



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 18 août 2020 — Vol. 45 N° 62

Étude des crédits du ministère des Transports

**Président de l'Assemblée nationale :
M. François Paradis**

2020

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 des transports et de l'environnement

Le mardi 18 août 2020 — Vol. 45 N° 62

Table des matières

Discussion générale	1
Documents déposés	37

Intervenants

Mme Agnès Grondin, vice-présidente

M. François Bonnardel

M. Pierre Arcand

Mme Ruba Ghazal

M. Joël Arseneau

Mme Marie-Claude Nichols

Le mardi 18 août 2020 — Vol. 45 N° 62

Étude des crédits du ministère des Transports

(Seize heures trente minutes)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, à l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2020-2021. Une enveloppe de 3 h 30 min a été allouée pour l'étude de ces crédits.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Mme Guillemette (Roberval) remplace M. Bussière (Gatineau); Mme Picard (Soulanges) remplace M. Campeau (Bourget); Mme Hébert (Saint-François) remplace M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata); M. Arcand (Mont-Royal) remplace M. Barrette (La Pinière); Mme Nichols (Vaudreuil) remplace M. Benjamin (Viau).

Discussion générale

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le secrétaire. L'étude de ce portefeuille sera divisée en parties pour permettre la présence en salle des représentants des organismes visés par ces crédits. Donc, de 16 h 30 à 18 heures, le ministre sera accompagné des représentants de la filiale Infrastructures de la Caisse de dépôt et de placement du Québec et, de 19 h 30 à 21 h 30, il sera accompagné des représentants de la Société d'assurance automobile du Québec et de la Société des traversiers du Québec.

Pour chaque partie, nous allons procéder aux échanges entre les groupes d'opposition et le ministre par blocs de 20 minutes environ pour permettre à chaque groupe d'écouler graduellement son temps de parole. Le temps d'échange inclut les questions et les réponses.

Je suis maintenant prête à reconnaître une première intervention de l'opposition officielle pour un premier bloc d'échange. M. le député de Mont-Royal, la parole est à vous.

M. Arcand : Merci infiniment, Mme la Présidente. Et je salue le ministre. Je salue tous les collègues de l'Assemblée nationale qui sont ici présents, évidemment, ma collègue de Vaudreuil, particulièrement, qui me fait le plaisir de m'accompagner aujourd'hui et qui aura certainement des questions importantes également à poser au ministre.

M. le ministre, évidemment, le ministère des Transports est un ministère qui... on ne se le cachera pas, c'est un ministère difficile, ce n'est pas simple. C'est un ministère qui a une tendance à une certaine opacité, à une certaine difficulté à savoir exactement... on a de la misère parfois à savoir ce qu'il se passe à l'intérieur de ce ministère et aussi d'avoir les réponses qui sont importantes pour l'ensemble des citoyens.

Alors, moi, je voudrais, évidemment, qu'on commence par vous parler du troisième lien et, évidemment, du dossier du tramway à Québec, parce que c'est celui qui m'apparaît, évidemment, probablement l'un des projets qui n'est pas sur la table de façon définitive et un des projets les plus importants.

Puis ma première question, M. le ministre, c'est que, dans le projet de loi n° 61... J'ai vu votre Facebook aujourd'hui, vous aviez une photo avec le premier ministre où vous discutiez probablement du projet de loi n° 61, des grands projets puis de ce que vous vouliez accomplir. Et il est très clair qu'il y a quelque chose que j'ai de la difficulté à comprendre, c'est le fait que le troisième lien, qui était considéré comme étant quelque chose de totalement... la première priorité de la CAQ, lorsqu'elle a été élue, le troisième lien, c'était vraiment fondamental, n'a pas été intégré dans la présentation du projet de loi n° 61. Et il y avait 202 dossiers à prioriser, vous n'avez pas mis le troisième lien.

Par ailleurs, aujourd'hui, en commission parlementaire, pour ce qui est du pont de l'Île-d'Orléans, il a été considéré, dans le projet de loi n° 61, comme étant un dossier prioritaire, puis la ministre de la Sécurité publique, responsable de la Capitale-Nationale, a dit : Bien, dans ce dossier-là, écoutez, je pense qu'il est clair, le ministère des Transports l'a dit, ça ne se fera pas avant 2027. Alors, si c'est le cas pour le pont de l'Île-d'Orléans de ne pas se faire avant 2027, puis qu'il est dans le projet de loi d'urgence, que vous appelez le projet de loi n° 61 d'urgence, que vous voulez reprendre certainement à l'automne, pourquoi le troisième lien n'y est pas et pourquoi le pont de l'Île-d'Orléans y est?

M. Bonnardel : Merci, M. le député. Avant de commencer, les salutations, Mme la Présidente : mon collègue adjoint parlementaire, collègues du Parti québécois, Québec solidaire, qui ne sont pas là... Ah!... Alors, bien, je suis très heureux d'être ici pour ma troisième étude des crédits, déjà.

Alors, vous avez plusieurs interrogations, M. le député. Vous parlez d'un ministère qui est difficile, vous parlez d'opacité. C'était peut-être le cas à votre époque, mais je trouve que c'est un ministère aujourd'hui qui fonctionne

très, très, très bien, qui s'améliore d'année en année, qui est condamné toujours à faire mieux. Au ministère des Transports, on a beaucoup, beaucoup, beaucoup de responsabilités, et, dans ces circonstances, je m'attendais un peu que vous débutiez avec ces questions.

Il faut savoir, premièrement, que le pont de l'Île-d'Orléans... C'est un peu particulier que vous posiez la question, parce que vous avez été au pouvoir pendant près d'une quinzaine d'années. Quand je suis arrivé comme ministre des Transports, une des premières choses que j'ai pu constater, c'est que la ministre déléguée aux Transports à l'époque, Véronique Tremblay, qui est une ancienne de vos collègues, savait très, très bien qu'il allait y avoir des retards importants pour le pont de l'Île-d'Orléans, pour ne pas dire trois ans. Les problèmes avec certains appels de soumissions qui... pas qui n'étaient pas conformes, où il n'y avait pas de soumissionnaire. On n'a pas informé la population à temps, et il aurait été inopportun, pour moi, de laisser croire aux gens de l'île ou aux gens de Québec qu'on pouvait respecter l'échéancier de 2024. Donc, venant de votre formation politique, c'est assez particulier de voir que vous amenez ce dossier sur la table.

On est toujours dans l'objectif, donc, de terminer le pont de l'Île-d'Orléans en 2027. Il y a des travaux de réparation à chaque année. Je veux rassurer les gens de... les élus, la population. Il y a des données approximatives de 12 000 automobilistes par jour qui utilisent le pont de l'Île-d'Orléans, près de 15 000 en période de pointe l'été, donc je peux les rassurer que le pont de l'île est sécuritaire. Maintenant, on va faire les travaux en bonne et due forme.

Et, de l'autre côté, bien, pour ce qui est du tunnel Québec-Lévis, je l'ai mentionné dès le début, on a arrimé, donc, le pont de l'île... le bureau de projet, l'équipe du bureau de projet pour le pont de l'Île-d'Orléans et le tunnel Québec-Lévis. Vous avez vu aussi que nous avions initialement un tracé qui était à l'est, un tracé, par la suite, que nous avons... deuxième tracé qui était prévu initialement, là, qui a été dévoilé, qui, je vais le dire de cette façon, convenait encore plus fortement aux élus, surtout au maire de Québec, surtout au maire de Lévis, quand on a arrimé, donc, les deux centres-ville avec les deux réseaux structurants, donc, et le transport collectif.

Ce que je peux vous dire aujourd'hui, M. le député, c'est qu'on met une croix définitive, là, une croix définitive au tracé qui était plus à l'est. Donc, le tracé qui est plus à l'est, on met une croix dessus et on se concentre présentement sur le tunnel Québec-Lévis, comme vous l'avez vu par des photos. Donc, on est à travailler, l'équipe y travaille fortement depuis des mois déjà, mais, en temps et lieu, on sera prêts à dévoiler, donc, dû à la pandémie, malheureusement, ça a été retardé, ce que nous devons faire à la fin de cette session parlementaire.

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

M. Arcand : M. le ministre, en tout respect, c'est parce que je voyais quelque chose aujourd'hui, vous accordez une note de cinq sur 10 sur le réseau routier au Québec. Alors, à partir du moment où on accorde cinq sur 10, c'est parce que peut-être qu'on trouve qu'il y a des choses pas mal à améliorer.

Et donc c'est ma question, mais vous n'avez pas répondu véritablement. Moi, ce que je veux savoir, c'est : Est-ce que le pont de l'Île-d'Orléans, il est prévu avec... J'imagine que vous allez sortir le bâillon à un moment donné, là, pour le projet de loi n° 61, qui sera représenté... Est-ce que le pont de l'Île-d'Orléans, c'est maintenant prévu, pas en 2027, mais en 2024?

M. Bonnardel : Bien là, je ne vous suis pas, M. le député, là.

M. Arcand : ...

• (16 h 40) •

M. Bonnardel : Vous, initialement, comme gouvernement, vous avez induit la population en erreur en laissant croire que le pont de l'île allait se terminer en 2024, M. le député. Et, vous savez, je vais vous dire une chose poliment, là, poliment : Si j'avais pu, avec mes équipes, prétendre et de m'assurer que le pont de l'île allait pu être livré en 2024, croyez-vous, oui ou non, que je l'aurais fait? Assurément. Alors, avec les retards que vous aviez accumulés comme gouvernement, et que la ministre déléguée Véronique Tremblay était bien au fait de cette situation, pensez-vous sérieusement qu'à mon arrivée, si j'avais pu promettre aux gens de l'île un pont en 2024, je l'aurais fait? Mais ce n'était pas possible, parce que vous n'avez pas informé — je vais le dire poliment — pas informé la population de ces retards prévus pour le pont de l'île.

Alors, je leur dis aujourd'hui que nos équipes y travaillent, le bureau de projet y travaille. On a mis en collégialité, donc, toutes les équipes pour le pont de l'île et le tunnel Québec-Lévis pour assurer une livraison, comme prévu, en 2027.

M. Arcand : Bien, c'est parce que M. le ministre nous dit qu'il a besoin de ce projet de loi n° 61 pour un paquet de projets qui sont urgents; selon lui, il a mis le projet du pont de l'Île-d'Orléans comme étant un projet urgent. À partir du moment où le projet va être adopté, éventuellement, j'imagine, par bâillon, vous avez tous les pouvoirs pour accélérer les projets. Le premier ministre dit qu'il veut accélérer les projets, que la relance économique passe par les infrastructures. Pourquoi, si le projet... on n'a pas changé l'échéancier en 2027? Pourquoi vous avez mis ça comme étant un projet prioritaire qui doit aller en s'accélération?

M. Bonnardel : Il y avait, dans le projet de loi n° 61, 55 projets, si je ne me trompe, qui étaient attirés spécifiquement au projet de loi n° 61 et au ministère des Transports, pour une valeur de 3,8 milliards, là, ou à peu près. Tous les projets sont importants. Tous ces projets, si on peut les accélérer... et vous... gouvernement, vous savez

très, très bien qu'aux Transports il y a deux enjeux importants pour chaque projet : les expropriations, les enjeux environnementaux, ce sont des délais qui peuvent être extrêmement longs. La preuve, j'ai nommé, lors des auditions du p.l. n° 61, une des problématiques qui est le métro de Montréal. On a beaucoup, beaucoup, beaucoup d'expropriations à faire pour le métro de Montréal, les délais pourraient être prolongés, augmentés suite à ça.

Alors, vous étiez contre le projet de loi n° 61, comme tous les partis de l'opposition. Nous, on vous dit qu'il y a, dans ces projets, des projets extrêmement importants, dont le pont de l'île. Et, si on peut accélérer le processus et sauver six mois, sauver un an, vous me connaissez assez, vous pouvez être certain que je fais tout pour être capable d'accélérer les projets, toujours en respectant le processus d'expropriation pour les expropriés comme tels, pour leur donner les pouvoirs qu'ils ont pour contester, s'ils le souhaitent, devant le tribunal administratif et, de l'autre côté, respecter encore une fois le processus environnemental, qu'il y ait une étude ou non, selon les besoins.

Alors, ça, c'est un contexte important pour moi, et je peux rassurer, encore une fois, les gens de l'île que ce que je leur ai donné comme échéancier, il sera respecté. Et je le dis poliment, encore une fois : Si vous n'aviez pas été en campagne électorale... vous auriez peut-être dû aviser les gens, vous ne l'avez pas fait, vous avez décidé de garder cette information. Puis il est indéniable pour moi que de ne pas informer les gens de l'île, ça aura été maladroit.

M. Arcand : Donc, même avec l'adoption du projet de loi n° 61, vous excluez le fait que le pont de l'Île-d'Orléans pourrait être complété avant 2027? Est-ce que c'est ça que je comprends?

M. Bonnardel : Bien, M. le député, tous les projets où je peux réduire les délais, avec le 61 ou 161, on va tout faire, les équipes sont dédiées à réduire les délais.

Maintenant, je dois respecter aussi le processus, là : directives des grands projets, le Trésor est là-dedans, la SQI est là-dedans, l'environnement, les expropriations. Alors, il y a des processus qu'on ne peut pas faire exploser ou sauter comme ça, là, en claquant des doigts, il faut les respecter. Il y a des normes qui ont été appliquées depuis la commission Charbonneau. Il y a un processus aussi d'expertise qui est en augmentation au ministère pour être capable de faire encore plus de travaux. On réalise encore, cette année, cet été, des travaux de façon encore plus importante que l'année passée.

Alors, le ministère fait tout en son pouvoir pour être capable de réduire ces délais, quel que soit le projet, que ce soit le pont de l'île, que ce soit le tunnel Louis-Hippolyte ou que ce soit d'autres projets.

M. Arcand : M. le ministre, une des questions que les gens se posent actuellement, c'est évidemment relié au troisième lien. L'an dernier, lorsque nous étions en étude de crédits, mon collègue de La Pinière avait demandé que le directeur de projet puisse témoigner. Vous avez refusé, depuis ce temps, qu'on puisse entendre de façon claire le directeur du projet du troisième lien, enfin, tout l'aspect qui nous préoccupe, c'est-à-dire le troisième lien, le tramway, etc.

Aujourd'hui, je vous demande, de façon assez solennelle : Est-ce qu'on pourrait, à tout le moins, avoir... à propos du projet du troisième lien, est-ce qu'on pourrait avoir un ordre de grandeur de l'échéancier, parce que, ce matin, la ministre de la Sécurité publique a encore une fois été très évasive? Et je sais, avec votre expérience, que vous êtes capable de donner des réponses précises. Alors, on peut-tu avoir, à un moment donné, un ordre de grandeur des échéanciers? À quel moment on va connaître le coût de ce projet-là? Quels sont les échéanciers? Est-ce que ça va être complété en 2026, etc.? Est-ce que vous avez quelque chose de substantiel à nous dire par rapport à cela?

M. Bonnardel : Vous aurez... puis j'en conviens, M. le député, je me doutais bien que cette question allait venir. Il est vrai qu'avec la pandémie il y a beaucoup de choses qui ont été... les plans ont été modifiés, changés, les sorties que nous devons faire. Et, dans tout ça, j'ai dit et j'ai mentionné à plusieurs journalistes, à plusieurs députés, à mon... à votre collègue de La Pinière, dès que nous aurons toutes les informations... Vous le savez, là, je suis assez transparent et je continuerai d'être transparent, quand nous serons prêts à donner toutes les particularités du tunnel Québec-Lévis...

Souvenez-vous, quand on a sorti la première esquisse, certains disaient : Bien, il ne faut pas défigurer Saint-Roch. On a pris connaissance de ça. On travaille avec la ville de Québec, on est à revoir, donc, la sortie ou l'entrée, peu importe comment on le voit, de Québec ou de Lévis. La connexion du transport des deux réseaux structurants de Lévis et de la ville de Québec sont immensément importants. Je pense que ça, c'est un plus, plus, plus, et ça change la donne complètement pour ce qui est de boucler la boucle du transport collectif entre les deux rives. Un jour, il y aurait la tête des ponts, il y a la connexion aussi du côté de l'ouest.

