateur et gestionnaire de fonds publics, c'est d'offrir des options, mais des options attrayantes. Si les options ne sont pas attrayantes, on n'ira pas chercher le monde. Alors, notre travail, c'est vraiment d'aller chercher des options attrayantes. Et c'est comme ça qu'on pense qu'on peut aller chercher de l'achalandage additionnel.

M. Bonnardel : J'ai souvent dit, quand on parle de transport en commun : Pour changer le comportement des gens et laisser l'auto à la maison, ça prend trois choses importantes, la durée, le confort et le coût. Le jour où on dit à l'usager des banlieues qui prend son automobile à tous les matins puis qui rentre au centre-ville : Donne-nous une chance, laisse ton auto à la maison, utilise l'autobus, fais un transfert, embarque dans le tramway puis regarde le temps, le confort et la durée, c'est votre défi puis c'est notre défi comme gouvernement d'amener ce changement de comportement important. Et là vous dites dans... Je reviens sur votre mémoire de la ville, de tantôt. Vous dites : Dans les endroits les plus achalandés de la ville, on aura une fréquence de trois minutes aux heures de pointe. Est-ce qu'on pourra améliorer ce trois minutes, l'amener à deux s'il le faut? Et quelle sera la moyenne de fréquence hors achalandage pour ces futurs usagers?

M. Normand (Rémy) : La fréquence, la clé de tout succès dans le transport en commun. Il y a une donnée de base, dans la fréquence, qui est liée à il y a combien de monde dans le réseau. Alors, on se comprend. Moi, je serais le plus heureux des hommes, puis je suis certain que le gouvernement serait heureux aussi, si on avait ce défi-là, un jour, de faire passer ça aux deux minutes. C'est un grand défi. Je ne voudrais pas me prononcer maintenant. Je vais laisser ça aux spécialistes, vous vous en doutez, mais, si on a un achalandage tel qu'on devrait commencer à penser à flasher aux deux minutes au lieu des trois minutes, on aura un joyeux problème entre les mains, je peux vous dire.

M. Bonnardel : Est-ce qu'on pourra supporter ça, ce deux minutes? Est-ce que le réseau pourra le faire?

M. Normand (Rémy) : Ça va entrer dans des zones critiques à ce moment-là, mais c'est lié, en même temps, je vous expliquais, à la capacité. Alors, c'est lié à la capacité du système à transporter du monde. Si on est rendu à un point tel que le tramway est plein, plein, plein et qu'il faut passer aux deux minutes, on pourra peut-être penser à songer à d'autres mécanismes, parce qu'on peut travailler à la fois sur la fréquence et sur la capacité. Je vous expliquais tantôt que, quand on est passé avec des articulés, on a augmenté notre capacité de façon énorme sans changer la fréquence. Alors, c'est deux variables de la même notion de service, là, en termes d'opération de transport en commun dans l'industrie, sur lesquelles il faut jouer en même temps. Mais à deux minutes ça commence à être critique, parce qu'il y a toute une séquence, la préemption de feux, vous connaissez le système, là. Alors, vous comprenez qu'à quelque part, à un moment donné, ça peut devenir critique, aller plus haut que trois minutes.

M. Bonnardel : À terme, en 2026, dernière question, les effectifs du RTC, vous aurez besoin de plus de monde pour supporter cette infrastructure importante?

• (10 h 40) •

M. Normand (Rémy) : Mme la Présidente, si je suis conséquent avec moi-même, je pense que, si on a moins de bus, on aura peut-être besoin de moins de personnes aussi pour gérer l'ensemble des opérations. Vous comprenez qu'avec un tramway on déplace beaucoup plus de monde avec moins de véhicules. Alors, sans prendre... sans faire de prédiction maintenant, je pense qu'il peut y avoir un effet direct, effectivement.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Chauveau.

M. Lévesque (Chauveau) : Oui, merci beaucoup, Mme la Présidente. On souhaite tous, je pense, à Québec, un service de transport en commun digne de ce nom, quelque chose qui va permettre une plus grande mobilité de l'ensemble des citoyens, puis honnêtement c'est un projet qui peut être très intéressant.

Mais vous êtes confronté, M. Normand, à une étude, actuellement, qui va sortir bientôt, une étude comparative sur les différents modes de transport lourd. C'est la firme Systra, si je me souviens bien, qui a été choisie pour mener à terme cette étude-là. Donc, les conclusions, là, sont imminentes. Je me rappelle d'un article, au mois de mai, qu'on disait que, probablement autour de la Saint-Jean-Baptiste, on pourrait avoir l'étude, et il y aurait deux experts, là, qui sont mandatés, des HEC, des professeurs, là, j'ai pris les noms, M. Roy, M. Gagné, des professeurs des HEC, qui vont faire la réévaluation de l'étude.

Donc là, on s'apprête à travailler sur le projet de loi n° 26. Ce travail-là de la firme Systra aura des conclusions. Ça pourrait avoir des conséquences aussi sur le projet de loi. Donc, moi, je vous pose la question : Vous n'avez pas peur, justement, là, que ça pourrait remettre en question peut-être des éléments qu'on s'apprête à voter? Votre sentiment là-dessus?

M. Normand (Rémy) : Le projet de loi vise à confirmer ce qu'on va soumettre au gouvernement comme proposition de réseau structurant à Québec et à habiliter la ville à avoir les pouvoirs pour pouvoir avancer.

L'étude dont le député fait état, Mme la Présidente, c'est un exercice qu'on nous a demandé de faire, plusieurs groupes de citoyens qui nous ont demandé ça. Il y a des gens à d'autres endroits, des parties prenantes qui souhaitaient qu'on fasse cet exercice-là. Nous, pour nous, c'était une évidence, à la fois sur la capacité d'un tel outil, d'un réseau... un mode lourd aussi gros qu'un métro ou un monorail, c'était sous l'angle de la capacité et sous l'angle des coûts, pour nous, c'était une évidence qu'on avait écartée dès le départ. Et il n'y avait pas, au moment où on a fait les choix, d'intention gouvernementale d'aller dans ce sens-là, donc ce n'est pas quelque chose qu'on a creusé plus qu'il ne fallait, selon notre entendement. Mais je pense qu'il fallait nettoyer ça du paysage.

Nous, on est confiants que les conclusions vont rejoindre ce qu'on est en train de faire comme projet, mais on veut laisser le temps à l'entreprise de faire son étude, de la faire valider par des experts neutres et indépendants, externes pour nous donner leurs conclusions. On est assez confiants qu'on va arriver au résultat qu'on avait dit au départ.

M. Lévesque (Chauveau) : Mais ne présumons pas de l'étude, peut-être qu'effectivement ce sera le cas, comme vous le décrivez, mais, advenant le cas que l'étude démontre autre chose, ça pourrait avoir une influence importante sur le futur projet de la ville de Québec et son projet structurant.

M. Normand (Rémy) : C'est-à-dire, oui puis non, ça dépendra de... Puis là on formule... En matière hypothétique, là, on peut bien spéculer longtemps sur ce sujet-là, mais ça dépendra des orientations du gouvernement. On attendra les orientations du ministre à cet égard-là.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Bourget.

M. Campeau : Merci, Mme la Présidente. Juste pour être conséquent, quand on a déjà dit, il n'y a pas longtemps, là : Baisser les gaz à effet de serre de 37,5 % pour 2030, et quand on parle ici de sortir la ville de Québec de son statut de seule ville de 500 000 habitants au Québec sans réseau structurant de transport, ça marche ensemble, ces choses-là, c'est évident.

Ceci dit, 2026, j'ai toujours trouvé ça extrêmement loin. Ça ne sert à rien de dire qu'on a pris du retard, l'important, c'est les actions qu'on va poser. Il y a-tu quelque chose qu'on a prévu ou que vous avez en tête, carotte ou bâton, ou carotte et bâton, pour s'assurer que tous les intervenants dans le projet vont livrer pour 2026 et qu'il n'y aura pas de retard?