Alors, est-ce que ce sera dans les prochaines semaines? Je le souhaite, là. Je vous le dis, je ne vous donne pas d'échéancier précis puis de date précise, l'équipe travaille très fort. Dès le début, j'ai demandé... puis je sais que vous allez peut-être me dire : On peut-tu avoir le document? Mais je ne vous le donnerai pas, parce que c'est un document... à chaque mois, j'ai un portrait, j'ai un portrait de l'état d'avancement des travaux. Je pense que, dans un projet aussi important que celui-là, il est important, dès le début, que l'équipe, moi, soyons informés de l'état d'avancement des travaux.

Alors, je suis ça de très, très près et je peux vous assurer d'une chose : on sera prêts, là. Quand on le fera, je serai devant les journalistes, je serai devant vous, je répondrai à toutes les questions pour être capable de vous dire encore une fois la portée, l'échéancier, le coût de ce grand projet que Québec...

• (16 h 50) •

M. Arcand : Je reprends ce que vous me dites : Je souhaiterais, d'ici les prochaines semaines... Donc, vous avez une idée quand même que ça s'en vient. Est-ce qu'on peut confirmer, je ne sais pas, moi, d'ici la fin octobre... Est-ce que c'est réaliste de penser qu'on va avoir les détails d'ici la fin octobre?

M. Bonnardel : M. le député, j'ai un échéancier à respecter depuis le début, qui est de débiter les travaux d'ici la fin 2022. Alors, il sera important pour moi de vous donner rapidement, d'ici la fin de l'année, le portrait, là. Il faut que j'avance, là, donc je ne peux pas me permettre d'attendre, encore une fois, un an, là, qu'on se comprenne, là, c'est impossible.

M. Arcand : Donc, quelque part en octobre ou en novembre, là, si je comprends bien.

M. Bonnardel : Alors, oui, la pandémie a changé les plans. Maintenant, on est au travail encore... malgré tout ça, là, on était au travail, on continue le travail. Mais je peux vous assurer d'une chose, c'est que la séquence comme telle de livraison de tous les éléments que vous souhaitez obtenir, vous les aurez très bientôt.

M. Arcand : Écoutez, moi, ce que j'aimerais aussi comprendre... Vous avez parlé, à deux, trois reprises des effets négatifs de la pandémie, les gens faisaient du télétravail, les employés du ministère des Transports étaient payés. Qu'est-ce qui a retardé véritablement durant la période de la pandémie? Peut-être les travaux de construction, là, je sais qu'au départ il y avait peut-être ça. Mais il ne devrait pas nécessairement y avoir de retard au niveau du ministère des Transports, que je sache, tout le monde faisait du télétravail, j'imagine.

M. Bonnardel : ...absolument raison.

M. Arcand : Est-ce qu'à ce moment-là il y a eu... il n'y a pas eu de retard, véritablement, causé au niveau du ministère.

M. Bonnardel : Bien, il y a eu... Je ne peux pas vous élaborer sur chaque direction territoriale ou chaque personne qui était au bureau ou non, les cas de COVID possibles, la mise en quarantaine de certains, bon, le travail, oui, s'est fait majoritairement à la maison. Et je peux vous confirmer, là, à chaque statutaire que nous avons, là, par semaine et même quelquefois à chaque jour, on suivait, donc, la situation pour s'assurer encore une fois que nos employés aient tous les éléments en main pour être capables de bien faire leur travail, ce qu'ils continuent de faire présentement. Donc, oui, il y a eu un certain délai avant qu'on commence les travaux. Je pourrais vous dire qu'on a presque rattrapé, et même complètement, ces délais que nous avons, on va le dire ainsi, peut-être perdus, là, en début de printemps, alors ça va très, très bien présentement. Et, encore une fois, je vous le répète, là, les équipes sont dédiées, sont... font le travail, et on est même en avance sur ce qu'on faisait déjà l'année passée en termes de réalisation et de nombre de projets sur le terrain.

M. Arcand : Donc, ce que vous me dites, c'est que la pandémie n'a pas eu un impact à ce point significatif.

M. Bonnardel : Pas sur la livraison. La livraison, vous le savez, le premier ministre... Je pense qu'humblement, aux Transports, on est un vecteur, on continuera d'être un vecteur pour l'économie du Québec. On est le plus gros ou presque, sinon le plus gros donneur d'ouvrage au Québec. Alors, pour moi, il était important que toutes les équipes... puis, à chaque fois que j'avais les sous-ministres adjoints, les sous-ministres au téléphone, de s'assurer qu'on était prêts à avoir... quand le signal allait arriver, de débiter les travaux. C'est ce que nous avons fait avec les partenaires aussi, là, l'association des grands travaux et tout, et tout, là.

La Présidente (Mme Grondin) : ...M. le ministre. Je suis désolée. Je suis maintenant prête à entendre la porte-parole du deuxième groupe d'opposition, Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Bien, bonjour, tout le monde. Salutations aux membres de la commission. Bonjour, M. le ministre, et à votre équipe. Moi, j'ai 10 ou 14 minutes, j'oublie tout...

La Présidente (Mme Grondin) : Vous avez 14 minutes.

Mme Ghazal : 14 minutes. Donc, pour commencer, j'ai une question par rapport à l'annonce qui a été faite par M. le ministre sur le 400 millions de dollars pour les sociétés de transport pour contrer leurs pertes, leurs pertes à cause de la pandémie. Et, dans le fond, ces 400 millions de dollars, moi, ce que j'ai... Puis je vais commencer tout de suite, là, les questions vont être courtes, ça fait que les réponses vont être courtes. Pourquoi est-ce que... avoir plafonné à 400 millions de dollars, et pourquoi aussi avoir mis une restriction jusqu'à 50 % des pertes? C'est-à-dire qu'on... ce qu'on va rembourser, c'est 50 %, puis le reste, ça va être essuyé par les sociétés de transport.

Moi, ce que je vois là-dedans, c'est une façon d'avoir laissé de l'argent sur la table d'Ottawa. Parce qu'en fait le 400 millions, c'est 200 millions qui va être payé par Ottawa, donc, au gouvernement du Québec, ça ne va coûter

que 200 millions. Et, en plus de ça, c'est uniquement 50 %, alors que, si, par exemple, le gouvernement couvrirait 75 % et plus, Ottawa accote cet argent-là. Ottawa a annoncé 1,8 milliard. La part du Québec sans... il n'y avait pas de plafond, mais la part du Québec, c'est 500 millions, et le gouvernement, dans le fond, n'utilise que le tiers et il laisse l'argent sur la table, alors que les sociétés de transport en ont grandement, grandement besoin.

M. Bonnardel : Merci, Mme la députée. Vous amenez une bonne question. On a eu beaucoup, beaucoup de rencontres avec les sociétés de transport et la RTM, et le sous-ministre adjoint, qui ont eu, à tous les jours, à tous les jours, des discussions avec les sociétés de transport interurbain et autres.

Vous m'aviez, je me souviens, même écrit là-dessus. Vous avez raison, le 400 millions... puis je me souviens de certains tweets, là, où on disait que Québec n'était pas assez généreux. On continue de travailler avec le fédéral présentement par l'entremise de mon collègue Éric Girard, 400 millions, c'est une somme importante. Bien, oui, il y a une portion qui vient du fédéral, j'en conviens, et je suis conscient aussi que ce n'est pas un retour à la normale du côté des grandes sociétés. On en convient, là, malgré le port de ça, vous vous êtes promenés, je me suis promené, je suis allé voir, puis il n'y a pas beaucoup d'achalandage. Donc, vous le voyez, Montréal... partout, partout, qu'on soit à Montréal ou qu'on soit ailleurs, on utilise très peu le transport en commun. Et je veux et je souhaite redonner un élément de confiance à la population pour que les gens veuillent retourner et utiliser le transport en commun. Je suis conscient que, d'ici la fin 2021... et j'imagine que vous avez peut-être vu ces chiffres, là, la RTM ou autant les sociétés nous ont dévoilé un peu... on va le dire le pire des scénarios, d'ici la fin de l'année prochaine, pas la fin 2020, mais la fin 2021, et les chiffres sont assez exorbitants.

Donc, je suis conscient que 400 millions, ce ne sera pas assez.

Mme Ghazal : Donc...

M. Bonnardel : Alors...

Mme Ghazal : Oui, O.K.

M. Bonnardel : ...je suis conscient qu'avec cette somme, si la situation continue à être comme on la connaît présentement, ça serait difficile pour eux de supporter, encore une fois, le peu d'achalandage d'ici les prochains 18 mois.

Alors, autant je suis conscient de la situation, autant mon collègue aux Finances aussi l'est, puis autant on continue de négocier avec le fédéral là-dessus. Je vous laisse poser une autre question.

Mme Ghazal : Donc, si... ce que je comprends... Oui, parce qu'il y a beaucoup d'aspects aussi dans ce programme-là, là. Je l'ai lu ici quand même assez rapidement, puis il y avait... Si je comprends bien, le ministre est sensible, donc, par exemple... puis il dit que ça ne sera pas résorbé d'ici décembre 2021.

Donc, la fameuse règle qu'il faut que le déficit d'une année soit épongé l'année prochaine, cette règle-là, elle est là. Est-ce que le ministre accepte de la suspendre, comme ça a été fait en 2008, lors de la crise économique à l'époque?

M. Bonnardel : Écoutez, il est prématuré de vous dire de quelle façon on va jauger ou modifier, s'il y a lieu, les ententes avec les sociétés de transport.

Maintenant, je suis conscient, là, je suis conscient que, dans tous les secteurs, les transports, c'est difficile. Qu'on soit dans l'aérien, dans le transport interurbain, dans le transport collectif, ce sera difficile encore, sûrement, dans les prochains 18 mois, alors laissez-nous faire le travail.

Je peux juste vous dire une chose : Je suis conscient des difficultés de ces sociétés. Je suis conscient que les gens ne sont pas de retour dans les métros, dans les autobus. Il faut qu'on trouve un moyen de les convaincre de retourner. C'est vrai que le télétravail peut-être empêche certains de prendre le transport, mais, au-delà de tout ça, il y a quand même un retour difficile.

Mme Ghazal : Bien, moi, je veux dire, je ne sais pas si elles vont être rassurées — j'ai parlé avec certains intervenants — de dire que vous êtes conscient... que le ministre est conscient. J'ai déjà vu beaucoup, beaucoup plus d'empressement de la part de ce gouvernement-là pour d'autres choses, notamment le projet de loi n° 61, sans le nommer. Parce que, souvent, par exemple, le ministre se targue : Ah! on fait des projets de transport en commun, c'est superimportant, voici ce qu'on fait. À quoi ça sert d'investir autant d'argent dans les infrastructures si, après ça, on ne s'assure pas de soutenir à long terme tous les coûts?

Puis souvent... Peut-être que le ministre me parle de Montréal parce que moi, je suis dans la région de Montréal, mais les sociétés de transport... ou ailleurs, là, toutes les municipalités qui essaient d'aider aussi leurs transporteurs dans les régions plus éloignées, rurales, souffrent eux aussi puis ils veulent augmenter... Ce n'est pas juste des souhaits, il y a aussi une... Si on a vraiment l'intention réelle d'augmenter l'achalandage — ça va être encore plus difficile en temps de pandémie — bien, c'est très, très important qu'on donne de l'argent, déjà qu'Ottawa le fait.

Puis aussi peut-être qu'il y a certains paramètres, dans le programme, qui devraient être revus. Je viens d'en nommer une, celle simplement de dire : On enlève... puis ça, ça ne coûte rien, là, on enlève cette règle-là de devoir essayer le déficit en 2021, sachant que la pandémie ne sera pas terminée, puis ses conséquences ne seront pas

résorbées. Pas besoin d'argent, pas besoin de rien, c'est une décision qui est prise, ça a déjà été fait dans le passé, tout simplement. Le ministre peut le faire sans attendre puis discuter avec Ottawa ou avec d'autres.

Il y a aussi une autre règle, dans ce programme-là, où on va plafonner... Quand une municipalité, par exemple, veut aider puis éponger, elle, le déficit puis aider sa société de transport, on plafonne ça à l'IPC, à l'inflation, alors que ça s'est déjà vu, à Laval, à Montréal, où les augmentations, d'année en année, pour les sociétés de transport étaient beaucoup plus élevées que l'inflation. Donc, si le gouvernement veut être encore en train de discuter, il y a peut-être des municipalités qui, elles, veulent aider leurs sociétés de transport.

Est-ce que c'est possible, pour le ministre, d'envisager... d'enlever aussi cette règle-là, ces deux règles, qu'on vient d'enlever, qui ne coûtent absolument rien?

M. Bonnardel : ...Mme la députée, vous le savez... vous êtes porte-parole, puis je suis ministre, on se côtoie depuis deux ans, là, vous le savez, quand je dis que je suis sensible, je le suis.

Mme Ghazal : Quand?

M. Bonnardel : Il est rare que je ne mets pas en application cette sensibilité...

Mme Ghazal : Quand?

• (17 heures) •

M. Bonnardel : ...pour être capable de répondre positivement à l'aide de certains... certaines sociétés, ou peu importe, là, organismes qui sont sous l'égide du ministère des Transports.

Vous amenez des bonnes questions. Je prends en considération ces questions pour être capable de faciliter la tâche et de réduire peut-être la pression, on va le dire ainsi, sur ces sociétés de transport, je vais le dire ainsi, poliment. Donc, je prends en considération tout ça.

Puis je vous dis juste une chose, les sommes du fédéral, l'annonce qui a été faite voilà quelques semaines déjà, les sommes, les milliards sont importants. Mon collègue aux Finances travaille avec le fédéral pour être capable d'aller chercher plus de sous pour eux. Et je veux juste vous dire encore une fois que je travaille très fort pour être capable de supporter financièrement, s'il le faut, encore plus les sociétés, d'ici la fin 2020-2021.

Mme Ghazal : D'ici la fin 2020-2021. Mais la décision que vous allez prendre... que le ministre va prendre, ça va être beaucoup plus rapide parce qu'il n'y a pas 1 million de choix.

M. Bonnardel : Oui, oui. Non, non.

Mme Ghazal : Puis, moi, cette question-là sur les coûts d'exploitation, je l'avais posée l'année passée aussi. Il n'y avait pas de pandémie à l'époque. Donc, c'est un problème récurrent qui existe depuis très, très longtemps. Puis ce problème-là, parce qu'il n'y a pas 1 million de choix, soit on augmente les tarifs, donc ça va être les gens qui vont payer, soit on coupe les services. C'est les deux seuls choix.

Puis ce que je comprends, parce que ça faisait partie de mes questions, quel choix vous voulez que les sociétés de transport fassent, moi, ce que je comprends, c'est qu'aucun des deux. Le ministre s'engage à ce qu'il y ait une bonification, qu'on aille chercher... Je comprends que le gouvernement aussi attend toujours qu'Ottawa amène de l'argent pour aller le chercher. C'est ce qui a été fait aussi cette fois-là, mais on n'est pas allés y chercher suffisamment. Je comprends que le ministre...

Est-ce qu'il peut me donner juste une indication vers où on s'en va? Parce que, moi, les gens avec qui je parle, ils sont très, très inquiets puis ils auraient aimé ça voir votre empressement, l'empressement de ce gouvernement-là, comme il l'a fait, par exemple, pour d'autres projets qui n'ont rien à voir avec le transport en commun.

M. Bonnardel : J'ai lu les interrogations de certains acteurs du transport à Montréal ou ailleurs. Je pense que 400 millions, c'était déjà une somme importante.

Mme Ghazal : 200 millions.

M. Bonnardel : Oui, mais on est... Le fédéral est un partenaire avec nous, là, alors il faut quand même l'avouer, là, c'est 400 millions au final. Je suis conscient que, pour eux, quand on regarde le portrait global des pertes possibles d'ici la fin 2020 et la fin 2021, c'est considérable, si on ne retrouve pas une certaine forme de normalité, là, dans le réseau.

Alors, là-dessus, je peux juste vous dire que, rapidement, rapidement...

Mme Ghazal : À l'automne?

M. Bonnardel : ...rapidement, je suis plus que sensible face à la situation.

Mme Ghazal : O.K. Je vous entends.

M. Bonnardel : Et je sais jusqu'à quel point ces sociétés ne pourront supporter ces pertes d'exploitation, là, pendant des mois et des mois.

Mme Ghazal : Puis...