M. Normand (Rémy) : Bien, j'imagine que vous pensez surtout à des mécanismes de sanction. Pour l'instant, on n'est pas dans ces eaux-là parce qu'on n'a pas d'indication à l'effet que les travaux pourraient être retardés. Mais on va se donner, à l'intérieur de l'éventuel appel d'offres et du contrat qui en résultera pour la réalisation, les mécanismes appropriés pour être sûrs que le projet va se réaliser dans les temps. On est encore à définir... On arrive pas mal à une conclusion, mais on est encore à définir quel sera le mode de réalisation. Parce que vous savez comme moi qu'on peut faire différents modes de réalisation. On peut faire de la... y aller par lots puis réaliser tout ça nous autres mêmes. On peut y aller avec une conception réalisation-financement à l'externe, en donnant ça à un consortium qui pourrait réaliser ça de A à Z. Donc, on arrive à peu près à la conclusion sur ce sujet-là. Et, une fois qu'on aura défini le mode de réalisation, on se donnera à l'intérieur de ça des critères de performance assez stricts pour qu'on puisse suivre de près la réalisation du projet.

M. Campeau : Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Il reste cinq minutes à la partie gouvernementale. Vous avez d'autres questions?

M. Caron : Oui, on a... Salutations...

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Portneuf.

M. Caron : Merci. Excusez-moi, j'ai été un peu trop rapide. On a abordé tout à l'heure la question de l'expropriation. Et puis là je ne porte pas du tout de jugement sur le projet, mais j'ai vu circuler quelques pétitions de gens qui étaient inquiets, non pas parce qu'ils allaient être expropriés, mais parce qu'ils habitaient à proximité des secteurs touchés, des inquiétudes face à la préservation du patrimoine bâti et à la préservation du couvert forestier, des inquiétudes face... des craintes, plutôt, face à du bruit qui pourrait être excessif, une perte d'intimité, une baisse des valeurs des maisons. Qu'est-ce que vous avez... Qu'est-ce que vous pourriez nous dire pour rassurer ces gens?

M. Normand (Rémy) : On a prévu quand même plusieurs mécanismes. Sur la perte de valeur, dans les études préalables, on en avait fait une, justement, qui traitait de l'effet que pouvait avoir ce réseau structurant là sur les valeurs des maisons. Sur les inquiétudes, il y a des inquiétudes liées au phénomène d'acquisition des terrains. Ça, c'est une chose, puis je pense qu'on a bien expliqué tout à l'heure ce qu'on allait faire. Sur les autres préoccupations, comme le bruit, par exemple... Je vais donner l'exemple du bruit. Il faut bien expliquer ce qu'on va faire. On a un règlement sur le bruit à la ville de Québec. Je peux vous assurer que la ville va respecter son règlement, là. Alors, le règlement sur le bruit s'applique à tout le territoire, à l'ensemble du territoire, peu importe le secteur concerné. Alors, on va s'assurer, à la ville, qu'on met en place des mesures de mitigation nécessaires pour pouvoir avoir un niveau sonore respectable pour tout le monde, satisfaisant pour tout le monde.

Une fois que j'ai dit ça, on va passer l'épreuve du Bureau d'audiences publiques en environnement. On est à compléter cette étude-là présentement, qui va comporter tout plein d'études sur différents volets, la circulation, les mesures... le son et les vibrations. Alors, tout va être intégré dans l'étude sur l'impact environnemental, et le BAPE va en juger, va juger... C'est ça, son travail, de juger des mesures d'atténuation qui vont être mises en place par la ville pour pouvoir minimiser les impacts d'un tel projet, mais en même temps ses bénéfices, aussi. Il faut toujours mettre dans la balance l'impact que ça peut avoir, mais les bénéfices aussi. Alors, quelqu'un, tantôt, a parlé des gaz à effet de serre. On sait qu'un réseau entièrement électrique, là, il y a des gains assez phénoménaux par rapport à ce qu'on peut faire comme gaz à effet de serre... comme économies de gaz à effet de serre, donc réduire l'empreinte écologique, globalement, là, de la ville et de la composante transport sur le territoire.

Donc, tout ça va être dans le BAPE. Les gens vont pouvoir s'exprimer à nouveau. Vous avez peut-être quelque chose en tête. Les gens du secteur Pie-XII sont venus nous voir hier au conseil d'arrondissement, et j'ai réexpliqué qu'on était dans une dynamique d'ouverture, on n'est pas fermés. On a fait des choix par rapport à trois scénarios possibles dans ce secteur-là. On en a choisi un, puis c'est ça qu'on intègre à notre dossier d'affaires. On va laisser le processus se poursuivre puis on va travailler avec ces gens-là pour minimiser le plus possible les impacts qu'ils peuvent subir.

M. Caron : Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Il vous reste deux minutes à la période d'échange. Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. Simard : Bien, oui, Mme la Présidente. Très brièvement, puisqu'il ne nous reste que quelques secondes. Je souhaitais revenir à une partie des réponses que vous m'aviez données tout à l'heure. Il y aurait beaucoup à dire, mais j'ai peu de temps pour le faire, mais vous disiez être, donc, en discussion, en échange avec les gens du secteur Beauport, que j'ai l'honneur de représenter. Pourriez-vous m'en dire davantage, s'il vous plaît?

• (10 h 50) •

M. Normand (Rémy) : On a fait l'exercice il y a deux ans et demi pour le secteur sud de Beauport. Une fois qu'on a complété ce qu'on vient de faire avec Saint-Augustin, les parties du centre-ville, pour les parcours plus urbains, et le nord-ouest, qui était le secteur de Neufchâtel, Loretteville et Val-Bélaire, le prochain endroit où on va passer, c'est le secteur nord de Beauport, donc au nord de l'autoroute. Et normalement ça devrait se faire en 2020. C'est le prochain secteur qu'on va réaménager, dont on va faire la refonte pour l'arrimer à la réalité du réseau futur.

Alors, ce qu'on fait, dans ce temps-là, c'est qu'on travaille, on fait de la conception un peu. Nos analystes font de la conception. On prend ça et on s'en va voir les gens. C'est très dynamique, là. On a des écrans puis on explique un peu ce qu'on veut faire, puis là les gens nous commentent, selon les services qu'ils consomment. C'est nos clients, dans le fond, qu'on va voir, là. Ils nous disent : Ah! ça, je ne suis pas sûr; ça, oui. Et on repart ensuite, on fait un tour de roue, puis on revient les voir avec le résultat final.

Donc, ça, normalement, le secteur de Beauport-Nord, c'est le prochain secteur de la ville où on va passer en 2020.

M. Simard : Si je suis invité, j'irai avec grand plaisir, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup.

M. Normand (Rémy) : Mme la Présidente, tous les députés sont invités à nos séances d'échange avec la population, évidemment.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Nous poursuivons les échanges avec le député de La Pinière.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. Vous avez dû, M. Normand, être aussi surpris que moi de la ligne de questionnement à laquelle vous venez d'être soumis. J'ai entendu le ministre commencer en mettant en doute la pertinence du projet, parce qu'il faisait référence à l'étude destination puis l'achalandage. Quand on pose cette question-là, c'est comme si on remettait en doute le projet. Et j'ai entendu le député de Chauveau évoquer la possibilité d'une contradiction entre le projet actuel et une étude Systra. Et je le vois opiner, donc on s'attend que... on peut conclure qu'il a des informations privilégiées qui montreraient que le projet ne serait peut-être pas utile ou justifié. Et on a des questions sur le bruit, et ainsi de suite, M. le...

M. Lévesque (Chauveau) : Question de règlement. Il faudrait demander au député de La Pinière de ne pas nous prêter des intentions.

M. Barrette : Je n'ai pas prêté d'intentions.

M. Lévesque (Chauveau) : Ce n'est pas du tout ça que j'ai dit, là, pas du tout ça que j'ai dit.

Une voix : ...

M. Barrette : Bien non! Bien non! Mme la Présidente, je suis juste surpris de la ligne de questionnement, dont les thèmes semblent remettre en doute la pertinence du projet. C'est tout ce que j'ai dit, puis je pense que ceux qui nous écoutent vont conclure ça aussi. Bon.

Mais, ceci étant dit... Alors, Mme la Présidente, est-ce que vous pouvez rappeler aux très nombreux députés de l'aile parlementaire que c'est moi qui ai la parole puis qu'on puisse me laisser m'exprimer? Je comprends que ça les indispose, là, qu'on remette en question quoi que ce soit qu'ils disent, parce qu'ils ont la vérité absolue, on le sait, c'est clair. On le voit actuellement dans l'étude de tous les projets de loi. Mais là c'est moi qui ai la parole. Alors, moi, j'invite... je vous invite à leur rappeler un minimum, on va dire, de décorum et de me laisser parler quand moi, je parle. Alors, Mme la...

Des voix : ...

M. Barrette : Ils continuent. Ils continuent, Mme la Présidente. C'est votre rôle de les rappeler à l'ordre. Allez-y, je vais vous...

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

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

La Présidente (Mme Grondin) : Sans prêter d'intentions non plus, s'il vous plaît.

M. Barrette : Je n'ai pas prêté d'intentions, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Non, je vous conseille.

M. Barrette : Bon.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci.

M. Barrette : Alors, sur cet échange très constructif, M. Normand, quand vous déterminez votre tracé, vous avez en tête, sans aucun doute, au moins un maximum de rentabilité du tracé, qui, lui, est dépendant, sans aucun doute, je pense, de la densité de population sur laquelle le tracé passe. Cette densité-là, elle est de quel ordre? Est-ce que vous avez un chiffre qui peut nous indiquer ça?

M. Normand (Rémy) : Oui. Il y a 74 % des établissements, et là j'entends établissements scolaires, hospitaliers, sportifs, événementiels, municipaux, etc., qui sont à distance de marche du réseau structurant et 65 % de la population, c'est-à-dire quelque chose comme 345 000 personnes qui seront situées à moins de 10 minutes de marche du réseau structurant. On s'entend, là, parce que notre réseau, dans son ensemble, couvre environ 98 %, 99 % de la population. Tout le monde sur le territoire, sauf des très, très rares exceptions en terrains éloignés, là, ont accès, d'une façon ou d'une autre, à un service de transport en commun, que ce soit directement avec le service ou par taxibus. Alors, ça, c'est l'ensemble de la population qui est desservie.

Mais, par rapport au réseau qu'on met en place, 74 % des établissements, qui sont des grands générateurs de déplacements sur le territoire, là, seront desservis à distance de marche, de même que 65 % de la population.

M. Barrette : Donc, vous parlez des gens qui sont à la destination, mais, à l'origine, la densité de la population doit être un enjeu?

M. Normand (Rémy) : S'il y a un enjeu?

M. Barrette : Ça doit être un enjeu.

M. Normand (Rémy) : Bien, tout à fait. Je veux dire, le tracé a été dessiné en fonction des milieux les plus densément peuplés, on se comprend?

M. Barrette : Et est-ce qu'il y a un chiffre de référence en dessous duquel vous n'irez pas? La raison pour laquelle je vous pose cette question-là, c'est que, pour tous ces projets-là qu'il y a au Québec actuellement, l'acceptation d'aller plus loin en distance, ou moins loin en distance, ça devient toujours une question de rentabilité, et la rentabilité vient de la densité. Si vous faites... On va s'entendre là-dessus, si on met un long trajet de 10 kilomètres dans les champs pour aller rejoindre une communauté de 3 000 personnes, je ne suis pas sûr que ça va être rentable. Alors, est-ce qu'il y a un chiffre qui existe chez vous sur lequel vous avez... qui devient un seuil en dessous duquel vous n'aborderiez pas ça?

M. Normand (Rémy) : En fait, ce n'est pas un chiffre global, il faudrait travailler avec les chiffres de densité en termes d'aménagement du territoire, là, c'est-à-dire travailler zone par zone avec la densité, mais vous comprenez que, quand on arrive à Charlesbourg, où est-ce qu'on a notre fin de ligne présentement, au-delà de ça, la densité de population diminue de façon drastique, et la même chose du côté ouest.

M. Barrette : Ce qui m'amène à vous poser la question suivante : Lorsque vous serez l'opérateur, parce que c'est ça, à la fin vous êtes l'opérateur de ce système-là, est-ce que vous aurez besoin d'un financement gouvernemental ou non, par opposition ou en comparaison avec le REM?

M. Normand (Rémy) : La question est très bonne, Mme la Présidente. C'est évident que, si on exploite un système structurant supérieur, de calibre supérieur, on va s'attendre à ce que les programmes gouvernementaux, en termes d'exploitation, pas en termes d'immobilisation, là, mais en termes d'exploitation, soient ajustés pour tenir compte de cette réalité-là, qu'on va exploiter un réseau qui ne sera pas un réseau strictement de bus mais qui comportera une composante tramway. Alors, on s'attendrait, d'une certaine manière, à ce qu'il y ait une forme de compensation dans les programmes gouvernementaux pour couvrir cet aspect-là. Cela dit...

M. Barrette : Mais actuellement ce n'est pas sur la table, ça.

M. Normand (Rémy) : Non, ce n'est pas sur la table, mais ce qu'on a dit, et le maire a déjà pris cet engagement-là, c'est que, si jamais, à terme, il y a un écart entre ce qu'on aurait eu comme réseau si on avait continué à bonifier au fur et à mesure des années pour essayer d'aller chercher de la clientèle du mieux qu'on peut par rapport au système qu'on cherche à mettre en place... S'il y a un écart à la fin en termes d'exploitation, la ville de Québec s'est engagée à compenser le RTC pour couvrir cet écart-là.

M. Barrette : O.K. Sur la question de la fréquence, est-ce que l'augmentation de la fréquence, c'est un enjeu de coût ou c'est un enjeu technique, physique, logistique? Je comprends qu'à un moment donné il faut monter, descendre du train, ça consomme du temps, là, ils ne peuvent pas être à la queue leu leu. Mais, pour ce qui est de la fréquence, est-ce que l'augmentation de la fréquence, c'est un enjeu de coût ou un enjeu technique, aujourd'hui, dans votre esprit? Puis je vais être plus précis dans ma question, là, parce qu'il y a des rames de tramway qui existent dans le monde avec ou sans chauffeur, le chauffeur devient un coût : Est-ce que c'est là qu'est l'enjeu pour augmenter la fréquence?

M. Normand (Rémy) : Non. L'enjeu de la fréquence, c'est vraiment un enjeu de coût d'heures de service, essentiellement, c'est ça qui coûte des sous en termes d'exploitation. Là, j'exclus l'aspect critique de passer de trois à deux minutes, là. Si on prend le réseau actuel puis on essaie d'augmenter la fréquence, c'est essentiellement budgétaire, la raison, le motif. Puis, si on rajoute des heures de service, ça coûte plus de sous, c'est évident, il faut que quelqu'un investisse pour ces heures-là.

M. Barrette : Donc, du coût seulement. Et j'aborde un autre sujet : La connexion entre le réseau structurant et ce qui sera le troisième lien et autres connexions, est-ce que c'est clair pour vous aujourd'hui ou il y a encore du développement à faire de ce côté-là?

M. Normand (Rémy) : Bien, il y a deux façons de voir ça, il y a la connexion à l'ouest, qui doit être... qui est nécessaire, là, qui doit...

M. Barrette : Admettons qu'on parte de l'ouest.

M. Normand (Rémy) : Bon, alors, cette connexion de l'ouest, elle est prise en charge présentement, comme je le mentionnais tout à l'heure, par le ministère des Transports, qui travaille... qui a un groupe de travail qui est mis en place, avec les deux villes et les deux sociétés de transport, le bureau de projet, évidemment, aussi, pour voir ce serait quoi, la meilleure façon de connecter le réseau actuel de Lévis avec le futur réseau structurant autour du pôle ouest, c'est-à-dire aux alentours du futur phare, le projet Le Phare. De l'autre côté, ce qu'on a dit depuis le début, c'est que, si jamais il devait y avoir une connexion incluant un volet transport en commun, notre zone d'accueil privilégiée, pour nous, à la ville, dans le cadre de ce réseau-là, c'est la tête de pont qu'on aura au pôle d'Estimauville, avec le tramway.

M. Barrette : O.K. Et le troisième lien, ça, c'est la réponse actuelle?

M. Normand (Rémy) : Par rapport au...

M. Barrette : Là, on a parlé de la connexion avec le transport en commun de Lévis.

M. Normand (Rémy) : C'est parce que vous m'avez posé... Mme la Présidente, j'ai eu une question un peu hypothétique sur le troisième lien et j'ai dit : Bien, si, si — j'ai bien dit «si» — il y a une connexion à l'est et qu'elle doit comporter un volet, un aspect de transport en commun, notre zone de connexion à nous, sur le territoire de la ville de Québec, là, ça sera notre pôle d'échange à d'Estimauville.