M. Bonnardel : Puis c'est un secteur qu'on doit supporter, là. Je ne peux pas abandonner les sociétés de transport du jour au lendemain, là, c'est... Il faut que je ramène la confiance. Ça, c'est un élément, pour moi, qui est important, ramener la confiance puis dire aux gens : Bien, les mesures sanitaires en place dans le réseau sont bonnes, sont sécuritaires, continuez d'utiliser et reprenez vos habitudes pour prendre le transport en commun. Mais je vois encore une fois que c'est un peu plus difficile.

Mme Ghazal : Mais, non seulement ça, avec la Politique de mobilité durable, on ne veut pas juste que les personnes qui ont arrêté, qu'elles le reprennent, si l'objectif, c'était d'augmenter le nombre de ces personnes-là. Donc, je comprends que le ministre dit qu'il va y avoir une action très prochainement, je ne sais pas à quelle... aussi rapide, peut-être, que pour... à la vitesse à laquelle il nous a habitués, là, avec d'autres projets pour le transport en commun, parce qu'il faut aussi soutenir ces sociétés, même avant la COVID, et aussi pas uniquement à Montréal puis la grande région de Montréal, mais on veut que les gens le prennent aussi ailleurs. Et, quand on parle transport en commun, on parle aussi pas uniquement des... seulement de métros et de grosses, grosses infrastructures, mais aussi toutes sortes d'autres moyens de transport en commun ailleurs dans les régions plus rurales ou plus... moins urbaines, disons.

Donc, j'ai... j'aurai une autre... Est-ce que...

La Présidente (Mme Grondin) : Il vous reste trois minutes, madame.

Mme Ghazal : Très bien. J'avais une question par rapport au ministre. Il a bien vu qu'il y a eu un dépassement de coûts pour l'entretien du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. De combien? Se rappelle-t-il?

M. Bonnardel : Là-dessus, c'est... Bien oui! Bien oui, bien oui, bien oui! Je vais essayer de rectifier certains faits. Plusieurs ont pensé que le tunnel... le coût du tunnel allait coûter 500 millions de dollars. Initialement, il y a eu des informations ou des écrits dans les journaux qui disaient que le coût du tunnel allait être de plus de 500 millions de dollars, plus de 500 millions de dollars.

J'informe aussi la commission qu'un de mes prédécesseurs, Laurent Lessard, en commission parlementaire — si je ne me trompe pas, c'était en 2017 — il a dit en commission parlementaire que le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine allait coûter plus de 1 milliard, plus de 1 milliard.

Alors, vous avez vu la nouvelle qui est sortie voilà quelques semaines, quelques jours déjà que le coût du tunnel allait être de 1 142 000 000 \$ s'il n'y avait qu'un consortium. Donc, c'est ce que je peux vous donner comme information. Donc, vous le savez, là, la durée de vie du tunnel, là... Il fallait... On se doit d'entamer les travaux le plus rapidement possible.

Mme Ghazal : C'est ça. Donc, le ministre est conscient que les infrastructures routières, à travers les époques... Et les générations futures paient très, très cher pour ce genre d'infrastructures qui sont... qui étaient essentielles à l'époque, qui aujourd'hui... On devrait peut-être réfléchir différemment en 2020 pour ne pas avoir ce genre de factures là d'entretien de ces infrastructures extrêmement lourdes et routières dans le futur. Et là le ministre me voit venir, je parle du troisième lien.

Mais, moi, ma question, c'est : Le réseau de transport structurant à Québec, combien est-ce que finalement les estimations, les dépassements de coûts... par rapport à ce qui était prévu à l'origine, quand il y a eu les devis, et tout ça, c'était combien, les dépassements de coûts, récemment?

M. Bonnardel : Bien, premièrement...

Mme Ghazal : Pas les dépassements, mais les estimations qui ont été revues.

M. Bonnardel : Premièrement, il y a... ça, il faudrait poser la question à la ville de Québec. Entre ce qu'eux avaient estimé au début versus aujourd'hui, vous avez vu la différence. De notre côté, pour moi, il y avait trois points, et notre gouvernement, trois points importants : c'était le respect des coûts, c'était la connexion avec le tunnel, le futur tunnel et la connexion en périphérie pour aller chercher le plus de monde possible en haut, pour se connecter sur la colonne vertébrale, qui est le tramway.

Il y a une chose qui est importante. Il y a une chose que le maire de Québec m'a toujours dite : Pour moi, François, pour moi, respecter le budget de 1,8 milliard \$ que vous nous accordez, je ne veux pas un sou de plus, je vais respecter l'enveloppe que vous nous donnez. Alors, moi... tout comme il l'a fait pour le Centre Vidéotron.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre...

Mme Ghazal : On va avoir la chance de revenir.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, M. le député de Mont-Royal.

M. Arcand : Merci, Mme la Présidente. Puisqu'on était dans le troisième lien puis dans les transports à Québec, on va continuer dans cette voie-là. Je vous rappelle un peu l'historique. En 2017, le premier ministre lui-même... à l'époque, il était chef de la CAQ, il l'est encore aujourd'hui, mais il avait dit que la CAQ allait construire un troisième lien à tout prix, coûte que coûte. C'était ses paroles. Par la suite, le député de La Peltrie avait parlé d'un scénario catastrophe autour de 4 milliards de dollars.

Et moi, ce que j'aimerais savoir, le ministre doit quand même avoir une idée, puisqu'on parle de 1 milliard et quelques pour le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, on parle, à ce moment-là, de 1,4 kilomètre. Si c'est 9 kilomètres, le tunnel dont on parle pour le troisième lien, ça va... est-ce que le ministre peut nous confirmer aujourd'hui que ça va au moins, sans me donner le chiffre précis, là, je ne demande pas le chiffre précis, il ne me le donnera pas, mais est-ce qu'il peut au moins me confirmer que ça va dépasser le 4 milliards de dollars?

M. Bonnardel : Bien, M. le député, le tunnel va coûter plus de 500 millions.

M. Arcand : Non, je vous parle du troisième lien. C'est parce qu'à partir du moment où le tunnel...

M. Bonnardel : Le tunnel Québec-Lévis.

M. Arcand : Le tunnel va coûter 500 millions?

M. Bonnardel : Plus de. Je fais un peu d'ironie avec le tunnel Louis-H.-La Fontaine, c'est pour ça.

M. Arcand : Moi, je vous demande : Est-ce qu'il va coûter plus de 4 milliards?

M. Bonnardel : Pardon?

M. Arcand : Moi, je vais vous demander : Est-ce qu'il va coûter plus de 4 milliards?

M. Bonnardel : M. le député, votre collègue, l'année passée, m'a questionné là-dessus pendant presque une heure. Alors, je l'ai informé qu'en temps et lieu nous aurions les informations. J'ai fait un point de presse, en juin dernier, pour informer, encore une fois, que le nouveau tracé... on a dévoilé le nouveau tracé. Je vous dis aujourd'hui qu'on abandonne, donc, le tracé plus à l'est pour se concentrer, avec le bureau de projet, sur la connexion centre-ville—centre-ville et de s'assurer qu'on aura, encore une fois, les meilleures entrées et sorties du côté de Québec et du côté de Lévis. Vous comprendrez très bien que je ne vous donnerai pas aujourd'hui un coût, un coût approximatif, là, du futur tunnel Québec-Lévis.

M. Arcand : Oui, mais tout ce que je vous demande, M. le ministre, c'est de me dire : Ça s'enligne pour être plus que 4 milliards. C'est tout ce que je vous demande.

Puis, vous savez, le problème que j'ai et le problème que nous avons actuellement, c'est que, lorsque vous parlez de votre discussion l'an dernier avec le député de La Pinière, ça fait maintenant près d'un an et demi, hein, c'était en avril 2019, donc c'est... on n'est pas loin d'un an et demi. On se retrouve un an et demi plus tard, on se retrouve dans une situation qui... dans laquelle on entend toutes sortes de rumeurs, etc. De grâce, essayez d'être un peu transparent. Vous refusez toujours que le directeur du bureau de projet vienne nous expliquer là où il est rendu. Je pense que les citoyens sont en droit d'avoir les informations et je pense que les crédits aujourd'hui, parce que ça fait quand même plusieurs semaines qu'on n'a pas véritablement siégé, je pense que c'est important qu'on puisse avoir au moins un minimum. Ce que je vous dis aujourd'hui : Donnez-nous ce minimum.

• (17 h 10) •

M. Bonnardel : Bien, je vous dirais, M. le député, depuis les études de crédits de l'année passée, on a fait un point de presse en juin, on a dévoilé le tracé à l'est, on a dévoilé aussi, quelques mois plus tard... parce que j'avais dit initialement que nous allions étudier en parallèle un deuxième tracé, sans trop savoir où ce tracé allait déboucher autant du côté de Lévis que du côté de la ville de Québec, et, quelques mois plus tard, vous avez eu le résultat, on a eu le résultat. On a informé et rencontré autant l'équipe du maire de Lévis et du maire de Québec. Et je pense que vous avez vu deux élus et une grande majorité de la population se réjouir du fait que nous allions nous connecter au centre-ville—centre-ville, que nous allions arrimer les deux réseaux structurants, et ça, je pense que c'est la grande force, la grande force de ce futur tunnel.

C'est aussi de prétendre puis de ne pas réparer, mais peut-être qu'on peut le voir comme ça, deux ponts comme on les connaît à Québec présentement, pont de Québec et pont Pierre-Laporte, qui reçoivent, en moyenne, entre 140 000 et 160 000 automobilistes par jour. On doit avoir un autre accès pour sécuriser le réseau supérieur de la ville de Québec et de la ville de Lévis. On se doit aussi de boucler la boucle.

C'est une capitale importante, la ville de Québec. Je crois fortement au réseau structurant et je crois encore plus d'être capable de se mettre dans 40, 50, 70 ans et d'imaginer aujourd'hui qu'on discutait, donc, de ce futur tunnel,

du réseau structurant de la ville de Lévis et de la ville de Québec, et de se dire : Bien, on était déjà précurseurs et on voyait grand pour les deux villes et pour le territoire.

Mais je sais que vous voudriez que je vous donne des éléments nouveaux, que je vous dise que ça va coûter x, que... la portée, la grosseur du tunnel, les stations, la ventilation. Je vais tout vous donner ça en temps et lieu. Je suis conscient, là, j'ai déjà été assis là très longtemps, je sais jusqu'à quel point, quand on est dans l'opposition, on veut que le ministre nous donne des infos. Je sais que c'est un dossier puis c'est un projet porteur pour la région, qui va faire travailler des milliers de travailleurs et qui va permettre de changer la mobilité de la ville de Québec, et de la ville de Lévis, et des environs, faciliter l'accès à la ville aussi.

Mais, au-delà des automobilistes, des camionneurs, c'est le transport collectif aussi, c'est d'amener le changement de comportement que j'ai répété maintes, et maintes, et maintes fois, d'amener les gens à se dire, si on a un deuxième véhicule à la maison... Bien là, je donne des opportunités, avec le réseau structurant de la ville de Québec, avec celui de Lévis, avec une connexion, à partir de Lévis, s'en aller au Centre Vidéotron, aller à l'Université Laval. Ça va être un changement majeur, majeur pour la ville de Québec et la périphérie pour les 10 prochaines années puis surtout pour les 50, 60 prochaines années.

M. Arcand : On n'est pas beaucoup plus avancés. Ça fait partie de l'opacité dont j'ai parlé depuis le début. Je ne vous demande pas de chiffre précis, mais je me dis : La logique veut que ça coûte plus cher que 4 milliards, c'est clair.

Et, moi, il y a quelque chose que j'ai de la difficulté à comprendre dans le raisonnement actuellement de la CAQ. Vous avez dit, à propos du troisième lien, vous avez dit d'abord pour justifier le projet de loi n° 61 : C'est compliqué, on a des expropriations à faire, à Montréal, la ligne bleue, c'est bien compliqué, etc. Ça, c'était la raison de la justification. Parallèlement à ça, vous dites : Écoutez, la première pelletée de terre avant l'élection de 2022, c'est sûr, etc., on va le faire, c'est clair. Vous dites ces deux choses-là.

Est-ce que ça veut dire que, pour le troisième lien, il va y avoir, quoi, zéro expropriation, il y aura zéro bureau d'environnement, zéro BAPE, rien de ça? Comment pouvez-vous être si sûr que ça que vous allez pouvoir faire la première pelletée de terre en 2022 si vous respectez toutes les conditions?

M. Bonnardel : Bien, premièrement, M. le député, vous prétendez plusieurs choses sur le projet de loi n° 61, sur la suite des choses au mois de septembre ou à la rentrée parlementaire, sur nos façons de faire, sur le pourquoi que le tunnel n'était pas dans le p.l. n° 61. Alors...

Une voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : S'il vous plaît, vous adresser à la présidence. Merci.

M. Bonnardel : Je vous informe que, pour moi, c'est une promesse de débiter ces travaux d'ici la fin 2022. On va respecter cette promesse. Et, en temps et lieu, je vous l'ai mentionné depuis... Ce n'est pas vrai de dire que, depuis 18 mois, il n'y a rien eu. En juin dernier, j'étais devant les journalistes, de l'autre côté de la rue. Quelques mois plus tard, on a présenté, donc, le nouveau tracé qui a fait presque l'unanimité, presque l'unanimité chez les élus, chez une grande partie de la population. Maintes et maintes fois, j'ai été interpellé par ce nouveau tracé. Les équipes qui y ont travaillé ont sorti de la boîte, «out of the box», comme on dit en anglais, ce nouveau tracé pour arrimer, et c'est là le changement de cap majeur pour ce tunnel, d'arrimer les deux réseaux puis là, bien, de s'assurer encore une fois qu'on aura la meilleure des connexions du côté de Québec et la meilleure des connexions du côté de Lévis.

Vous comprendrez pourquoi je vous dis qu'en temps et lieu, quand je serai capable de vous dévoiler tous les éléments : ventilation, grosseur du tunnel, nombre de voies, longueur, le tunnel démarre où du côté de Lévis, il atterrit où à Québec comme tel, sur quel axe autoroutier... On fait le travail présentement, là, puis je veux m'assurer que, quand on sera prêts à vous dévoiler tout ça, on ne retournera pas en arrière, là, on ne retournera pas en arrière. Ça va être un résultat qui aura été analysé maintes, et maintes, et maintes fois, et on sera capable... Et je me mets dans votre peau, je me mets dans votre peau, d'être capable de me dire où on peut se faire questionner, quelles sont les faiblesses, s'il y a lieu, de ce projet. Et, pour moi, il serait important qu'il y en ait le moins possible, le moins possible pour s'assurer de livrer le meilleur, meilleur des projets pour la ville de Québec puis la ville de Lévis.

M. Arcand : Donc, vous êtes convaincu qu'avec ou sans loi n° 61... parce que vous nous dites : Je ne suis même pas sûr que la loi n° 61 va revenir en force cet automne, ce dont je doute, très honnêtement, mais vous me dites de façon très claire que, oui, on va faire la première pelletée de terre. Donc, comme je vous l'ai dit, il n'y a pas de... il me semble qu'un BAPE, en général, c'est pas mal long, puis, en plus de ça, il y a des questions d'expropriation, et tout ça. Vous êtes confiant et vous maintenez que vous allez être capable de partir le projet en 2022.

M. Bonnardel : Absolument, avec tous les éléments que je vous ai répétés et que j'ai en main. On n'essaie pas de trouver un tracé où il y aura le moins d'expropriations possible, on essaie de trouver le meilleur tracé pour s'assurer que les entrées et sorties soient les plus adéquates, les plus... comment dirais-je, les plus faciles en termes d'entrée et de sortie pour s'assurer qu'on ait un achalandage... Quand je dis achalandage, qu'on soit capable de faire circuler puis avoir une fluidité, de réduire aussi la pression sur les deux principaux ponts. Ça, c'est la première chose, là, on veut s'assurer, encore une fois, que les deux principaux ponts vont avoir un peu plus d'oxygène parce qu'il y aura

nécessairement x pourcentage, x nombre d'automobilistes ou de camionneurs qui pourraient utiliser le futur tunnel. Et toujours aussi en se préparant avec des analyses d'achalandage, quels seront aussi... ou qu'est-ce qu'on peut prévoir comme utilisation, en termes de transport collectif, autant du côté de Québec et de Lévis, et de s'assurer, encore une fois, qu'on a le meilleur arrimage, le meilleur arrimage. Parce qu'on ne pourra pas se permettre de recommencer trois fois, là. Il faut qu'on ait le meilleur produit, le meilleur projet, et de vous le présenter, de le présenter aux gens de Québec, aux gens de Lévis, et de se dire : Ça, c'est le résultat final, on commence, on avance avec ça.