M. Barrette : Alors, sur votre planche à dessin, actuellement il n'y en a pas, là.

M. Normand (Rémy) : Nous, on ne travaille pas là-dessus.

M. Barrette : De façon concrète, là, il n'y en a pas. Alors, voilà, ça termine mes questions, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Il vous reste un peu moins de deux minutes. Vous avez terminé, monsieur...

M. Barrette : ...quand même.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Nous poursuivons les échanges avec la députée de Taschereau. Vous avez 2 min 45 s.

Mme Dorion : Je n'aurai pas de question. Je n'aurai pas de question.

La Présidente (Mme Grondin) : Pas de question. Et il n'y a pas de question non plus avec le député des Îles-de-la-Madeleine? Parfait. Donc, merci pour votre contribution à nos travaux.

Je suspends les travaux quelques instants pour permettre aux représentants de Bombardier de prendre place. Merci.

(Suspension de la séance à 11 heures)

(Reprise à 11 h 7)

La Présidente (Mme Grondin) : Bonjour. Nous reprenons nos travaux. Je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants de Bombardier. Messieurs, vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Bombardier inc.

M. Desjardins (Daniel) : Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, Mmes et MM. les membres de la commission, mon nom est Daniel Desjardins, président du conseil d'administration de Bombardier Transport. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Pierre Pyun, qui devrait être ici, vice-président Relations gouvernementales pour le Canada, de Bombardier; par Eric Prud'Homme, ici, à ma gauche, directeur des relations publiques et communications de Bombardier Transport, région des Amériques; et par Charles-André Pronovost, chef des partenariats public-privé de Bombardier Transport.

Merci de nous permettre de prendre parole aujourd'hui dans le cadre de l'étude du projet de loi n° 26. D'entrée de jeu, nous saluons la volonté du gouvernement du Québec de doter notre capitale nationale d'un système de mobilité durable et structurant pour lui permettre de relever les défis de la modernité et de la lutte contre les gaz à effet de serre. Nous saluons également le leadership et la vision de la ville de Québec, sous l'égide de son maire, M. Labeaume, et du Réseau de transport de la Capitale qui, depuis plusieurs années, portent à bout de bras ce grand projet de mobilité durable qui aura un impact significatif sur les générations à venir et le visage de cette merveilleuse ville.

À ce stade-ci, soyons clairs, il ne nous appartient pas de porter une appréciation sur le projet de réseau structurant élaboré et développé par la ville de Québec et son comité de projet, qui en est d'ailleurs le maître d'oeuvre, ni de commenter plusieurs articles de ce projet de loi qui réfèrent à des enjeux qui ne nous concernent pas et qui ne concernent pas notre expertise. Nous sommes ici pour aborder la question du contenu local dans sa globalité, indépendamment des projets spécifiques, et plaider pour l'importance de maximiser les retombées à long terme pour notre économie.

La mission de Bombardier Transport est d'offrir des solutions de mobilité innovantes et durables pour déplacer les gens. Grâce à nos 40 000 employés à travers le monde et plus de 100 000 voitures fabriquées, nous déplaçons sécuritairement chaque jour plus de 500 millions de personnes dans près de 60 pays, sur cinq continents.

Nous comptons de nombreux succès globaux, mais rien n'est plus important pour nous que les succès locaux, chez nous, au Québec. Ce sont notamment les employés de Bombardier Transport à notre siège social de Saint-Bruno et à notre usine de La Pocatière, dans le Bas-Saint-Laurent, qui ont fièrement conçu et fabriqué les voitures Azur de la Société de transport de Montréal en collaboration avec notre partenaire, ou encore les trains d'Exo, utilisés actuellement dans la grande région métropolitaine de Montréal et qui sont également entretenus et opérés tous les jours par des professionnels dédiés de Bombardier.

• (11 h 10) •

On retrouve en effet ici, pour le transport sur rail, des installations et des compétences de pointe nous permettant d'optimiser la valeur de ces véhicules intelligents, et ce, pour l'entièreté de leur durée de vie, qui s'étale sur plus de 30 ans, que ce soit en conception, en ingénierie, en intégration de système, en production manufacturière ou en exploitation et entretien. Nous possédons, chez nous, au Québec, tous les outils nécessaires pour livrer des solutions de mobilité intégrées, de qualité, axées sur le long terme et nous investissons massivement dans le développement d'un écosystème d'innovation.

L'empreinte de Bombardier Transport au Québec, c'est 1 500 employés bien rémunérés, des emplois payants, soit 750 à son siège social nord-américain et à son centre de prototypage à Saint-Bruno, plus de 500 employés à l'usine de La Pocatière et environ 250 oeuvrant sur le contrat de maintenance et d'opération des trains de banlieue dans la région métropolitaine de Montréal. Au Québec, Bombardier dans son ensemble, c'est aussi 36 400 emplois directs, indirects et induits, 700 fournisseurs québécois, 600 millions en retombées fiscales et 6,6 milliards de dollars de contribution au produit intérieur brut.

Aujourd'hui, cet écosystème positionne avantageusement le Québec dans une industrie mondiale résolument orientée vers le futur : celle des solutions de mobilité durable. Il crée des emplois de qualité, procure des retombées économiques importantes, et stimule l'économie des régions, et fait briller le Québec aux quatre coins du monde. Cet écosystème, c'est un choix de société que nous avons bâti collectivement, lucidement, pour consolider le secteur du transport sur rail au Québec. Donc, donnons-lui toutes les chances de s'épanouir, ce qui est bon pour nous tous.

Une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain publiée en 2010 conclut que «le transport en commun a un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile,

tant en matière d'emploi que d'argent». Une étude de l'American Public Transportation Association, APTA, publiée en 2018 stipule que 1 \$ investi en mobilité génère 4 \$ en retombées économiques.

Depuis de nombreuses années, plusieurs pays partenaires du Québec ont adopté de vigoureuses politiques industrielles, favorisant ainsi le développement des écosystèmes locaux et protégeant leur industrie ferroviaire. Les pays à travers le monde souhaitent que ce soit leur économie qui profite de ces retombées et exigent désormais un seuil minimal de contenu local dans leurs appels d'offres.

Par exemple, aux États-Unis, ce seuil minimal de contenu local était de 60 % il y a quelques années. Il est aujourd'hui de 65 % et sera augmenté à 70 % cet automne en raison du Buy America Act. En Chine, il atteint un minimum de 70 % et nécessite impérativement un «joint venture» avec une entreprise locale. Au Japon, le marché est complètement fermé aux entreprises étrangères, alors que leurs entreprises remportent des contrats à l'étranger.

En 2019, pour répondre au seuil minimum du contenu local de 70 % aux États-Unis, une entreprise comme Bombardier n'a d'autre choix que d'avoir une empreinte manufacturière et une chaîne d'approvisionnement américaines. Lors de la fabrication du métro de New York il y a quelques années, ce sont 1 300 employés, sur trois quarts de travail, qui travaillaient à l'usine de La Pocatière. Aujourd'hui, un tel scénario n'est plus possible en raison de la réglementation et de la politique industrielle américaines. Les contrats américains doivent désormais être en très grande partie produits aux États-Unis.

L'accord économique et commercial global avec la communauté européenne, l'AECG, a été signé en 2016 et est entré en vigueur en septembre 2017. Dans le cadre de cet accord, le Québec et l'Ontario ont consenti, lors des négociations, à limiter leur droit d'exiger du contenu local à 25 %. Seul le Québec a préservé la flexibilité de pouvoir également demander que l'assemblage final soit fait au Canada, à l'intérieur de ce 25 %.

Les appels d'offres ferroviaires canadiens récents n'incluaient peu ou pas d'exigences de contenu local. Rappelons que... des voitures Exo avec une exigence de 15 %, alors que, le REM et VIA Rail, aucun seuil de contenu local n'a été fixé.

Nous nous réjouissons que l'article 5 du projet exige, et je cite : «Dans le cadre de la réalisation du réseau et malgré toute disposition inconciliable, la ville de Québec doit imposer dans tout contrat visant l'acquisition de véhicules de transport en commun une obligation pour le fournisseur d'exécuter le contrat en confiant 25 % de la valeur du marché en sous-traitance au Canada.»

Tout comme nos employés, nous constatons que la seconde partie de l'article 5 ne se prévaut pas du droit que le Québec a su obtenir, soit celui d'exiger que l'assemblage final, à l'intérieur de ce 25 %, soit également fait au Canada. Nous suggérons donc de modifier l'article 5 de la façon suivante, là : au lieu de «elle peut», plutôt «elle doit également prévoir une obligation pour le fournisseur de réaliser l'assemblage final au Canada».

Qui plus est, nous croyons également qu'il serait opportun d'évaluer les règles d'origine de l'AECG liées à la sous-traitance pour le matériel roulant, car nous y voyons une ouverture pour pouvoir confier 25 % additionnels à un État membre de l'AECG, cumulant ici un total de 50 % de contenu local, c'est-à-dire canadien ou européen. Cette valeur additionnelle de 25 % nous apparaît en ligne avec celle qui est prévue dans l'AECG par la sous-traitance au Canada, sans pour autant accorder un traitement défavorable aux soumissionnaires de la communauté européenne. Dans les faits, un soumissionnaire pourrait remplir ces critères dans la mesure où il confie 25 % de la valeur du marché en sous-traitance au Canada et un autre 25 % au Canada ou dans un État membre de l'Union européenne, et ce, en conformité avec les règles d'origine applicables au matériel roulant.

Bombardier espère que les parlementaires québécois utiliseront les dispositions enchâssées dans les accords commerciaux internationaux pour amender l'article 5.

Lorsque des fonds publics sont investis dans des projets d'aussi grande envergure et échelonnés dans le temps, il importe que chaque dollar soit optimisé et que ces retombées soient maximisées localement et non retournées ailleurs.

Chez Bombardier, nous possédons une expertise globale et nous avons contribué à de très nombreux projets à travers le monde, qui se sont avérés être de grands succès. Ces projets qui font la fierté de grandes villes avaient tous quelque chose en commun, soit la considération du coût total de l'actif lors de l'appel d'offres. Lorsque vient le temps de choisir un fournisseur de solutions de mobilité, nous croyons qu'il est pertinent de s'inspirer des meilleures pratiques d'une industrie en effectuant une évaluation des coûts allant au-delà du simple coût d'acquisition. Rappelons simplement qu'il s'agit d'un investissement multigénérationnel s'étalant sur au moins 30 ans. Au final, le coût d'achat du matériel roulant ne représente qu'environ 25 % du coût total, par rapport aux 75 % qui sont réinvestis en exploitation et entretien sur plus de 30 ans.

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

M. Desjardins (Daniel) : Oui. Une minute. Nous plaçons purement et simplement pour l'importance de créer la valeur à long terme pour le Québec, soit le même objectif maintes fois évoqué par le gouvernement du Québec et le principe qui l'a guidé dans la préparation de ce projet de loi, qui le guidera dans son rôle d'encadrement tout au long du projet. Pour Bombardier, c'est aussi un enjeu de consolider ici des emplois en ingénierie spécialisée et en recherche et développement. Nous sommes enracinés au Québec et, grâce à l'expérience mondiale de Bombardier Transport et l'expertise unique de nos 1 500 employés au Québec, nous constituons avec nos fournisseurs d'ici un partenariat solide pour accompagner le Québec dans ses grands projets de mobilité à venir. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup, M. Desjardins. Nous allons maintenant amorcer la période d'échange. Et nous débutons avec la partie gouvernementale. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Messieurs, bienvenue. Vous le savez, je pense que vous l'avez entendu autant de la bouche du premier ministre, de moi-même, de mes collègues ministériels, même à l'époque où on a étudié le

REM, on a toujours voulu maximiser les retombées économiques des grands projets au Québec, nécessairement, au Canada, quand on parle de construire que ce soient des trains, que ce soient bateaux, ou autres. Et, bon, vous vous souvenez du REM. À l'époque, j'étais, je pense humblement, un des premiers, sinon le premier à avoir demandé une exigence de produit, de contenu canadien, ce qui avait été refusé à l'époque par l'ancien gouvernement.

Maintenant, pour ce projet extrêmement important de 3,3 milliards, les règles de commerce nous amènent à avoir ce minimum de 25 %. Ma première question. À la page 13 de votre mémoire, vous dites : Il faudrait modifier par amendement l'article 5 pour prévoir une obligation pour le fournisseur de réaliser l'assemblage final ici. Ça amène quand même une proportion du 25 % qui pourrait être différente si on l'assemble au final ici. Pourquoi explicitement il faudrait mettre ça dans la loi?

M. Desjardins (Daniel) : Le 25 % qui est prévu par l'AECG prévoit, entre autres... Et le Québec s'est réservé le droit de requérir l'assemblage final dans le cadre de ce 25 %. Donc, ce n'est pas additionnel au 25 %. Bien entendu, c'est dans le cadre du 25 %. Mais, en termes de retombées locales, surtout en termes de fournisseurs, en termes d'emploi, l'assemblage final amène une quantité supérieure, si vous voulez, de bénéfices localement que purement et simplement faire des heures d'ingénierie ici, ou autres. Alors d'où l'importance de garder chez nous, par exemple au Canada, l'assise qu'on a actuellement en matière d'assemblage final. Elle existe. Il ne faut pas s'en priver. Si on s'en prive, ultimement, bien, les usines vont fermer parce que, compte tenu de ce qu'on voyait... Par exemple, nous, chez Bombardier, La Pocatière a servi beaucoup à l'exportation. Les marchés à l'exportation se ferment pour La Pocatière, pas parce qu'on le veut, parce que les règles de commerce des États-Unis, surtout le Buy America, nous empêchent d'utiliser La Pocatière comme notre assise pour la manufacture pour les États-Unis. Donc, il faut des retombées locales si on veut garder ce type d'usine là ouvert au Québec et au Canada.

• (11 h 20) •

M. Bonnardel : Est-ce que cette disposition additionnelle par amendement va nous assurer de respecter le budget que la ville de Québec va avoir?

M. Desjardins (Daniel) : Je peux vous répondre que la compétition sera là. Nous, on le voit, par exemple, dans le Buy America avec, encore là, très bientôt, un 70 % de revenu local. Tous nos compétiteurs sont aux États-Unis, et on compétitionne contre eux, que ce soit contre les Allemands, les Français, les Japonais, ils sont tous là. Et ce n'est pas parce qu'il y a des règles de contenu local qu'on vient réduire la compétition. Alors, on le voit partout à l'étranger. La compétitivité, dans un cadre d'un appel d'offres au Canada et au Québec avec des règles de contenu local, tous nos compétiteurs la comprennent, s'y accommodent partout à travers le monde. Il n'y aurait pas de raison pour laquelle il n'y aurait pas les mêmes règles qui s'appliquent au Québec.

M. Bonnardel : Dernière question. Vous dites au dernier paragraphe de la page 13 : «Qui plus est, nous croyons également qu'il sera opportun d'évaluer les règles d'origine de [l'entente économique commerce global] liées à la sous-traitance pour le matériel roulant, car nous y voyons une ouverture pour pouvoir confier 25 % additionnels à un État membre...» Vous voulez l'évaluer à long terme, vous ne pensez pas qu'à court terme il est possible de l'appliquer. Je pense que vous mesurez là...

M. Desjardins (Daniel) : Notre suggestion, c'est... Pardon.

M. Bonnardel : ...le fait qu'on a une loi qui est déposée, qui sera, nécessairement, on le souhaite, adoptée d'ici vendredi. Dans ce contexte, quand vous dites «évaluer»...

M. Desjardins (Daniel) : Dans un monde idéal, on vous suggérerait d'amender le projet de loi pour ajouter ce 25 % additionnel. C'est notre suggestion. Évidemment, le gouvernement, et la commission, devrait faire ses propres analyses au niveau juridique avec ses juristes pour se confirmer, vous assurer la conformité à l'AECG. Notre lecture nous amène à penser que c'est possible et que c'est le cas. Maintenant, c'est une suggestion que nous faisons à cette commission.

M. Bonnardel : Je vais laisser la parole à mon collègue.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Chauveau.

M. Lévesque (Chauveau) : Merci beaucoup, Mme la Présidente. J'apprécie de lire le mémoire de Bombardier, c'est intéressant. Mais la question que je me pose tout d'abord, c'est... À la page 13 de votre mémoire également, vous faites la... ça semble être une des principales propositions que vous faites, de faire la modification, à l'article 5, du mot «peut» vers le mot «doit». Donc, il y a une obligation que vous voulez grever au projet de loi, d'appliquer le 25 % de produits locaux.