M. Arcand : M. le ministre, c'est parce que vous me dites... quand on a parlé du pont de l'île, vous avez dit : Il faut respecter les délais, il y a des délais qui sont inévitables et qui sont très complexes, il y a des étapes à suivre, il y a des délais, et c'est pour ça que ça va aller... ça va être plus lent, etc. On dirait, cependant, que, pour le troisième lien, ce n'est pas un enjeu, ce n'est absolument pas un enjeu. J'ai de la difficulté à comprendre exactement où vous vous en allez de cette façon-là. Vous semblez avoir deux poids, deux mesures. Pour certains projets, c'est compliqué, puis, pour d'autres, ça va aller très vite. J'aimerais que vous m'expliquiez un peu le raisonnement derrière ça.
• (17 h 20) •

M. Bonnardel : Bien, je vous l'ai répété à votre première intervention. Pour moi, il est important... Et si on peut accélérer les projets pour mieux s'arrimer, mieux s'arrimer avec la SQI, ou que ce soit le Conseil du trésor, et de s'assurer que, par la suite, le processus d'expropriation se fasse en bonne et due forme, que le processus d'évaluation environnementale... Est-ce qu'on peut réduire les délais? Assurément. On a tout fait pour être capable... bien, pas tout fait, mais on... d'aider la ville de Québec, s'assurer que le processus environnemental et l'étude se fassent en bonne et due forme. C'est ce qu'il se fait cet été. Il y a des fois des études qui sont un peu plus longues, projets plus importants où on passe dans des milieux humides, des milieux humides ou des cours d'eau où il y en a un peu plus. Donc, dans ces conditions, on ne peut pas bulldozer le processus environnemental, là, juste en claquant des doigts parce que ça nous tente de le faire. Donc, il faut le faire dans le respect de l'environnement.

Et de l'autre côté aussi d'assurer que, si on a une directive des grands travaux qui s'applique sur ces projets, bien, il y a un processus que vous connaissez très, très bien aussi, là. Des fiches d'avant-projet, du projet à l'étude, du projet qui rentre après ça en dossier d'opportunité ou dossier d'affaires à la réalisation, bien, c'est un processus qui prend un certain nombre de temps. On a des possibilités, quelques fois, de passer outre le dossier d'opportunité, ça, vous le savez aussi, article 32 qui nous permet de faire ça.

Mais à la fin, pour moi, comme ministre des Transports avec autant, autant, autant de projets à gauche et à droite à mettre de l'avant, à livrer, à sécuriser le réseau, à s'assurer que le maintien d'actif, les sommes qu'on a en termes de maintien d'actif soient importantes versus les investissements qu'on a pour les nouveaux projets, le transport collectif aussi, bien, c'est un défi constant. Le réseau comme tel, ça fait... il y a eu tellement de sous-investissement depuis les 15, 20 dernières années que, vous me disiez tantôt, vous avez donné une note de 50 %. Bien là, j'ai... depuis 18 mois, depuis à peine, oui, deux ans ou presque, là, j'ai un défi colossal, colossal, année après année, à m'assurer que les sommes seront au rendez-vous pour que le réseau, l'indice d'état gouvernemental puisse s'améliorer, on va le dire ainsi.

Puis, de l'autre côté, je fais un bémol et non le moindre, c'est le réseau municipal. Autant les élus chez vous, partout, en termes de voirie locale, toutes les villes et les villages... le déficit du réseau municipal est encore plus important ou presque, là, pas en proportion de dollars, là, mais quand on voit l'état des routes dans nos villes et villages. Bien, cette année, on a mis 512 millions de dollars, 512 millions de dollars juste pour la voirie locale. C'est un montant record qui a été, donc, mis à profit pour les villes et villages. Alors, là-dessus, on est très, très... C'est 3,2 milliards, cet été, d'argent qu'on a mis pour le réseau. Et, là-dessus, encore une fois, bien, la livraison, la livraison que le ministère fait présentement de tous ces projets, bien, ça va très, très bien.

Donc, à votre question, il n'y a pas deux poids, deux mesures, c'est, pour moi, tous des projets importants. Et, là-dessus, bien, il y a des échéanciers à respecter. Il y a la pression des élus, autant de l'opposition que de mes collègues qui veulent que les projets se fassent en bonne et due forme, qu'on soit capable de respecter... J'ai des impondérables avec lesquels je dois vivre. De quelle façon on peut procéder puis de rassurer les élus, bien, c'est mon défi, comme ministre des Transports, du premier jour à aujourd'hui, puis ça va l'être encore jusqu'à la fin du mandat si j'ai la chance.

Donc, là-dessus, je ne vous dis pas... je vous dis qu'il n'y a pas deux poids, deux mesures. Tous les projets sont importants, puis on essaie de les faire avancer le plus vite possible en respectant les directives.

M. Arcand : M. le ministre, le député de La Peltrie a mis son siège en jeu, en disant que le troisième lien serait lancé avant 2022. Est-ce que vous êtes prêt à dire la même chose?

M. Bonnardel : Bien, les travaux, je vous l'ai mentionné, c'est la cinquième fois, je crois, là.

M. Arcand : Non, mais est-ce que vous êtes prêt...

M. Bonnardel : Je vous ai mentionné que les travaux...

M. Arcand : ...à mettre votre siège en jeu si jamais ça ne se fait pas?

M. Bonnardel : Bien, je n'ai pas besoin de mettre mon siège en jeu, je vous le dis tout de suite, que les travaux vont débiter à la fin du mandat 2020-2022.

M. Arcand : Est-ce que vous excluez, M. le ministre, le futur péage sur le troisième lien au moment où on se parle?

M. Bonnardel : Complètement.

M. Arcand : Complètement exclure...

M. Bonnardel : Bien, je dis complètement... bémol. Je l'ai dit, autant pour le tracé à l'est que pour... on va étudier... Ce n'est pas ma priorité, là, quand je dis... La question m'avait déjà été posée : Est-ce que, pour vous, le péage, c'est une chose que vous pouvez penser? J'ai dit : Oui, mais ce n'est pas, pour moi, la chose que je souhaite faire. Maintenant, dans le modèle de financement, il faut que je sois transparent et assez lucide pour être capable de dire : Je prends en considération, possiblement, ça, mais ce n'est pas mon objectif.

Alors, c'est pour ça que j'ai dit maintes et maintes fois aux journalistes et à votre collègue de La Pinière : Je n'ai pas le choix de mettre sur la table tous les scénarios pour être capable d'avoir le portrait global, mais, encore une fois, pour moi, comme ministre, ce n'est pas mon premier choix.

M. Arcand : Mais vous ne l'excluez pas?

M. Bonnardel : Il serait inopportun de ne pas prendre en considération que, dans la forme ou les formes de financement, que je n'ai pas tout sur la table pour me dire : C'est une option 1, c'est une option 2, c'est une option 3, mais, comme ministre, comme gouvernement, ce n'est pas ce que je privilégie.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Mont-Royal, il vous reste une minute.

M. Arcand : Alors, on va parler du tramway, parce qu'on a beaucoup parlé du troisième lien. J'aimerais juste vous poser la question de façon très simple. Le premier ministre n'a pas l'air très chaud à l'idée de cette version modifiée du tramway à Québec, du projet de transport en commun, il n'a jamais d'ailleurs été chaud. Moi, je lui posais des questions en Chambre, et il n'était pas très, très actif de ce côté-là.

Est-ce que vous êtes, vous, 100 % derrière les modifications qui ont été apportées au projet de tramway de la ville de Québec?

M. Bonnardel : Je suis 150 % derrière ce projet de la ville de Québec et je reviendrai à votre prochaine intervention pour approfondir vos questions et les discussions sur le projet de réseau structurant de la ville de Québec.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, messieurs. Je suis donc prête à entendre le porte-parole du troisième groupe d'opposition, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. M. le ministre, on a eu l'occasion d'avoir une rencontre sur le transport aérien plus tôt, donc un été, j'imagine, aussi chargé pour vous que pour bien des députés, que je salue aussi, et les membres de votre équipe. Content de vous retrouver aujourd'hui.

Alors, je n'avais pas l'intention d'aborder le troisième lien dès le départ, mais pourquoi s'arrêter en si bon chemin, parce que nos questions, évidemment, se ressemblent un peu. Donc, ayant le privilège de parler en troisième lieu, je vais vous poser quelques questions qui ressemblent un peu à ce qui a déjà été évoqué, mais j'irai de façon plus directe, parce que j'ai une idée des réponses.

On a parlé du député, votre collègue député de La Peltrie, M. Caire, qui non seulement a mis son siège en jeu sur l'idée que la première pelletée de terre pour le troisième lien allait se faire pendant le mandat, mais il a aussi parlé d'un projet qui allait coûter au maximum 4 milliards, en fait, c'était même le scénario catastrophe. Et moi, j'ai de la difficulté avec l'idée que l'on aille de l'avant, d'abord avec la promesse, l'engagement — et vous le faites de façon convaincante, M. le ministre — qu'il y aura un projet sans qu'on ne sache le coût, sans qu'on ait une idée de ce que les contribuables devront donner au gouvernement pour réaliser le projet.

Alors, de deux choses l'une : ou bien la pratique va à l'encontre des règles de base des investissements, quand on ne sait pas le coût puis qu'on promet déjà que ça va se réaliser, ou encore vous avez de l'information qu'on n'a pas.

Est-ce que vous connaissez le coût et que vous attendez quelques semaines encore avant de nous le révéler?

• (17 h 30) •

M. Bonnardel : Je n'ai pas le coût présentement, total, de ce futur tunnel Québec-Lévis. Je vous disais tantôt que je suis informé à chaque mois de l'état d'avancement, donc, du bureau de projet. Et là-dessus, bien, vous avez vu, dans la dernière année, aussi, les changements. Je vous ai nommé et dit tantôt qu'on abandonnait officiellement, donc, le tracé plus à l'est, que, là, on se concentrait vraiment sur la portion centre-ville—centre-ville et d'être capable d'arrimer et d'avoir le meilleur tracé possible pour s'assurer, encore une fois, que les connexions se fassent de façon fluide, autant pour les automobilistes, les camionneurs que les futurs utilisateurs du transport collectif, et d'avoir un projet porteur, qui va être un projet, une sorte de projet... Je vois autant le projet structurant de Lévis, de Québec et le tunnel comme un projet global puis un projet signature pour la ville de Québec. Je vois ça... Je vois ces trois choses en même temps, là, en me disant : Ça, c'est une signature, pour la ville de Québec, d'être capable

de livrer de si grands projets. Et c'est un changement total, aussi, pour la population puis le changement de comportement qui va se faire, aussi, pour les automobilistes, les futurs utilisateurs du transport collectif. On n'a pas le droit d'échouer, là.

Malheureusement, la ville de... la société de transport de la ville de Québec, le RTC, la seule société au Québec, dans les dernières années ou dans la dernière année, qui a légèrement baissé en termes d'achalandage, c'est Québec. Alors, on doit donner un élan à ce réseau. C'est ce que la ville souhaite faire. On les épaula. Il y a des sommes du fédéral, il y a des sommes du provincial, il y a 300 millions de la ville de Québec, et cet arrimage doit être un succès total pour la ville et la région.

M. Arseneau : Mais, moi, ce sur quoi je m'interroge, c'est sur le fait qu'on veuille atteindre l'objectif que vous avez décrit, et qui peut être louable, qui est certainement populaire et apprécié d'une partie de la population de Québec, mais tout ça se fait dans un cadre financier. Et, le fait de ne pas avoir de cadre financier, est-ce bien responsable? L'ordre de grandeur qui a été donné par Éric Caire... Parce qu'on vous a demandé : Est-ce que vous êtes d'accord pour dire que, 4 milliards, c'est le scénario catastrophe? Vous ne semblez pas prêt à dire qu'effectivement ce serait une catastrophe si ce projet-là coûte 4 milliards.

Mais moi, je vais vous poser la deuxième question : Est-ce que l'ordre de grandeur qui avait été avancé par le collègue de La Peltrie, à savoir de l'ordre de 2 milliards pour un projet réaliste, est-ce que vous êtes prêt à répéter cette affirmation que, dans un ordre de grandeur de 2 milliards, c'est réaliste de pouvoir construire un tunnel entre Lévis et Québec?

M. Bonnardel : Vous savez, vous pouvez essayer de vous concerter ou de trouver un moyen d'obtenir un chiffre. Puis, encore une fois, M. le député, vous me connaissez, aussi, depuis que vous êtes à l'Assemblée nationale, je n'ai pas l'habitude de ne pas donner toutes les informations que j'ai en main quand je les ai en main et quand je suis capable de dire : O.K., on peut avancer avec ça, et d'avoir tous les éléments ou les interrogations, les questionnements que pourraient avoir les oppositions et peut-être certains opposants, comme, à l'époque, quand on a sorti la possible sortie dans Saint-Roch, où les gens se sont interrogés.

Alors, là-dessus, je vous le répète encore une fois, oui, la pandémie a changé le plan de match. Ce qu'on a dédié dans le dernier PQL, c'est 325 millions de dollars pour progresser, là, puis faire avancer le projet de tunnel Québec-Lévis, ce qui n'est pas banal comme tel, puis de prouver puis de démontrer, encore une fois, que nous étions... et nous sommes sérieux dans la démarche. Puis, je vous le répète, il faut mettre ça dans un ensemble. On ne peut plus juste voir le tunnel Québec-Lévis seul. Il faut voir le réseau structurant de Québec, le réseau structurant de Lévis, le tunnel ensemble, et, par la suite, on pourra se connecter pour boucler cette boucle, qui sera un héritage et un élément signature important, pour moi, pour les 50, 75 prochaines années pour la ville de Québec.

M. Arseneau : On le comprend bien, et c'est, évidemment, votre engagement et votre conviction, mais, encore une fois, je vous ramène sur la question des coûts. Est-ce qu'on peut... Est-ce qu'il est très sage de dire que le projet se réalisera sans fixer de coûts ou une limite sur la capacité de payer des Québécois et du gouvernement? Quand on prend l'exemple... On a cet exemple d'un tunnel qui existe déjà, qui a rendu service à la population de la région de Montréal pendant 40 ans. Il existe déjà et sa réfection dépasse le milliard de dollars. Il y a un tunnel qui n'existe pas et, quand on a promis qu'il serait construit, on parlait d'un ordre de grandeur de 2 milliards. Si, aujourd'hui, il s'avérait qu'avec les calculs qu'on est en train de réaliser les coûts explosaient, est-ce que vous pouvez imaginer qu'un montant, quel qu'il soit, soit hors de prix pour un gouvernement? Est-ce que c'est plausible qu'à partir d'un certain nombre de dizaines de milliers... de dizaine de milliards que le projet ne soit pas souhaitable?

M. Bonnardel : Bien, vous amenez un point où vous dites : Explosion des coûts. Ce qui est important pour moi, puis ce qui l'est encore et ce qui l'était dès mon arrivée, c'est l'expertise au ministère des Transports, c'est d'être capable d'avoir les bons ingénieurs, des hommes et des femmes, d'aller chercher l'expertise qu'on a perdue, des techniciens en travaux publics, de s'assurer qu'avec ces personnes, on soit capable de bien les outiller, mais de s'assurer des bons estimés et de s'assurer, encore une fois, que, dans ce processus, quand on a une expertise forte et qu'on peut bien payer nos ingénieurs et nos techniciens, nos ingénieurs, bien, on aura, encore une fois, les meilleurs... les projets qui seront bien et mieux préparés, et de s'assurer qu'il n'y ait pas d'explosion et qu'on n'ait pas besoin d'avoir recours au sous-ministre parce qu'il y a une explosion des coûts au-dessus de 10 %.

Je suis fier de vous dire aujourd'hui que, dans l'enveloppe globale, on est à 2,8 % des avenants, aujourd'hui, au ministère des Transports, une baisse comparativement aux années des libéraux. Je sais, on a posé d'innombrables questions sur ces avenants au ministère.

Maintenant, je ne peux pas vous dire aujourd'hui... Puis, vous le savez très, très bien, c'est un projet qui est important, qui sera assujéti à la directive des grands travaux, qu'on devra respecter, et en bonne et due forme. C'est un projet qui va prendre x nombre de temps, qui aura une portée x, qui va se connecter à a, qui va se rendre à b, Lévis-Québec. Et, je vous le répète, là, en temps et lieu, je le sais que vous allez avoir 50 questions chaque sur la portée du futur tunnel Québec-Lévis, mais je pense qu'il faut le voir dans un ensemble et de s'assurer, encore une fois, qu'on ait le meilleur produit.

M. Arseneau : Donc, ce que vous nous dites aujourd'hui, là, c'est qu'il n'y a pas de montant maximal au-delà duquel vous jugeriez que le projet n'en vaut pas la peine, que l'investissement n'en vaut pas le coût.

M. Bonnardel : Bien, M. le député, il est certain qu'il y a une limite, là, entre...

M. Arseneau : ...20 milliards. Y a-t-il une limite?

M. Bonnardel : Bien, non, mais, entre la grosseur d'un tunnel, d'un tunnelier, je vous donne... que ce soit 15 mètres, 20 mètres, 40 mètres, il y a une limite à ce qu'on peut faire, une limite aussi à l'achalandage. Il y a une limite à la capacité, aussi, démographique des deux villes, en se disant : Bien là, il faut se calmer, là, on ne fera pas un projet de x si on a une capacité à recevoir x nombre de camions, x nombre d'automobiles, x nombre de bus pour le transport collectif. Alors, je ne suis pas non plus assez fou pour vous dire, là, que le projet, il ne s'arrête pas, là, «sky is the limit», là. Je veux le meilleur projet pour être capable, encore une fois, d'arrimer les deux réseaux, et que ça soit un projet qui soit signature pour la ville de Québec, et, encore une fois, de respecter la capacité de payer des Québécois, je vais le dire ainsi.

J'ai maintes et maintes fois mentionné, questionné l'ancien gouvernement sur de multiples, multiples projets, mais là il ne faut pas mettre en opposition non plus le tunnel Louis-Hippolyte sur le futur tunnel Québec-Lévis, sur le transport collectif. Je pense que je réussis à trouver un arrimage important entre les investissements dans le PQI 2020-2030 versus l'année passée et, je le démontre, je pense, entre les investissements qui sont records en transport collectif versus le réseau routier.

M. Arseneau : Bien, au moins, on apprend que «sky is the limit» ne sera pas, là, le fin mot de l'histoire, c'est-à-dire qu'à un moment donné la capacité de payer des Québécois sera respectée dans le projet, ce qui nous rassure un tantinet aujourd'hui, parce qu'à vous entendre depuis le début, c'est comme si l'argent, le coût total du projet n'importait pas ou importait peu. Alors, ce que je comprends, c'est que ça va quand même peser dans la balance.

Puis, la raison pour laquelle c'est important de le dire, je vous réfèrais à votre collègue M. le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, M. Julien, qui, ce matin, discutait du raccordement des Îles-de-la-Madeleine au continent par un câble électrique, et, devant l'explosion potentielle des coûts, est prêt à regarder à nouveau l'ensemble des solutions pour fournir de l'électricité à l'archipel madelinot, alors c'est là où je veux vous amener, c'est que, si les coûts devaient être à ce point élevés, que d'autres solutions sont envisageables, est-ce que vous seriez prêt à les regarder, ces autres solutions?

• (17 h 40) •

M. Bonnardel : M. le député, je vous le répète, pour moi, l'arrimage des deux réseaux structurants va se faire par un tunnel, et cet arrimage doit être le meilleur des projets, la meilleure livraison possible, et de s'assurer que ce sera un projet porteur pas juste sur une décennie, là, sur les 50, 75 prochaines années. Il faut penser comme ça, là. Autant on a eu un projet signature pour le pont Samuel-De Champlain, bien, pour moi, c'est aussi important, ce projet, d'être capable de le livrer et de s'assurer qu'on aura le projet le plus porteur. Mais, je le répète, ce projet doit respecter la capacité de payer des Québécois.

Maintenant, Québec, une capitale, a besoin de son réseau structurant, a besoin d'un tunnel pour, je vais le dire, réparer, pour moi, une erreur du passé, qui sont les deux ponts, comme on les connaît, un à côté de l'autre. Et, là-dessus, bien, ce tunnel va permettre d'assurer de sécuriser le réseau, d'améliorer la fluidité et de faire perdre moins de temps aux automobilistes, mais, encore une fois, dans un contexte où je souhaite et je veux m'assurer de changer le comportement par la suite, parce que ça, c'est un défi. Et, en 2030, en 2040 ou en 2035, il y aura assurément presque 100 %, sinon 100 % de véhicules électriques dans ce tunnel, dans tous les futurs tunnels du Québec, ou sur nos ponts et sur nos routes.

M. Arseneau : Vous avez parlé... Je pense qu'il me reste à peine une minute, mais je vais faire un peu comme mon collègue de Mont-Royal, aborder la question du tramway. Parce que vous venez de parler du réseau structurant, et moi, ce que je... ce que plusieurs craignent, en fait, c'est qu'avec la limite de dépenses qui est imposée au tramway et qui n'est pas imposée au troisième lien, on le comprend, que le réseau soit beaucoup moins structurant qu'il pourrait ne l'être. Je pose un peu ma question dans le même sens que mon collègue, et je vous demanderais de continuer la réponse que vous aviez amorcée. Est-ce que vous ne craignez pas que les mesures qui sont prises, actuellement, dans la redéfinition du projet de tramway viennent porter ombrage à l'objectif, justement, de changer les comportements, d'augmenter le transport collectif?

La Présidente (Mme Grondin) : Je vais devoir... Il n'y a plus de minute. M. le député de Mont-Royal.

M. Arcand : Merci, Mme la Présidente. Je veux rassurer le ministre, je n'ai pas parlé à mon collègue des îles avant la période. Alors, je veux juste enlever le doute dans votre esprit de ce côté-là.

M. Bonnardel : Pas d'inquiétude.

M. Arcand : Mais j'ai quand même une question sur le tramway, bien sûr. Puis, après ça, ma collègue de Vaudreuil aura certainement des questions sur autre chose. Ce que je comprends, c'est que vous êtes passionné par le projet du troisième lien, vous êtes assez passionné par le projet de transport en commun à Québec. Et là on sait que trois consortiums ont déjà montré de l'intérêt pour soumissionner à cette construction du réseau.

J'entendais, la semaine dernière, le directeur général de la ville de Québec qui disait la chose suivante, et il était très clair à ce sujet, il a dit : Il faut que le Conseil des ministres donne son autorisation pour lancer les appels d'offres. Et il demandait, il disait : Pourquoi ce n'est pas encore fait? Est-ce que le gouvernement va donner son aval à temps pour que la ville respecte l'échéancier qu'elle s'est fixé?

Alors, ma question est bien simple : Est-ce qu'il va y avoir une autorisation rapide qui sera donnée à la ville de Québec pour procéder aux appels d'offres pour le transport?

M. Bonnardel : Bien, M. le député, l'autorisation rapide, elle est prévue comme elle était prévue dans le scénario initial, qui était donc un appel de propositions fin octobre, début novembre. Le maire aurait souhaité accélérer un peu plus le processus. L'échéancier prévoyait, prévoit toujours que, l'appel d'offres, les enveloppes soient ouvertes à la fin de l'automne 2020-2021.

Oui, il y a une livraison différente de ce que le maire avait initialement prévu pour répondre aux besoins de la périphérie et d'amener ces gens sur la colonne vertébrale, qui est le réseau phare, qui est le réseau structurant du tramway. Et, dans ces circonstances, bien, je l'ai mentionné maintes et maintes fois, il y a une étude environnementale, présentement, qui se fait. Il y aura un dépôt dans les prochaines semaines. Et la même chose de notre côté, où on a demandé une étude d'achalandage pour confirmer, encore une fois, et de s'assurer qu'on a tous les bons éléments avec la ville de Québec.

Donc, pour moi, il n'y a pas de retard, là, il n'y a pas de retard. On est dans le processus normal. Et, je le répète, là, je le répète, là, pour moi, ce projet est immensément important. J'y crois à 150 % à ce projet, donc, mais je veux avoir tous les éléments en main. Encore une fois, ce sont des sommes importantes : 1,8 milliard, 1,2 du côté du fédéral.

Soit dit en passant, soit dit en passant, quand vous avez octroyé ces sommes, vous saviez très, très bien, avec le fédéral, qu'avec l'Entente bilatérale intégrée, l'EBI, que le 1,2 milliard que le fédéral souhaitait donner, bien, qu'on n'était pas capable d'aller chercher le 1,2 milliard, parce qu'avec la clause d'achalandage qui était dans l'EBI, c'était 400 millions qui étaient dédiés à la ville de Québec. Alors, souvenez-vous des négos qu'on a dû faire avec la ville de Montréal pour être capable d'aller chercher ces sommes additionnelles. Je l'ai répété maintes et maintes fois que je n'aurais jamais signé ce que vous avez signé comme gouvernement.

Maintenant, aujourd'hui, c'est chose du passé. On a réussi à attacher les sommes, comme telles, pour le réseau de la ville de Québec. Mais, je le dis, j'ai parlé maintes et maintes fois au maire de Québec, on est sur la même longueur d'onde. Maintenant, on doit s'assurer d'avoir le meilleur intrant possible pour bien mesurer les changements périphériques que la ville de Québec souhaite faire. Vous comprenez que le réseau phare, le réseau du tramway, n'a pas bougé, ou presque, mais c'est en périphérie que cela a bougé. Et, pour moi, le maire m'a toujours dit : 1,8 milliard, je vais respecter la somme que vous m'octroyez. Alors, je pense que c'est un mantra qui était important pour le maire de Québec. Et je suis bien fier de voir un maire qui me dit : Moi, tu m'as donné cette somme, je vais la respecter.

Maintenant, à vous de confirmer que je réponds à ce que vous souhaitez, donc connecter la périphérie sur le réseau phare, connecter avec le tunnel, et de s'assurer de respecter le budget.

M. Arcand : Et, selon vous, M. le ministre, doit-on attendre le rapport du BAPE avant de procéder aux appels d'offres?

M. Bonnardel : Bien, premièrement, tout cela va arriver en même temps. Rien ne me laisse croire que, malgré les discussions, les éléments peut-être un peu plus questionnables de certains propriétaires, qui... C'est normal, dans un projet aussi important comme ça, il y a certaines craintes de futurs expropriés et de résidents : le tramway va passer devant chez moi. Bon, c'est normal, c'est un questionnement. Puis, le maire de Québec, je lui ai mentionné maintes et maintes fois, il le sait qu'il avait un travail de communication à améliorer. Ils le savent, ils le savent.

Et, là-dessus, aujourd'hui, je pense qu'avec la définition, la portion finale qu'ils ont déposée voilà quelques semaines déjà, juste avant le début des audiences, bien là, les gens peuvent mesurer et voir pas la complexité, mais voir la portée de ce réseau, comme tel, puis de se dire : Bon, O.K., bien, on a les éléments en main, là, on peut questionner. C'est ce qu'on fait présentement, c'est ce que le BAPE fait présentement. Puis, de notre côté, bien, on fait la même chose. C'est quand même des sommes considérables, puis il faut respecter la capacité de payer des gens.

Puis moi, je suis content d'avoir un élu, un maire qui me dit : Moi, je n'ai pas besoin d'un sou de plus, là, je vais respecter ce que tu m'as donné. La portée comme telle change entre le trambus qui était prévu et les voies réservées. Maintenant, c'est à nous, là, c'est ce qu'on fait présentement, là, pour être capable de s'assurer que les données que la ville nous détermine, bien, qu'on a les mêmes éléments, les mêmes... qu'on est rassuré, on va le dire ainsi, sur la portée du projet, et qu'on répond positivement, là, à ceux qui souhaitent, en haut, là, descendre sur le réseau. Parce que c'est encore mon défi, là, c'est d'amener les gens à utiliser le transport. Encore une fois, en investissant 3,3 milliards, là, on n'a pas le droit d'échouer, là, il faut que ça fonctionne, là. Il faut que le réseau de Québec, dans les 10 prochaines années, voie un achalandage qui augmente année après année, là.

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la députée de Vaudreuil, il vous reste 11 min 50 s.

Mme Nichols : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. le ministre. Je vous entendais parler des maires qui ont des projets puis qui sont prêts à respecter des budgets. J'en connais plein, de maires, qui ont des beaux projets à

vous proposer. Puis je vois un peu votre sourire, donc vous savez où je m'en vais, avec quel projet je m'en vais, entre autres. Je vous amène ailleurs, ailleurs que le troisième lien, ailleurs que Québec. Je vous amène dans deux comtés en explosion démographique : le comté de Vaudreuil et le comté de Soulanges.

Vous le savez, il y a deux autoroutes, il y a l'autoroute 40 puis il y a l'autoroute 20, qui sont les deux seules portes de sortie de Vaudreuil et de Soulanges puisque ce sont des comtés qui sont enclavés. Et récemment le maire de Vaudreuil-Dorion a envoyé une correspondance au premier ministre, soit le 22 juillet dernier, en vous proposant le dossier de la relance économique. Et là... Regardez-moi, là, c'est un beau dossier, là.

M. Bonnardel : Ah! j'étais tellement prêt, là, que je révise mes notes, Mme la députée.

• (17 h 50) •

Mme Nichols : Oui, c'est ça. Alors, c'est un beau dossier, c'est un dossier qui remplit... Si on revient, là, une heure en arrière, là, à 16 h 42, vous disiez que vos enjeux, c'est des enjeux que vous vouliez respecter. L'expropriation, les enjeux environnementaux, vous êtes sensibles à tout ça. Vous nous avez répété à maintes reprises : Vous me connaissez assez, je ferais tout pour faire accélérer des projets. Bien, ici, j'ai un beau projet. J'ai un beau projet où l'acceptabilité sociale est là, où le trajet est déjà là. Il n'y a aucune expropriation à faire, il n'y a aucun enjeu environnemental, ce n'est pas un projet qui rentre dans la SQI. Quoi de plus? Il manque juste votre signature, M. le ministre.

En fait, on parle de l'autoroute 20, on parle d'une voie de contournement. L'autoroute 20, c'est le seul endroit à travers le Canada où on a un tronçon de sept kilomètres qui est plutôt un boulevard urbain qu'une autoroute, c'est-à-dire qu'il y a des feux de circulation sur l'autoroute 20. Pas besoin de vous expliquer toutes les problématiques, là, qui entourent cette... la congestion le matin, le problème de sortir de L'Île-Perrot. Les citoyens qui viennent de Soulanges doivent aussi emprunter cette route-là. Et voilà.

Et, dans l'atteinte de vos objectifs, je vous rappelle que c'est un projet où on va faire travailler la construction, les travailleurs de la construction vont venir en région. Et, d'ailleurs, suite à la... votre collègue avait fait... a donné un mandat à Raymond Chabot Grant Thornton, entre autres, pour un plan de relance économique dans la Montérégie. Et je me permets de souligner que le député Beauharnois a fait partie, entre autres, là, de ces consultations-là. Et, dans les consultations, on nous demandait s'il y avait des projets, en Montérégie, qui avaient, justement, toutes ces facilités-là, c'est-à-dire qui ne sont pas nécessairement...

Je fais une grosse parenthèse, là. C'est un projet qui n'a même pas besoin du projet... Cette voie de contournement là n'a même pas besoin du projet de loi n° 61 pour aller de l'avant, c'est-à-dire que c'est un projet où c'est super facile de le faire en accéléré. Puis c'est pour ça, d'ailleurs, qu'il a été proposé le 22 juillet dernier, suite aux consultations; il a été proposé au premier ministre. Et, le 17 août dernier, donc, hier, on a reçu l'accusé de réception du premier ministre dans lequel vous êtes en copie conforme, et un accusé réception par la poste. Probablement que le fax aurait été plus rapide cette fois-ci : 22 juillet au 17 août, l'accusé de réception. Voilà.