Certainement que c'est un souhait de maximiser les produits locaux pour les emplois, pour les jobs de qualité, c'est certain, puis le premier ministre l'a nommé régulièrement, tel que l'a mentionné le ministre des Transports. La question que je me pose, par contre : Quand on greève une obligation comme ça et considérant que le projet est estimé déjà au départ autour de 3,3 milliards de dollars, est-ce que le fait d'appliquer une obligation créera une pression à la hausse sur le coût? Puis là comprenez-moi bien, là, le projet, on le veut, là, c'est souhaitable, puis, oui, on souhaite que nos emplois soient préservés. Mais, si on fait cette obligation-là, là on se lie les mains, on s'attache et on nous voit venir, là. La compétition

au Canada... Quand même, vous êtes un des gros joueurs, sinon le joueur... le numéro un au Canada, vous avez toutes les possibilités d'obtenir ce contrat-là, c'est possible, là. Mais ça me rend un petit peu mal à l'aise, je dois le dire aussi, là, que ce soit une recommandation faite par une entreprise qui pourrait en bénéficier. Comprenez-moi bien, j'adore Bombardier. Mais la question que je vous pose, c'est ça : Est-ce qu'il pourrait y avoir... Si on décide de le faire, comme législateurs, de changer le «peut» envers le «doit», est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir un impact financier important?

M. Desjardins (Daniel) : Non. Votre question est tout à fait à propos. Je reviens à l'expérience internationale qu'on y voit. Partout à travers le monde où il y a des requis de contenus locaux, nos compétiteurs sont là, ils ont leurs propres usines. On a tous une usine aux États-Unis, tous, Alstom, Siemens, Bombardier, tous. Et est-ce que les coûts sont plus élevés aux États-Unis parce que nous avons des usines aux États-Unis pour répondre au Buy America Act? Je répondrais que non. La compétition fait en sorte que les prix sont aussi compétitifs aux États-Unis, en matière de matériel roulant, qu'ils le sont en Europe, qu'ils le sont au Canada. Ça dépend des requis. Mais, en termes de compétitivité, la compétitivité y sera, peu importent les règles de contenu local, car tous les joueurs dans l'industrie sont habitués à travailler avec ces règles de contenu local, et on optimise autant qu'on peut en tenant compte des requis du client. Alors, ce n'est pas des règles de contenu local qui viennent, quant à nous, réduire la compétitivité, on la voit partout à travers le monde, nonobstant les règles de contenu local.

M. Lévesque (Chauveau) : Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Bourget.

M. Campeau : Je voulais revenir à ce que vous avez dit tantôt, que les règles de contenu local ne vont pas réduire la compétition. J'ai l'impression qu'il y a des limites à ça. Mettons, 100 % de contenu local, on va finir par réduire la contribution. Il y a un chiffre, un «happy million», comme on dit en espagnol, qu'on doit aller chercher, j'imagine, pour ne pas avoir d'effet sur la compétition. Mais malheureusement, quand on parle de Bombardier, tout le monde va avoir en tête la CSeries. Puis, que ce soit symptomatique que ce soit arrivé juste là, et non pas dans Bombardier Transport à d'autres endroits, je me dis, vu que c'est de l'argent public puis qu'on ne veut pas démobiler non plus des emplois... Il y a-tu quelque chose que vous êtes prêts à faire pour aller nous donner une zone de confort pour le prix, comme des garanties de livraison à temps, des garanties de livraison dans les coûts? J'ai mentionné tantôt que 2026 me semble très loin. On ne voudrait surtout pas le repousser. Avez-vous pensé à cet aspect-là?

M. Desjardins (Daniel) : Écoutez, sur la question de livraison à temps, nous avons plus de 500 projets à travers le monde, nous livrons la très grande majorité de ces projets-là à temps et dans le budget. Comme nous et comme nos compétiteurs, oui, il arrive des retards sur certains projets. Ces retards-là peuvent s'expliquer de toute façon.

Mais je peux vous dire qu'on ne demande pas de traitement de faveur. On sera là pour répondre à la compétition et on s'attend à ce que cet appel d'offres là soit hautement compétitif. On y participera, et je peux vous dire que ce serait une plus grande fierté pour Bombardier de gagner le projet ici avec nos partenaires en consortium, pour montrer le savoir-faire du Québec dans notre Capitale-Nationale au reste du monde. On serait très fiers.

M. Campeau : Bien, je note, en dernière page : «Nous sommes enracinés au Québec.» On le souhaite tous, d'ailleurs.

M. Desjardins (Daniel) : Je vous remercie.

La Présidente (Mme Grondin) : Il reste sept minutes. Est-ce qu'il y a d'autres questions? Non?

Donc, j'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport et député de La Pinière... Monsieur, vous avez 11 minutes.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. On a souvent entendu, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, le ministre l'a mentionné lui-même, revendiquer un contenu local plus grand et critiquer abondamment les décisions de notre gouvernement parce que le contenu n'était pas assez élevé. J'espère que le nationalisme économique va continuer à s'exprimer. Je ne l'ai pas senti à ce point-là, à date, dans nos échanges.

Maintenant, je le sens chez vous, par exemple. Bon, c'est sûr que vous avez un intérêt pour la compagnie, et c'est tout à fait normal, puis on est heureux de vous entendre et en... Pour notre formation politique, c'est certain qu'on va aller dans cette direction-là, dans la mesure évidemment où les règles le permettent. Et là vous, M. Desjardins, vous êtes Me Desjardins, ça fait que vous avez une expertise légale, et j'imagine que vous avez une expertise beaucoup plus grande que la mienne en ce qui a trait aux accords internationaux. On peut dire ça, là? Dites oui, j'espère, parce que, si vous n'en avez pas une plus grande que la mienne, on est mal partis.

M. Desjardins (Daniel) : Je peux répondre : Je n'ai pas votre expertise en radiologie.

M. Barrette : Non, non, mais je n'ai pas la même expertise que vous en accords internationaux. Juste pour qu'on démêle les choses correctement, j'ai quand même une question que vous allez trouver difficile, là, puis elle n'est pas intentionnelle pour qu'elle soit difficile, mais simplement pour éclairer tout le monde sur les décisions qui vont être prises, incluant notre formation politique, pour un éventuel amendement. Alors, moi, je le dis tout de suite, là, ce qui est dans le

projet de loi, je pense qu'on peut le bonifier de toutes les manières possibles. Maintenant, quelles sont les manières possibles? C'est à ça que je veux m'adresser dans le temps qui m'est imparti.

Alors, est-ce que je comprends bien, puis je pense bien comprendre, que l'AECG, actuellement, établit... Parce que l'AECG, c'est une norme internationale. Bon. Puis elle est en... pas en compétition, mais elle est en... elle est concurrente d'autres ententes internationales. Là, le 25 % que l'Ontario et le Québec ont signé, ça devient un plafond de contenu local qu'on peut avoir? Oui, oui, c'est une question.

M. Desjardins (Daniel) : Alors, première correction, ce n'est pas une norme internationale.

M. Barrette : ...entre des pays, là.

• (11 h 30) •

M. Desjardins (Daniel) : Le Québec n'est lié par aucune norme, sauf celle de l'ACGE. Celle de l'ACGE prévoit un contenu local de 25 % au Canada et qui peut inclure l'assemblage final. Mais ça, c'est par rapport, donc, aux compétiteurs fabricants, manufacturiers avec l'Europe. Si, dans un appel d'offres, vous n'avez aucun Européen, le Québec pourrait demander encore plus de contenu local parce qu'il n'est pas lié par cette norme, si l'Europe n'est pas partie à l'appel d'offres.

M. Barrette : Bon, une firme qui a un pied-à-terre en Europe... Bon, mettons que, dans ce projet-là, il serait improbable qu'Alstom ne soumissionne pas, puis on peut dire qu'Alstom est européen.

M. Desjardins (Daniel) : Alors, s'il y a des participants...

M. Barrette : En pratique, là. Je comprends ce que vous me dites, là. S'il n'y en a pas, on pourrait mettre 100 %, on pourrait être japonais. Mais, si...