Donc, j'aimerais vous entendre sur ce projet-là. Tout a été proposé, la ville est prête à être le maître d'oeuvre dans ce dossier-là, et, je vous le réitère, là, c'est vraiment un beau projet pour une population, pour la Montérégie-Ouest au complet, autant les citoyens de Beauharnois qui viennent dans des villes comme le grand centre, qui est Vaudreuil-Dorion, où la plupart des accès, les centres commerciaux, tout ça, s'y trouvent. Donc, j'aimerais bien pouvoir vous entendre sur ce projet de loi qui a été porté à votre connaissance

M. Bonnardel : Oui, je sais que, puis vous me corrigerez, là, que, si on met... si on construit, donc, cette voie de contournement, premièrement, le boulevard Harwood pourrait être libéré un peu, là, de sa fonction de lien autoroutier, là, je vais le dire, puis accueillir... — puis je pense qu'aussi c'était une mesure, en 2015, dans le PPU de la ville de Dorion, là — de redévelopper le secteur du boulevard, là, en véritable centre-ville, là, donc, ça, c'est un futur, là, suite à la construction ou à la faisabilité de... puis que la dernière mouture, qui avait été préparée en 2010, parlait, donc, de la construction d'une voie de 3,2 kilomètres, à Dorion, sur les emprises du ministère — donc ça, là-dessus, on s'entend que ça peut aller assez rapidement — puis la construction d'une autoroute de 3,8 kilos sur L'Île-Perrot, qui inclut l'étagement des intersections.

Ce que je peux vous dire, je suis conscient puis je suis très au fait, là, de lettre que vous avez... que l'élu, le maire a envoyée au premier ministre et à moi. La direction générale, là, de la région métropolitaine va préparer une rencontre avec... si vous n'avez pas déjà eu ces informations à votre bureau de comté, autant avec vous, là, qu'avec la MRC de Vaudreuil-Soulanges puis les municipalités pour regarder les particularités. Ce n'est pas inscrit au PQI, c'est vrai, encore. Mais est-ce qu'on aura besoin de le mettre, là? Ça pourrait être, peut-être, dans la programmation, comme vous la connaissez, année après année, là. Tout dépend comment on peut... et l'évaluation des coûts reliés à tout ça. Donc, vous allez recevoir une réponse rapidement, là, de l'équipe, là.

Mme Nichols : Je tiens à spécifier que c'est un nouveau projet, là. Ce n'est pas la réfection de l'autoroute 20, comme depuis les années 60, où on veut exproprier puis refaire au complet l'autoroute 20. C'est un dossier qui a été travaillé, là, depuis décembre dernier, même avec les hauts fonctionnaires du ministère des Transports. Donc, on parle vraiment d'une voie contournement, puis qui viendrait aussi régler... Je ne vous en ai pas parlé, là, ce n'était pas dans la lettre non plus, mais on a un problème sur l'autoroute 20 où il y a un poste de police puis il y a une sortie directement sur l'autoroute, puis il y a, c'est en face de mon bureau de comté, il y a de nombreux accidents. C'est très, très, très dangereux. Donc, je pense vraiment que c'est un beau projet, dans le cadre de la relance économique,

qui pourrait être fait. Comme je vous dis, il n'y a pas grand embûches à ce dossier-là. Donc, c'est avec enthousiasme qu'on attend une date pour pouvoir s'asseoir et regarder ça ensemble, entre autres avec la ville de Vaudreuil-Dorion.

J'avais une autre question, si vous permettez, Mme la Présidente. J'avais une question sur le REM. On a beaucoup parlé de Vaudreuil, de Soulanges, de faire... Présentement, là, on est en train de travailler avec les différentes villes. La MRC Vaudreuil-Soulanges, c'est 23 municipalités. Donc, on travaille pour être capable de faire du rabattement à Sainte-Anne-de-Bellevue, parce que la dernière station du REM va être à Sainte-Anne-de-Bellevue. On a travaillé fort pour avoir un petit peu plus de stationnements, chose qui est maintenant acquise.

Cependant, je ne vous cacherai pas que, moi, au bureau de comté de Vaudreuil, puis je présume que ma collègue de Soulanges reçoit aussi les mêmes appels, on nous demande beaucoup : Est-ce que le REM pourrait être une phase à venir, tant pour Vaudreuil, Soulanges? Comme je vous dis, c'est en explosion démographique, ça se développe beaucoup, puis on prévoit... Le pont de l'Île-aux-Tourtes, vous savez, M. le ministre, est déjà dans le PQI. Il y a eu beaucoup de questions à cet effet-là. Est-ce qu'on n'ajoute pas une voie supplémentaire ou est-ce qu'on ne prévoit pas une voie pour le REM sur le pont de l'Île-aux-Tourtes?

Donc, je vous pose la question : Est-ce que... ou, en fait, je vais vous poser les deux questions : Est-ce qu'on prévoit une voie supplémentaire sur le pont de l'Île-aux-Tourtes pour un projet comme le REM? Et est-ce que le REM pourrait être une phase envisageable dans un avenir rapproché pour les citoyens de Vaudreuil et de Soulanges?

M. Bonnardel : Un, je comprends, votre question est bonne pour votre circonscription. Ce que je peux vous dire, pour le pont de l'Île-aux-Tourtes — je vous l'avais déjà dit, mais je le reconferme, là — les aménagements qui sont prévus pour le transport collectif dans le cadre de ce projet, là, vont faciliter le déplacement des bus en provenance de Vaudreuil-Dorion à destination de Sainte-Anne-de-Bellevue, comme vous l'avez mentionné. Donc, ça, on est conscients qu'on ne peut pas passer à côté du fait que, si on construit un nouveau pont, là, et je l'ai déjà dit, là, on doit penser, maintenant, et s'adapter pour chaque nouvelle construction que l'on fait.

D'un autre côté, le premier ministre l'a mentionné maintes et maintes fois, il y a six projets d'importance, pour nous, avec la Caisse de dépôt, avec les lettres mandat que j'ai envoyées, avec mon collègue Eric Girard, pour les tramways, les futurs tramways, donc, que ce soit Québec, Gatineau. Bien, vous le savez, là, il y a la portion de Montréal, il y a la portion aussi du côté de la ligne jaune du boulevard Taschereau. Donc, il n'est pas prévu, je vous le dis respectueusement, il n'est pas prévu de prolonger vers Vaudreuil-Dorion. Donc, de s'assurer qu'il y a une phase additionnelle à court terme ou même à moyen terme, là, il n'est pas prévu. On va se concentrer sur ce qui était, pour nous, dans notre plan de décongestion. Donc, c'est quand même, autant pour Laval, Montréal, que la partie de la Montégérie et Gatineau, d'avoir ces projets qui vont, encore une fois, changer la donne pour le transport collectif.

Je sais... Mais, avec le pont puis de s'assurer d'avoir les aménagements requis pour s'arrimer à Sainte-Anne-de-Bellevue, je pense qu'on va être... pas «je pense», on va être capable de s'assurer d'avoir une bonne fluidité puis aussi d'amener le plus de gens possible sur le réseau du REM.

Mme Nichols : Vous parlez... vous dites : S'arrimer avec Sainte-Anne-de-Bellevue. Le REM est plutôt à la hauteur, là, de l'autoroute 40, là, à la hauteur du pont de l'Île-aux-Tourtes. Mais, quand vous dites de s'arrimer avec Sainte-Anne-de-Bellevue, vous ne faites pas nécessairement référence, là, au pont, là, qui... de l'autoroute 20 qui traverse, là, à Sainte-Anne-de-Bellevue. Puis, quand vous parlez d'une voie pour du transport collectif ou de d'autres sortes de transport sur le pont de l'Île-aux-Tourtes, est-ce que vous faites référence à un autre moyen de transport? Mais là c'est difficile de faire référence...

• (18 heures) •

M. Bonnardel : Non, pas comme tel, pas comme tel. Je ne peux pas vous donner les plans et devis, encore, du futur pont, mais on prévoit, et les équipes ont été bien informées, de s'assurer... Je me souviens, vous m'en avez déjà parlé, voilà quelques mois déjà, et j'avais fait mention à l'équipe des grands projets, à l'équipe, aussi, de la direction territoriale de s'assurer que... Bien, de toute façon, c'était un élément, pour moi, qui était... Première journée que je suis arrivé, j'ai dit : Là, il faut penser, à chaque fois qu'on élargit, qu'on construit, surtout avec... On savait très bien que le REM est arrivé, aussi, à votre mandat, notre mandat, là, donc on devait s'assurer aussi, là, de bien répondre puis d'avoir les projets qui vont répondre spécifiquement, le plus possible, en tout cas, on le souhaite, le plus possible aux gens qui vont l'utiliser.

La Présidente (Mme Grondin) : Il reste donc 24 secondes.

Mme Nichols : Oui. Bien, en terminant, je vous demande juste d'être... de garder à l'esprit qu'il y a deux sorties pour Vaudreuil et pour Soulanges, qui sont le pont de l'Île-aux-Tourtes et le pont de l'autoroute 20. Donc, quand il y aura les travaux sur le pont de l'Île-aux-Tourtes, bien que ce soit la construction d'un nouveau pont, je présume qu'on pourra utiliser le pont distinct, qui est état de décrépitude solide, mais peut-être en tenir compte, là, dans les différentes mesures.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Merci beaucoup de votre collaboration à toutes et à tous. Compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 19 h 30.

(Suspension de la séance à 18 h 01)

(Reprise à 19 h 30)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2020-2021.

Nous en sommes maintenant à un bloc d'intervention de l'opposition officielle. M. le député de Mont-Royal, la parole est à vous.

M. Arcand : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je crois qu'on a déjà passé un bout de temps sur le dossier de Québec. Je pense que c'est un dossier qui va nécessiter, évidemment, au cours des prochaines semaines, un certain nombre de décisions et on souhaite que ces décisions soient les meilleures possible, dans les circonstances, alors j'aimerais peut-être aborder la question du taxi.

Comme vous le savez sans doute, le gouvernement a versé des montants d'argent aux chauffeurs de taxi. Ce que j'aimerais savoir aujourd'hui, c'est un peu de connaître d'abord est-ce que vous avez un chiffre définitif sur les montants qui ont été versés jusqu'ici. Et, compte tenu du fait qu'il y a des recours collectifs, au moment où on se parle, de la part de certains chauffeurs, certains groupes de chauffeurs de taxi, à moins d'une décision de la cour, là, qui force le gouvernement à verser des sommes supplémentaires, est-ce que, M. le ministre, vous considérez que le dossier des chauffeurs de taxi, leurs réclamations, quant à vous, à moins d'une décision de la cour, là, c'est final?

M. Bonnardel : Bien, M. le député, je ne peux présumer d'une décision future de la cour suite aux recours que certains propriétaires ont faits. Maintenant, suite à la loi n° 17, comme vous vous souvenez très, très bien, on rachetait, donc, les permis. Ce que je peux vous dire aujourd'hui, c'est qu'il y a 99,9 % de tous les permis au Québec qui ont été, donc, remboursés. Il reste, présentement, quatre situations un peu plus difficiles qui sont sous analyse, qui devraient être réglées très, très bientôt pour une somme de 585 millions de dollars, qui... la dernière somme qui a été versée, donc, comme on le prévoyait, ou à peu près.

Donc, je veux quand même remercier les instances, je vais dire, les associations qui ont participé, donc, à la table de concertation, avec mon équipe, dans les dernières semaines, avec le sous-ministre adjoint, pour préparer le début, l'après loi n° 17, les règlements qu'on devait déposer, qui ont été déposés. Ça a été un peu compliqué, suite à la pandémie, là, on a pris peut-être un mois de retard; par la suite, on a accéléré le processus de rencontres... mais surtout aussi, d'essayer, dans cette loi, de prendre le pouls de tout le monde, là, autant des personnes handicapées et du transport adapté, des spécificités qu'il y avait pour ceux qui faisaient, donc, du transport pour les personnes handicapées, les véhicules spécifiques reliés à ça, les joueurs qui sont sur le marché, la protection qu'on offrait aussi aux propriétaires de taxis comme tels... Parce que, la définition de taxi, pour moi, était très importante pour protéger leur marché. J'ai maintes et maintes fois, là, parlé des 50 millions ou à peu près, là, de courses, annuellement, la redevance de 90 sous qu'on va appliquer, donc, pour payer ce remboursement.

Alors, je suis content, je suis content, je sais que ça a été difficile pour plusieurs, je l'ai nommé, je l'ai dit, vous avez été... pas vous, M. le député, là, mais les collègues, vos collègues de l'opposition ont été présents pour ce projet de loi. Puis j'ai voulu et j'ai tout fait pour répondre à une situation qui, pour eux, était... est complètement nouvelle, complètement nouvelle, donc on a déposé une loi qui, à quelque part, changeait le statut de ces propriétaires comme ils le connaissaient depuis des années déjà.

Et, encore une fois, c'est dans un contexte où on doit voir plus loin encore. On doit voir, dans 10, 15, 20 ans, quelles seront les mesures qu'on adopte aujourd'hui, en 2019-2020, pour le futur. Je pense, encore une fois, qu'on a pris la meilleure des décisions dans cette loi pour offrir, encore une fois, la compétitivité, répondre encore plus aux besoins des usagers, qu'on soit dans toutes les régions du Québec, d'ouverture de marchés, s'il y a lieu aussi pour certains joueurs, mais aussi, à la fin, je le répète, c'était important de protéger l'industrie comme on la connaît. Donc, là-dessus, je veux les remercier d'avoir participé, donc, à cette table. On n'a peut-être pas pu satisfaire tout le monde, parce qu'il y en a beaucoup qui voulaient y participer, là, mais, à la fin, je répondais, donc : 99,9 % des permis ont été remboursés, il en reste quatre. Alors, voilà.

M. Arcand : Donc, pour vous, actuellement, indépendamment, là, du recours collectif, à part ces quatre cas particuliers, est-ce qu'il y a des négociations, actuellement, qui existent encore avec les associations de chauffeurs ou si vous attendez que la cour décide ou...

M. Bonnardel : Non, mais là-dessus, là-dessus, la cour fera son travail. La seule chose que je peux vous dire, c'est qu'il y a des... les titulaires de permis avaient quand même le droit, à l'intérieur de 30 jours, donc, après la réception de leur lettre, de faire une demande de révision, ce que certains ont fait. Alors, là-dessus, bien, on va suivre le processus de révision, parce qu'eux contestaient, on va le dire ainsi, là, la valeur payée de leur permis.

M. Arcand : Et quel est le... Finalement, là, est-ce que vous avez une idée du montant final, là? Parce que tout le monde a parlé que le gouvernement a versé entre 700 millions et 800 millions, là, c'était ça, à un moment donné, qu'on parlait, comme chiffres. Est-ce que c'est encore le cas aujourd'hui?

M. Bonnardel : On va frôler le 800...

Une voix : ...

M. Bonnardel : Oui, c'est ça, là, je vous disais, donc, de 585 millions, tantôt, plus le premier montant que votre gouvernement avait versé.

M. Arcand : 250 millions.

M. Bonnardel : C'est ça, et le nôtre, donc on va être au-dessus de 850 millions de dollars, là.

M. Arcand : Très bien. Merci. J'aimerais vous poser une question. Quand vous avez adopté la loi n° 17, il y avait des gens au niveau du transport adapté qui étaient mécontents, qui trouvaient que vous devriez faire des choses. Notre parti avait soumis certains amendements, certaines propositions pour garantir qu'il y ait quand même un accès au transport adapté. Est-ce que vous avez réfléchi à cette question et est-ce qu'il y a des nouveautés dans ce domaine?

M. Bonnardel : Bien, nouveautés, pas particulièrement, sauf que, pour moi, il était important... Puis, encore une fois, on l'avait nommé... on l'avait mal nommé, dans la loi, pour ce qui était du transport adapté, pour ce qui était du transport pour les personnes handicapées, pour ce qui était aussi des véhicules en particulier qui seront disponibles sur le marché en tout temps aussi pour ces personnes qui... Vous le savez, là, si vous avez du transport adapté dans votre circonscription, bien, plus souvent qu'autrement l'exemple que je donnais tout le temps, quelqu'un appelle : Je veux avoir un service pour aller au cinéma ce soir — en chaise roulante — c'est impossible, impossible ou presque. C'était souvent : il faut prévoir le coup, aller au cinéma le lendemain sinon le surlendemain, ce qui était une situation que ces gens vivaient depuis longtemps, longtemps, longtemps. Alors, c'est certain que, dans la loi, on voulait s'assurer, encore une fois, que ces joueurs spécifiques qui sont sur le marché puissent... pas le dire, étendre leurs tentacles, dans une certaine mesure. Vous le savez, il y avait des territoires protégés, des... pas les arrondissements mais des territoires, oui, donc, protégés comme tels, donc ces joueurs pourront, s'ils le souhaitent, avoir une offre augmentée dans d'autres territoires pour répondre aux besoins de cette clientèle spécifique. Et c'est la même chose pour tous les joueurs. Donc, d'avoir des véhicules disponibles, ce sera... c'est une demande que les associations ont voulue, ont faite. Donc, pour moi, c'était important d'y répondre puis de s'assurer, encore une fois, que toutes les clientèles au Québec puissent avoir un service dans un délai raisonnable. Parce que, pour moi, c'était une habitude mais ça restait quand même déraisonnable, une personne handicapée qui veut sortir, qui a besoin de faire une course, tout ça, bien, c'était impossible de le faire.