M. Desjardins (Daniel) : Oui, mais en présumant que, donc, il va... et on peut le présumer, parce que ce serait le cas, il y aurait des compétiteurs européens, l'accord va s'appliquer, et donc le contenu de 25 % local s'appliquera, et incluant l'assemblage final. Ça, c'est sûr. Maintenant, ce qu'on dit dans notre proposition, c'est qu'il y a des règles d'origine, aussi, qui sont prévues à ce traité-là, qui s'appliquent au matériel roulant, qui pourraient permettre 25 % de plus de...

M. Barrette : ...ce que j'essaie de faire, Me Desjardins, là, c'est d'y aller point par point pour en arriver à une conclusion. Donc, dans l'état actuel des soumissions à l'international, il est peu probable qu'il n'y ait pas au moins un fournisseur européen. Si ça arrive, tant mieux. Puis, à la limite, on pourrait... Je ne pense pas qu'on puisse écrire un article qui dit : S'il advenait qu'il n'y a pas d'Européen, ce serait 70 %. Je ne pense pas qu'on puisse faire ça légalement, à mon avis, là. Votre opinion là-dessus?

M. Desjardins (Daniel) : Ce serait difficile.

M. Barrette : Ce serait cowboy pas mal, là. Je pense que ça, on ne peut pas le faire.

M. Desjardins (Daniel) : Et ce n'est pas notre demande.

M. Barrette : Exactement. Donc, on se retrouve avec un plafond de constructeur à 25 %, dans les faits pratiques, là. Bon, un coup qu'on a dit ça, là, on tombe automatiquement, pour ce qui est de l'intérêt économique du Québec, dans la sous-traitance, dans la maintenance et dans l'assemblage. Bon, je vais finir par l'assemblage. Alors, dans votre expérience dans les contrats internationaux, il est possible de sous-traiter. C'est faisable, et ça doit être écrit sûrement soit dans la loi... de faire sous-traiter un wagon d'Alstom par Bombardier. Bien oui, ça, c'est sûr, Alstom, parce que vous avez des connexions, là. Mais les Chinois, là, qui gagneraient, mettons, l'appel d'offres, là, vous, vous pensez qu'on peut inscrire dans la loi que la sous-traitance se fasse à hauteur de tant de pour cent par Bombardier?

M. Desjardins (Daniel) : Ce n'est pas notre demande, et ça... Et on ne demande pas de traitement de faveur, d'accord? Je veux être clair, Bombardier n'est pas ici pour demander de traitement de faveur de quoi que ce soit. On compétitionnera bec et ongles pour gagner ce contrat-là.

M. Barrette : Je ne dis pas que vous demandez un traitement de faveur. Moi, c'est une question de rédaction d'amendement dans une loi.

M. Desjardins (Daniel) : Je vous suggérerais qu'ouvrir la porte à nommément prévoir un joueur dans le projet de loi pourrait créer d'autres problèmes au niveau des lois sur l'approvisionnement, et autres. Donc, ce n'est pas notre suggestion, M. Barrette.

M. Barrette : Alors, expliquez-moi, là... Je veux juste... Bon. Puis on va aller à l'autre élément, l'assemblage final. Bon, la question qui a été posée par le député de Chauveau, là, je pense que ce n'est pas ça, la question. La question, c'est la question de l'assemblage final. L'assemblage final, là, est-ce qu'il y a une compétition au Canada? Qui assemble au Canada? Demain matin, là, on met ça, là. C'est ce qui permet fondamentalement de passer de 25 % à 50 %. La mesure la plus forte

pour augmenter l'activité économique du Québec, quand j'écoute votre discours, c'est l'assemblage. Alors, l'assemblage, là je plaide mon ignorance, est-ce qu'il y a une compétition territoriale, au Québec, dans l'assemblage?

M. Desjardins (Daniel) : Non.

M. Barrette : Parce que la contrepartie, c'est que, là, on va se faire accuser, le gouvernement va se faire accuser de faire un traitement de faveur.

M. Desjardins (Daniel) : Et votre question est intéressante. Au niveau de l'assemblage final, ce qu'on voit à travers le monde, lorsqu'il y a des requis d'assemblage final, tous les compétiteurs, si c'est un requis, s'y conforment et, lorsqu'ils gagnent l'appel d'offres, vont créer une usine d'assemblage final dans le pays ou la localité où c'est requis, et ils le font. Ce sont des usines qui sont légères. L'assemblage final se fait là. Une fois que le contrat est terminé... l'usine est louée généralement à la fin du bail, et ils quittent. Donc, c'est extrêmement temporaire, donc c'est du «in and out». On gagne le contrat, on fait un assemblage final dans le pays parce qu'on l'a gagné, et c'est un des requis. Tout le monde s'y conforme et tout le monde sait comment le faire parce qu'on l'a fait ailleurs. Mais, une fois que le contrat est fini, on quitte. Alors que d'autres usines d'assemblage sont plus permanentes, et, une fois la fin d'un contrat, il y a d'autres contrats qui les nourrissent, et elles continuent. Donc, il y a une pérennité.

Mais ce qu'on voit, c'est que, lorsqu'un de nos compétiteurs n'a pas une usine d'assemblage final dans le pays, et il y a un requis d'assemblage final, ils vont s'y conformer, vont faire une usine, mais cette usine-là va avoir une vie limitée dans le temps.

M. Barrette : Et c'est ce qui vous permet de dire que cet élément-là de compétition ne va pas amener les prix à la hausse mais vont quand même avoir le résultat habituel de la compétition.

M. Desjardins (Daniel) : Exact.

M. Barrette : O.K. Et à ma question... parce que vous, vous êtes certainement au fait de ça, des assembleurs, des usines d'assemblage, actuellement, au Canada, il y a juste vous autres?

M. Desjardins (Daniel) : Il y a aussi Alstom, hein?

M. Barrette : Alstom, ils sont où? Ils sont à Toronto?

Des voix : En Ontario.

M. Barrette : En Ontario.

M. Desjardins (Daniel) : Lorsqu'ils ont gagné un contrat avec le gouvernement de l'Ontario.

M. Barrette : O.K. Donc, il y en a une, actuellement, une usine d'assemblage, autre que Bombardier.

M. Desjardins (Daniel) : Exact.

M. Barrette : Donc, encore moins un traitement de faveur. O.K. Et là je reviens à la question de la maintenance. La maintenance, ça, expliquez-moi comment vous pouvez vous inscrire, là, en termes compréhensibles pour le commun des mortels. Je m'inclus dans le commun des mortels.

M. Desjardins (Daniel) : La suggestion ou l'élément qu'on voulait porter à votre attention, c'est dans les règles d'approvisionnement et d'acquisition de matériel roulant ou de... de matériaux roulants et aussi toute l'infrastructure civile qui va venir avec ce projet-là, hein? Ce n'est pas juste du matériel roulant, c'est une enveloppe, c'est un écosystème, des travaux civils importants, et ils doivent être maintenus. Tant le matériel roulant que les travaux civils qui vont être associés à ce projet-là doivent être maintenus sur une période de 30 ans et plus. Et, lors des règles d'acquisition, il faut tenir compte, notre expérience, et on en voit le plus grand bénéfice, d'un système intégré sur une durée de vie de 30 ans. Alors, si on va au plus bas soumissionnaire juste sur le coût, alors que, donc, on peut structurer des projets à très bas coûts mais qui vont coûter une fortune en termes de maintenance pendant plus de 30 ans, alors que, quand vous demandez une solution intégrée ou vous demandez à celui qui l'a construit aussi de maintenir pendant cette période-là... On est capables d'optimiser le coût d'acquisition et le coût de maintenance sur cette période-là.

M. Barrette : Je comprends très bien ça.

M. Desjardins (Daniel) : Et c'est une meilleure retombée pour l'État et pour les payeurs de taxes.

M. Barrette : Ça, je comprends très bien ce que vous me dites, là, parce que, dans mon domaine, on a les mêmes attitudes et on n'achète plus des appareils à millions de dollars sur le prix, on l'achète sur une durée de vie. Alors, je

comprends très bien ce que vous me dites, puis c'est comme ça, avec 98 % «d'optime», et ainsi de suite, là, je comprends très bien ça.