Alors, je pense qu'avec cette loi on est... on va être capable, on ne répondra peut-être pas à tout rapidement, mais je pense qu'on va être capable, dans un futur court ou moyen terme, d'avoir une augmentation, donc, de l'offre et surtout d'un service à la clientèle puis d'une formation aussi. Formation, j'en viens à une formation spécifique pour cette clientèle particulière avec un véhicule particulier. Donc, l'aide aussi que nous donnons depuis des années va continuer aussi pour modifier ces véhicules. Alors, voilà, c'était une... pas une particularité, mais c'était, encore une fois...

• (19 h 40) •

Une voix : ...

M. Bonnardel : ...un souci, oui, donc, de surtout mieux nommer, dans la loi, et on ne l'a jamais oublié, mais pour certains, c'était peut-être un oubli, pas pour nous, mais on voulait... on l'avait mal nommé, je vais le dire ainsi, dans la loi, puis je pense qu'aujourd'hui on a bien répondu aux différents soucis des clientèles.

Puis, dans cette table de concertation qu'on a mise rapidement en place, on a pu répondre aux différents besoins. En tout cas, on n'a pas eu... Je ne dis pas que c'était parfait, là, pour tout le monde, mais je pense qu'on a su répondre rapidement à tout le monde puis de les satisfaire et puis de se mettre dans un contexte où, à partir de cet automne, on aura, donc, les éléments de cette nouvelle loi, et qui vont amener, je le disais, une pérennité, j'en suis encore persuadé, pour l'industrie du taxi et tous les autres joueurs.

M. Arcand : M. le ministre, on a beaucoup parlé, en fin d'après-midi, de Québec, alors on va se rendre à Montréal cette fois-ci. Et vous avez donné des réponses qui ont semblé satisfaire la députée de Vaudreuil, en fin d'après-midi, sur le fait que le REM n'irait pas dans la région, ne serait pas prolongé dans la région. Mais j'ai le député de Marquette qui est très inquiet, actuellement, et pas seulement le député de Marquette mais plusieurs personnes dans l'ouest de Montréal et, je dirais, sur l'île de Montréal.

Et la question qui se pose, évidemment, c'est le lien entre le REM actuel et l'aéroport de Montréal. C'est totalement inacceptable qu'on ne trouve pas une solution au fait qu'il n'y ait pas un lien avec l'aéroport de Montréal. Les aéroports de Montréal, actuellement, envoient des communiqués, également, pour dire jusqu'à quel point leur situation financière est catastrophique au moment où on se parle, il est donc clair que c'est un dossier qui est majeur. Je pense que vous êtes parfaitement conscient que le Québec tout entier serait assez ridicule, quand on sait que toutes les grandes capitales du monde qui ont des trains rapides ont un lien, avec le centre-ville, de leur aéroport. Alors, j'aimerais que vous m'expliquiez de quelle façon... je sais qu'il y a des négociations avec le fédéral, mais j'aimerais que vous m'expliquiez de quelle façon vous comptez régler cette situation.

M. Bonnardel : M. le député, vous amenez une très, très, très bonne question. J'ai souvent donné l'exemple — vous étiez au gouvernement, j'étais assis de ce côté — où je disais — et j'applaudis encore ce REM qu'on a mis au monde, que vous avez mis au monde, qu'on a continué avec des différentes phases aussi — puis je disais... je répétais souvent que c'était complètement ridicule, en 2019, même 2018, de voir une grande capitale, comme... bien, comme Montréal, une métropole, pas de connexion, pas de connexion avec un tramway ou un métro, et de voir aujourd'hui qu'il pourrait y avoir une ponction de moins d'un kilomètre qui ne se connecterait pas à l'aéroport Montréal-Trudeau, c'est impensable, là, c'est impensable, là.

Je vous le dis tout de suite, je suis bien au fait, oui, il y a des négociations avec le fédéral, oui, il y a des négociations avec la Caisse de dépôt. J'ai parlé au ministre Garneau de la situation, même aux différents ministres, de la situation, et il est hors de question qu'on ne puisse pas s'entendre sur cette connexion, parce que, pour moi, il reste inconcevable que... ce lien doit se connecter avec l'aéroport. C'est impensable qu'on ne débarque pas de l'avion et qu'on ne puisse pas, en 2020, partir avec notre valise et se dire que, 30 minutes plus tard, on est au centre-ville de Montréal ou ailleurs, la plupart du temps, les voyageurs veulent se rendre au centre-ville de notre métropole, au Québec.

Alors, je vous dirais, je ne peux pas vous donner d'échéancier, je ne peux pas vous donner de date précise quand cela sera réglé, mais mon équipe est bien au fait de la situation, le fédéral l'est, énormément. Et c'est impensable qu'avec la caisse on ne puisse pas trouver un terrain d'entente pour connecter le réseau à l'aéroport Montréal-Trudeau. C'est inconcevable.

M. Arcand : Puis est-ce que, pour le fédéral, c'est impensable aussi?

M. Bonnardel : Je vous dirais que oui. Je ne veux pas mettre de mots dans la bouche des ministres, mais je vous dirais que oui. Alors, je pense que tout le monde est conscient qu'un projet de plus de 6 milliards de dollars qui change le visage de Montréal, qui va améliorer l'offre du transport collectif avec les différents réseaux qu'on connaît, que ce soit à Longueuil, Laval, Montréal, c'est impensable, impensable, pour moi, en 2020, que l'aéroport ne soit pas connecté, alors je vous dirais qu'on va mettre tous les efforts, avec les différents intervenants, pour se connecter. Parce que ce serait un échec, on a beau se connecter partout, l'aéroport, c'est là que les voyageurs transitent, arrivent à Montréal, ils ont besoin... Je n'ai rien contre la ligne 747, que la STM avait mise au monde, là, pour amener les voyageurs à... mais tout le monde a un petit sourire, là, c'est ça, ça vaut ce que ça vaut. Alors, je pense que le REM, comme on va le connaître, doit être connecté, ce n'est, pour moi, pas négociable.

M. Arcand : Ça me fait un peu penser, quand on avait bâti le CUSM, là, à Montréal et qu'il n'y avait pas eu de connexion. Puis tout le monde se battait, à un moment donné, pour savoir : Cette connexion-là, avec le métro, est-ce qu'elle va se faire? Et qui va payer quoi, est-ce que c'est... Alors, il y avait eu ce genre de débats là, alors je voulais juste savoir. Mais, à ce stade-ci, vous dites, les discussions se poursuivent?

M. Bonnardel : Je ne vous dirais pas qu'on est dans une situation de dernière chance, là, on travaille tout le monde ensemble, là, mais on n'a pas de temps à perdre. Puis, si le fédéral nous écoute, je leur dis aussi, là : On n'a pas de temps à perdre, là, il faut avancer, là. On a une livraison pour les différentes phases du REM puis, moi, je veux trouver une piste de solution, là. Alors, on est au travail, je mentionne la situation au ministre à chaque fois que je lui parle, puis là, bien, il faut avancer, là.

M. Arcand : O.K. Pour ce qui est du REM, M. le ministre, est-ce que vous pourriez me dire où vous en êtes au niveau de l'extension du REM? Parce que, là, on est rendus dans le futur, un peu, là. Je me rappelle que, quand vous avez été nommé ministre des Transports, parmi les premières visites que vous avez faites, je pense que c'était avec la mairesse de Longueuil, vous avez dit : Écoutez, ça va se poursuivre beaucoup plus loin, le REM, etc., on parlait d'aller jusqu'à Saint-Jean, puis le REM, sur le nord, c'était pour aller à Mirabel, éventuellement, à Saint-Jérôme. Alors, j'aimerais juste savoir où on en est dans ces projets d'expansion. Est-ce que c'est quelque chose qu'on prévoit... Est-ce qu'on prévoit aller de l'avant rapidement là-dedans?

M. Bonnardel : Bien, il y a plusieurs phases, comme vous le savez, qui étaient dans notre plan de décongestion, qui sont importantes pour Montréal, pour la Montérégie, pour Laval, puis même l'ouest, l'Ouest-de-Montréal, et même un peu plus à l'ouest de l'île, où Mme la députée est présente. Il y a le projet, que vous savez très bien, la portion 10-30, Montréal sera la première phase qu'on va inaugurer, même, si tout va bien, l'année prochaine, si je ne trompe pas, l'année prochaine, et vous avez, donc, la phase Chambly, à l'intersection 10-35, vous avez aussi une lettre-mandat, qui a été préparée par moi et mon collègue pour, justement, vous parliez de la mairesse de Longueuil, pour relier la ligne jaune... ou le prolongement de la ligne jaune, je vais le dire ainsi, avec le boulevard Taschereau et la portion de l'Est-de-Montréal aussi, toute la portion Notre-Dame, connexion au centre-ville. Un peu plus à l'ouest aussi, vous avez la portion Laval, donc vers l'est et l'ouest de Laval. Alors, il y a plusieurs phases qui sont à l'étude. Les plus avancées, où nous aurons des décisions à prendre, sont celles de Montréal et de la Montérégie, donc côté Chambly, et, par la suite, dans les prochains mois, nous aurons des décisions à prendre aussi pour la portion Laval et la portion du prolongement de la ligne jaune et du boulevard Taschereau.

Alors, c'est un peu les phases... là, je ne vous parle pas de... hormis Gatineau puis hormis Québec, donc ce sont les phases, présentement, là, qui sont dans un processus plus avancé. Et les autres, pour ce qui est du

prolongement de la ligne jaune, tramway... pas de tramway, la ligne jaune et boulevard Taschereau, c'est dans les prochains mois que nous aurons, donc, ces études.

• (19 h 50) •

M. Arcand : Et est-ce que, je vous dirais, le fait que le Québec, actuellement, connaît quand même un... va connaître, au cours certainement de la prochaine année et possiblement pour les années futures, des déficits importants, là, à cause de la pandémie, à cause de la situation économique qui... on va voir, quand les gouvernements ne dépenseront plus d'argent autant pour des aides directes, est-ce que vous êtes inquiet pour l'avancée de ce projet? Parce que vos marges de manoeuvre vont être infiniment moindres dans les prochaines années, c'est pour ça que je vous pose la question. Parce que c'est une préoccupation que plusieurs acteurs, actuellement, à Montréal ont par rapport à ce qui peut se passer pour la suite des choses avec le REM.

M. Bonnardel : Bien, je ne veux pas parler du temps où vous étiez au gouvernement, mais votre gouvernement de l'époque avait pris la décision d'opter pour que la caisse soit un partenaire et qu'il y ait une pression, je vais dire, sur la dette, moins forte.

La Présidente (Mme Grondin) : Et, désolée, M. le ministre, on me rappelle à l'ordre, le temps est écoulé, donc, je suis prête... ça sera pour la prochaine enveloppe. Je suis prête à entendre la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Donc, j'ai 10 minutes. Tout à l'heure, quand on a terminé, en fait, ce que j'essayais de dire... puis, je sais, le ministre n'est pas d'accord, mais ce qu'on voit, puis aussi les discussions entre mes collègues et aussi le ministre, c'est qu'il y a deux poids, deux mesures, quand il s'agit de dépassement de coûts pour les routes, l'entretien. Même si le ministre dit que ce n'était pas un dépassement de coûts pour le tunnel, bien, on sait que ça coûte quand même extrêmement cher, c'est dans les centaines de millions... milliards de dollars, que ça se chiffre, on y va, on n'a pas le choix. Je comprends pour le tunnel, mais, par exemple, quand il s'agit d'un projet de transport structurant, là on compte nos sous puis on est très, très, très près.

Je sais qu'on a toujours un petit cours idéologique, quand on parle de ces sujets-là, entre la CAQ, Québec solidaire, par rapport... Souvent, on a l'impression que c'est une profession de foi : je crois au projet, au troisième lien ou je ne crois pas au troisième lien, puis j'ai envie peut-être d'élargir un petit peu les perspectives du ministre puis d'y aller plus de façon moins idéologique, j'espère que le ministre aussi va l'être, et plus terre à terre. O.K.?

Donc, en fait, l'objectif puis ce pourquoi le gouvernement et même M. Legault... M. le premier ministre, il dit qu'il n'y a pas... il y a eu un moment où il disait : il n'y a pas de limite, là, pour le troisième lien. Puis, même, je pense que le député des Îles-de-la-Madeleine essayait de trouver il est où, le «deal breaker», pour dire : Bien là, ça ne marche pas, on dirait qu'il n'y en a pas, il n'y a pas de limite.

Donc, si on regarde, là, donc, l'objectif de ce projet-là, c'est de réduire le trafic, de faciliter le transport des personnes entre la Rive-Sud et Lévis et Québec et le centre-ville. Et moi, je voudrais qu'on... C'est sûr que ce qu'il se passe avec la pandémie, avec ce satané virus, il n'y a personne qui est content avec qu'est-ce qu'il se passe, mais il faut quand même observer ce qui s'est passé pendant le confinement, où l'économie était à off, ce qui est comme incroyable, là, dans l'histoire du Québec. Et il n'y a personne qui se réjouit de ça. Mais ce qui est intéressant, c'est de regarder c'est quoi, les apprentissages, peut-être, ou de regarder qu'est-ce qui s'est passé pendant ce temps-là et par rapport, par exemple, au trafic autoroutier.

Moi, j'aimerais ça savoir si le ministre dispose de statistiques sur la baisse du trafic autoroutier qui a été observée pendant la pandémie. Je ne dis pas que c'est une situation idéale, je dis : Ça s'est passé, c'est quoi, les impacts, puis comment est-ce qu'on peut imaginer l'avenir, par exemple, pour apprendre de ce virus, pas juste avoir du négatif, peut-être en tirant quelque chose? Est-ce qu'il a des statistiques?

M. Bonnardel : Je n'ai pas de statistique comme telle, Mme la députée, mais j'ai lu, peut-être tout comme vous, le fait que, pendant près de trois mois, la circulation routière n'était pas nulle mais il y avait très, très peu de véhicules. Certains chercheurs ou scientifiques disaient qu'on allait presque atteindre notre objectif de réduction de gaz à effet de serre, que l'on ne croyait pas atteindre, de 37,5 %, en bas de 1990. Je n'ai pas ces chiffres, présentement, pour vous dire si... mais je pense que tout le monde l'a vu, il y a, même encore aujourd'hui, moins de véhicules, surtout dans la métropole, surtout dans la métropole. Même à Québec, centre-ville, je pense, c'est indéniable que, le télétravail, il y a plusieurs sociétés qui l'ont adopté et peut-être qu'il y aura des changements importants sur les façons de faire de ces différentes sociétés, petites, moyennes et grandes, dans les prochaines années. Il est bien probable que... peu probable que toutes personnes retournent, du jour au lendemain, dans les grandes tours de Montréal et de Québec, je pense, vous le savez, vous vivez là, mais il est certain qu'on... je n'ai pas de boule de cristal, là, je ne peux pas vous dire si, dans six mois, tout va être un retour à la normale ou non, mais j'ose croire, j'ose croire que notre vie, nos vies vont revenir comme on la connaissait, mais avec des situations qui vont peut-être rester encore partie prenante, que ce soit le masque ou le télétravail ou autres, là, mesures sanitaires, et tout, et tout, là.