Mais ça, pour le mettre dans une loi, c'est difficile. Est-ce que c'est pour ça que vous... Parce qu'on sent quand même une certaine réserve chez vous quand vous parlez de l'article 5, là.

M. Desjardins (Daniel) : Encore là, on n'en fait pas une proposition formelle, on attire votre attention sur cet aspect. Notre demande la plus formelle est celle du «peut» au «doit». Donc, exiger le contenu local, le Québec s'est réservé, s'est donné ce droit-là dans l'entente avec l'Europe, autant s'en prévaloir. Maintenant, quant au mode d'approvisionnement, c'est une question qu'on voulait porter à l'attention de cette Assemblée, de cette commission.

M. Barrette : Il me reste 20 secondes. Je vais poser une dernière question. J'espère qu'on vous donnera le temps de répondre. À l'international, est-ce que les appels d'offres qui sont écrits sont écrits dans une philosophie d'intégration telle qu'on vient de discuter?

M. Desjardins (Daniel) : Bien, écoutez, je ne peux pas vous répondre tant que l'appel d'offres ne sera pas fait.

M. Barrette : ...à l'extérieur.

M. Desjardins (Daniel) : Oui, ce qu'on voit à l'extérieur, la très grande majorité des appels d'offres dans un projet, ce qu'on appelle le «turnkey», là, où les travaux civils sont intégrés avec les travaux matériels roulants...

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Merci, M. Desjardins. Merci. J'invite maintenant la députée de Taschereau...

Mme Dorion : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Oui?

Mme Dorion : J'ai combien de temps?

La Présidente (Mme Grondin) : À poursuivre la...

Mme Dorion : J'ai combien de temps?

La Présidente (Mme Grondin) : Vous avez 2 min 45 s.

Mme Dorion : Si vous pouvez finir et me laisser un petit deux minutes, ce serait parfait.

M. Desjardins (Daniel) : Bon, bien, je vais faire ça très vite. Oui, la réponse est oui parce que c'est la meilleure façon d'optimiser un projet, c'est d'intégrer le matériel roulant avec les travaux civils et de demander aux soumissionnaires, dans un appel d'offres hautement compétitif, coûts d'acquisition et maintenance sur un «best value» sur 30 ans. C'est ce qui va optimiser la meilleure façon et assurer le plus grand succès du projet.

Mme Dorion : Merci. J'ai une question de néophyte, là. Les règles d'origine, votre suggestion un peu sur les règles d'origine, rajouter 25 %, on nous disait, du côté ministériel, que ça ne se pourrait pas, puis, vous, c'est votre proposition. Pourriez-vous me vulgariser ça de façon à ce que je puisse vraiment bien saisir c'est quoi, la proposition?

M. Desjardins (Daniel) : Je vais demander à mon collègue Pierre Pyun de vous répondre, si vous êtes d'accord, Mme la Présidente?

• (11 h 40) •

M. Pyun (Pierre) : Oui, merci. Alors, pour revenir aux propos de mon collègue Me Desjardins, l'AECG, c'est la seule entente dans laquelle le Canada et le Québec se sont engagés à limiter le niveau de contenu local pour les projets de transit ferroviaire. Avant, le Québec demandait 50 % à 60 % de contenu local. Donc, pour la première fois, le Canada et le Québec se sont engagés à une limite de 25 %. Ça n'existe pas dans toutes les autres ententes, à notre connaissance, qui sont en place entre le Canada et les autres juridictions, incluant l'ALENA, incluant l'entente de l'OMC sur les marchés publics, incluant l'entente transpacifique. Donc, ça, c'est le point de départ.

Nous, comme Me Desjardins le mentionnait, on trouve que c'est incongru et inéquitable que ce plafond de 25 % là s'applique à tous les autres pays qui ne sont pas membres de l'entente entre l'Europe et le Canada, parce que, dans le cas des États-Unis, dans le cas de la Chine, l'Inde, le Japon, je mentionne ces pays-là parce que ces pays-là produisent du matériel roulant, ils n'ont pas fait de concession envers le Canada. Donc, nous, comme concurrent étranger là-bas, on doit faire face à des politiques de préférence locales. Donc, pour nous, c'est une question de réciprocité et d'équité. Alors, ça, c'est un autre point de départ.

Alors, quand on regarde l'entente entre l'Europe et le Canada, par définition même, quand on regarde l'esprit d'une entente de libre-échange, c'est les pays membres qui acceptent de se donner mutuellement un accès préférentiel. Alors, dans ce cadre-là, il y a des règles d'origine qui s'appliquent...

La Présidente (Mme Grondin) : Monsieur, je vous invite à conclure.

M. Pyun (Pierre) : ...oui, aux différents produits. Alors, explicitement, le chapitre sur les marchés publics prévoit que les règles d'origine sont applicables pour les marchés publics, et les règles d'origine pour le matériel roulant, dans l'entente avec l'Europe, c'est 50 % de contenu canadien ou européen, d'où le 25 % additionnel qu'on suggère d'inclure.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Nous allons... Vous pourrez poursuivre avec le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : ...parce que vous étiez bien parti sur cette lancée-là, puis c'est fondamental que les citoyens du Québec entendent votre point de vue. Alors, continuez.

M. Pyun (Pierre) : Alors, dans le chapitre sur les marchés publics, le chapitre 19, il y a une disposition qui prévoit explicitement l'application des règles d'origine aux marchés publics et qui réfèrent aux règles d'origine pour les tarifs. Et, quand on va à l'annexe V, chapitre 86, pour le matériel roulant, c'est 50 % de contenu canadien ou européen pour pouvoir bénéficier de l'entente de libre-échange entre le Canada et l'Europe. Donc, il y a un 25 % de contenu canadien que le Québec peut exiger avec l'assemblage final et, ensuite, un 25 % additionnel, européen ou canadien. Alors, comme ça, on ne discrimine pas envers l'Europe et on ne discrimine pas envers les autres pays non plus, parce que les autres pays vont pouvoir, en autant qu'ils rencontrent le contenu régional pour l'entente de libre-échange, bénéficier de l'entente, de cette entente-là.

Alors, c'est ce qu'on soumet respectueusement à la commission, sujet à votre analyse légale, mais ça, c'est notre interprétation de ce qu'on voit dans l'entente, la flexibilité qui existe.

M. Arseneau : D'accord. Mais justement votre interprétation, de ce que j'en comprends, c'est qu'elle est aussi contestée, tout le monde ne partage pas cette interprétation-là.

M. Pyun (Pierre) : Écoutez, notre évaluation... C'est parce qu'on est dans un nouveau terrain, le Québec, à notre connaissance, il n'y a pas de jurisprudence là-dessus puis il n'y a pas de précédent vraiment, parce que, vraiment, le Canada et le Québec sont dans une situation unique. Alors, nous, notre analyse, encore une fois sujet à votre vérification légale, c'est que, quand on regarde l'esprit de l'entente, ce serait incongru, par exemple, qu'une compagnie qui a pignon sur rue en Europe puisse bénéficier de l'entente s'ils n'ont pas l'intention de produire en Europe ou au Canada mais produire ailleurs, en Inde, aux États-Unis ou en Chine. Encore une fois, ça fait bénéficier ces pays-là par la porte arrière, sans que... Ces pays-là n'ont pris aucun engagement envers le Canada. Donc, ça va à l'encontre de l'esprit de l'entente, et nous, on pense qu'il y a des dispositions explicites qui permettent cette flexibilité pour le Québec et le Canada.

M. Arseneau : Et, pour régler cette question-là dans le projet de loi, c'est simplement de modifier un mot.

M. Desjardins (Daniel) : Non, il y a deux demandes.

M. Arseneau : O.K. Parce que j'en ai manqué...

M. Desjardins (Daniel) : En fait, il y a le «peut» ou «doit», ça, ça règle la question du contenu local qui devient une obligation... de l'assemblage final, pardon, au Canada. Quant à celle-là, ce sera un article additionnel, quant à nous, qui devrait être ajouté sur cette question.

M. Arseneau : D'accord.

M. Pyun (Pierre) : Le contenu européen, canadien additionnel de 25 %, en conformité avec les règles d'origine prévues dans l'entente entre l'Europe et le Canada.

M. Arseneau : Très clair. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Messieurs, merci pour votre contribution à nos travaux.
La commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux. Merci.

(Fin de la séance à 11 h 44)