Mais, non, aujourd'hui, je n'ai pas de statistique comme telle, mais je pense que les gens voient bien, aujourd'hui, qu'il y a des choses qui vont évoluer pour le mieux. Mais peut-être que certains se questionnent aussi sur le deuxième véhicule à la maison, sur la possibilité d'acheter un véhicule électrique, peut-être, parce qu'il y a moins de... on fait moins de... on circule moins, je pense qu'il y a beaucoup de gens qui sont sur ce mode, mais je ne peux pas prétendre pour eux, là.

Mme Ghazal : Bien, souvent, quand le ministre dit : Le retour à la normale, être pris dans le trafic jour et nuit, en fait — dans la grande... plus dans la région de Montréal — beaucoup, ça, ça aussi, ce n'est pas une situation normale.

Puis le ministre a nommé le télétravail et, en fait, il y a eu une statistique que j'ai vue sur le... des chiffres du ministère des Transports, qui dit : Jusqu'à 65 % de réduction du trafic automobile, en plein milieu, là, là, on était... Puis ça, c'était sorti dans les médias en avril. Ça, c'est juste un exemple, là, pour juste donner la mesure à quel point ça a baissé.

Et donc, le ministre parle de télétravail, puis ce qu'on s'est rendu compte aussi, avec la réduction du trafic, il y a moins d'accidents, ça, c'est... la SAAQ a des chiffres, la qualité de l'air a beaucoup, beaucoup, beaucoup augmenté, ça aussi, c'est non négligeable, l'état des routes, il y a moins de nids-de-poule, des fois, on dirait qu'on ne le remarque pas à Montréal mais il y en a moins, et aussi les gaz à effet de serre, notamment... M. Pierre-Olivier Pineau.

Moi, ce que j'aimerais savoir : Est-ce que le ministre a réalisé une analyse comparative coût-bénéfice, par exemple, du télétravail versus de continuer, là, avec... C'est-à-dire que, le 4 milliards, par exemple — au moins, peut-être plus, on ne le sait pas, en tout cas, plus que 500 millions, comme... selon ce que le ministre a dit, évidemment, ça va coûter 4 milliards au moins — est-ce qu'avec cet argent-là on ne peut pas atteindre le même objectif en mettant, par exemple, des mesures plus de covoiturage ou de télétravail puisque lui-même constate qu'il y a une réduction et que ces réductions-là vont être pérennes dans le temps aussi?

M. Bonnardel : Mme la députée, je peux prendre notre propre exemple, au ministère des Transports. Vous avez plus de 1 000 employés sur René-Lévesque, d'habitude, hors pandémie, ces gens, pour la majorité, sont à la maison en train de faire du travail et, malgré tout, ces gens font très bien leur travail. On réussit à... Quand on les équipe bien, vous allez dire, là, quand on les équipe bien, ils sont capable de faire ce travail et d'être capable de livrer la marchandise. Parce que, je ne vous cache pas que, quand cela est arrivé puis on a dit : O.K., tout le monde est rendu à la maison, attends, là, on se posait des questions, là : Quand on aura la possibilité de repartir les chantiers, comment on va le faire? Est-ce que les équipes seront prêtes? Il y a un sous-ministre adjoint qui était spécifiquement responsable, là, de s'assurer que toutes les équipes aient les ressources nécessaires, équipements et autres, puis ça a été le cas.

Alors là, d'ici Noël, ces employés, on ne les reverra peut-être pas dans notre tour. Est-ce qu'on va augmenter à plus de 25 % cette possibilité, là, dans les prochains mois? Peut-être, je ne peux pas parler au nom de la Santé publique, mais, à quelque part, il est certain que c'est un changement qui est important dans nos façons de se transporter entre le travail et la maison.

Mme Ghazal : Bien, je suis contente d'entendre le ministre dire ça, mais, si on veut être rigoureux, c'est-à-dire qu'on constate ça, on le voit, le ministre le voit dans son milieu de travail, dans son ministère, c'est la même chose partout, mais qu'est-ce qu'on fait avec ça? Est-ce que, je veux dire, on laisse ça aller comme ça puis ce n'est pas grave, on continue avec un projet qui ne fonctionne pas? Est-ce qu'au moins le ministre a fait une analyse? Parce qu'on le sait, l'objectif, c'est de réduire le trafic, l'objectif, c'est que la circulation soit plus facile. Mais, si on est capable de trouver un autre moyen que celui-là pour atteindre le même objectif, pourquoi continuer dans l'idéologie?

Moi, ce que je veux savoir, ce n'est pas que le ministre change d'idée maintenant, là, je ne m'attends pas à des miracles. Moi, ce que je me dis, c'est : Est-ce que le ministre, par exemple, peut faire une étude ou une analyse de l'après-COVID, comment ça va être? Combien de gens maintenant sur la... à Lévis, qui, leur employeur, finalement... ils n'auront pas besoin de se déplacer tant que ça? Est-ce qu'on est capable d'évaluer ça? Moi, je suis certaine qu'il y a des... que le ministère peut faire cette étude-là et cette analyse-là pour dire : Oh! les besoins ont changé, tout a changé, donc la solution avec laquelle on venait, peut-être qu'elle n'est pas si bonne que ça dans ce contexte-là.

• (20 heures) •

M. Bonnardel : Vous amenez une bonne question, et c'est peut-être prématuré de le faire immédiatement, ne sachant pas si, dans trois mois, quatre mois, on aura retrouvé une certaine normalité, où les entreprises pourront ramener les gens dans les différentes tours dans les deux grandes villes de Montréal et de Québec.

Mais on a un partenaire, là-dedans, indéniable qu'est la SAAQ. Et là il est certain que, présentement, tous ceux qui possèdent un deuxième véhicule à la maison, il y ait des bonnes chances que ce deuxième véhicule soit stationné toujours à la maison. Et est-ce qu'on verra un nombre de véhicules moindre en termes d'immatriculation dans la prochaine année? Possible, mais dites-vous, présentement, là, qu'il y a encore le même nombre de véhicules immatriculés.

Je vous disais, pendant le projet de loi n° 17, qu'il y avait juste un endroit, c'est à Montréal, là, légère, légère diminution du nombre d'immatriculations au Québec. Partout ailleurs, ça a légèrement augmenté. Mais présentement les gens ne se sont pas débarrassés du deuxième véhicule. Est-ce qu'ils le feront?

Si les employeurs disent : Bien là, à partir d'aujourd'hui, on a besoin de moins de pieds carrés dans nos bureaux à Montréal, ailleurs, vous allez pouvoir travailler de la maison, on vous fournit de l'équipement, il est certain que les familles vont se dire : Bien là, l'option du deuxième véhicule ou peut-être même des deux, c'est de vendre puis de s'acheter un véhicule électrique, parce qu'on en aura besoin juste d'un. C'est tout ça, là, qui...

Mme Ghazal : Donc, le ministre va attendre d'avoir cette analyse-là, ...

M. Bonnardel : Bien...

Mme Ghazal : ...d'avoir les chiffres avec la SAAQ avant de dire : Bien, on y va tête baissée, vers le troisième lien. Parce qu'il y a aussi... Les impacts négatifs, ça, on les connaît. Quand on a parlé, je m'en rappelle, la députée de... ma collègue de Taschereau vous avait parlé du trafic induit. Même si les gens, peut-être, feront plus de télétravail, etc., dès qu'on met une route, quatre ans plus tard, elle se remplit, là, c'est indéniable, ça s'est passé partout, ça ne sera pas différent au Québec. Ça va augmenter le trafic au centre-ville, l'étalement urbain, les gens vont aller plus loin. Donc, on connaît les effets négatifs, on n'a pas besoin de le vivre pour y toucher puis voir qu'est-ce que ça fait. Mais les effets positifs...

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

Mme Ghazal : ...ne sont pas là.

La Présidente (Mme Grondin) : Désolée de vous couper. Donc, je suis prête à entendre M. le député... Non, M. le député de Mont-Royal.

M. Arcand : Merci, Mme la Présidente. On a parlé du REM tout à l'heure, on reviendra un peu plus tard pour parler de sujets montréalais, mais j'aimerais immédiatement aborder la question, évidemment, du transport régional, parce que c'est une préoccupation qui est importante pour plusieurs personnes dans nos régions et à un point tel, d'ailleurs, qu'au mois de février 2018 nous avons, comme gouvernement, fait un sommet sur le transport régional. Et le comité que vous avez créé récemment, au cours des derniers mois, suite à la décision d'Air Canada, avait été... il y avait une espèce de comité qui avait été créé, justement, pour se pencher sur cette question-là.

Visiblement, entre 2018 et 2020, le comité n'a pas eu l'air à siéger de façon très importante. Mais, au-delà de cette considération-là, M. le ministre, je vous connais depuis 2007, parce qu'on a en commun le fait qu'on a été collègues depuis un certain nombre d'années maintenant, et la façon dont je vous perçois, à travers les interventions que vous avez faites au fil des dernières années, je vous ai vu dans le dossier Uber, entre autres, où vous étiez en faveur, évidemment, de ces technologies, etc., et vous étiez surtout quelqu'un qui croyiez aux forces du marché. Vous m'apparaissez toujours comme quelqu'un qui croit aux forces du marché et qui, évidemment, n'est pas un grand partisan d'une aide gouvernementale, particulièrement dans des secteurs comme celui-là.

Vous avez créé un comité qui va se réunir, auquel nous faisons partie actuellement, sur le transport régional. Je sais qu'il y a eu, depuis les dernières semaines, certaines initiatives, Air Creebec qui commence à offrir un peu de services, la société Pascan qui commence aussi à offrir un peu de services, mais ce n'est pas solide, solide encore de ce côté-là.

Mais, moi, ce que j'aimerais savoir, c'est le fond de votre pensée véritablement là-dessus. Est-ce que vous êtes toujours ouvert à une aide gouvernementale pour rassurer les citoyens des régions pour avoir au moins un minimum de stabilité? Parce que, même si ces entreprises offrent des services actuellement, il n'y a rien qui me dit que ces services-là vont être totalement définitifs. Et ça, c'est ma première question.

Puis ma deuxième question : Est-ce que... Parce que je sais que le ministre de l'Économie, lui, dans certaines entrevues qu'il a données, croit fermement au fait que l'avenir du transport aérien régional passe par Air Canada. Pour lui, Air Canada est un joueur incontournable. Les maires ont... et incluant le maire de Québec, en passant, nous avaient dit, lors du transport régional : Il faut se débarrasser d'Air Canada dans le transport régional. Si on ne se débarrasse pas d'Air Canada, on n'aura pas de véritable situation qui va s'améliorer.

Alors, je voulais juste connaître un peu le fond de votre pensée là-dessus, parce que c'est très important. J'ai l'impression que vous êtes ouvert à discuter, mais que ce n'est pas dans votre nature profonde de penser à ce que certaines compagnies québécoises, certaines compagnies aériennes puissent être aidées. Est-ce que je me trompe en disant ça?

M. Bonnardel : Bien, premièrement, vous l'avez nommé, il y a un éléphant dans la pièce, qui s'appelle Air Canada. Vous étiez partie prenante, vous étiez présent à la première rencontre que nous avons eue avec les différents joueurs, et il y en aura une autre, là, d'ici 10 jours ou à peu près. Et, juste avant de continuer sur Air Canada, vous le savez, dès le début de la pandémie, on a mis un programme en place de 40 millions. Il fallait rapidement répondre aux besoins des différentes régions du Québec, de ne pas les abandonner. Pour ne pas pointer notre collègue des Îles-de-la-Madeleine particulièrement, que ce soit par la suite Gaspé, que ce soit l'Abitibi, que ce soit la Côte-Nord, il était impensable de ne pas avoir minimalement un service pour le transport médical ou marchandises quelconques puis de s'assurer, au moins, qu'il y ait un lien. On l'a prolongé, ce programme de 40 millions, puis vous le savez, je l'ai mentionné lors de la dernière rencontre, on l'a dit aussi publiquement.

Et là je reviens à l'éléphant dans la pièce, qui est Air Canada. Il y a une certaine évolution, suite à la première rencontre que nous avons eue, et, respectueusement, je vais attendre de rencontrer tous les intervenants pour leur dire quel est le positionnement futur d'Air Canada. Je vous l'ai mentionné, je l'ai dit, puis là je n'ai pas de gêne de le répéter publiquement, pour moi, il serait difficile de ne pas avoir Air Canada comme partenaire. Puis je l'ai dit aussi devant les médias, là. Si on veut s'assurer que les destinations qui sont devenues orphelines d'Air Canada, mais qui, aujourd'hui, sont... on a répondu avec Pascan, ou autres, les destinations qui étaient abandonnées, ça, c'est le court terme, O.K., en septembre, on va être capable de répondre. Air Canada revient sur... abandonne les îles à partir du

8 septembre, on aura un service autre, mais le député le sait très bien, mais on aura un service, donc, qui revient sur Bagotville, Sept-Îles et Rouyn-Noranda.

Mais, après ça, moyen, long terme, quel est le plan de match, là? Quelles sont les options que nous avons? Vous avez Régionair, vous avez différentes solutions qui viennent d'un peu partout, peut-être des alliances avec certains joueurs sur le marché régional au Québec, qui se disent : Bien, nous, on a la solution, nous, on a la nôtre, puis de quelle façon on va travailler avec Air Canada, puis est-ce qu'Air Canada peut nous signer un pacte de non-concurrence, je vais le dire ainsi, pour la suite des choses. C'est toutes des questions qu'on se doit d'avoir. Et est-ce que je mets un non final à une aide additionnelle pour supporter ces sociétés? Je suis prêt à mettre tout sur la table, M. le député, je l'ai mentionné. Alors, de quelle façon on va pouvoir y répondre? Quelle sera la... Puis là on a des experts qui sont avec nous, là, des gens du HEC, M. Roy. On a des partenaires, là, que vous connaissez très, très bien, qui sont dans le marché depuis longtemps puis qui connaissent Air Canada, connaissent les joueurs régionaux que nous avons au Québec.

Et c'est une bataille qu'on entend depuis des années, là, depuis des années et des années, c'est toujours la même chose, ça a été un service à la clientèle déficient, ça a été des prix exorbitants pour différentes destinations. Puis là on doit donner un peu de prévisibilité à ces usagers, ces citoyens, qu'ils soient aux Îles, qu'ils soient à Gaspé, qu'ils soient à Rouyn, qu'ils soient partout, en se disant : Moi, je veux faire Rouyn-Montréal, Montréal-Paris, est-ce que j'utilise les codes de réservation d'Air Canada? Bien, c'est ce qui serait le mieux, vous m'avez déjà entendu là-dessus.

Maintenant, quand je parle de prévisibilité, c'est tout aussi une question de prix. Hors saison, mauvaise saison, on ne peut pas avoir un débalancement entre un 800 \$ Montréal-Les Îles l'été, en période de pointe, puis, je ne sais pas, moi, 1 500 \$ l'hiver. Il faut qu'on soit capable d'avoir un prix. Puis on a un programme de réduction de coûts, qui est en place présentement, qui fonctionne, qui est extrêmement populaire. Mais c'est tout ça aussi, là, qu'on devra évaluer, là, parce que, bon, il y a des millions sur la table pour ce programme, il y a des millions sur la table pour le programme d'aide aux destinations qui ont été abandonnées, même un peu plus loin aussi, tout comme le fédéral l'a fait. J'ai eu des discussions, vous le savez aussi, je vous l'ai dit, avec le fédéral, mais, de ce côté, ils ne sont pas très, très chauds à nous donner des sommes additionnelles pour le moment, outre les destinations lointaines qui n'ont pas de lien autoroutier.

Alors, je ne peux pas dire non, là. À votre question, là, je ne peux pas dire non en vous disant : Je mets un x sur toute aide possible dans le futur. On va devoir avoir une proposition, d'ici Noël, qui sera pérenne, là. Et je ne veux pas un plan de match, je ne veux pas un plan d'affaires qui va durer 18 mois, deux ans, là, je veux un plan d'affaires qui va durer dans le temps, avec un partenaire. Puis ce partenaire, bien, c'est celui que je vous ai nommé, qui a des avions rouges et blancs. Alors, là-dessus, c'est indéniable, là, que je ne peux pas voir Air Canada revenir sur le marché des destinations abandonnées dans trois, quatre, cinq ans parce que soudainement la situation revient à la normale puis ce serait le fun qu'on vienne couper les prix puis couper les ailes à ceux qui y participent.

• (20 h 10) •

M. Arcand : Mais est-ce que je comprends, dans votre intervention, que tout doit passer par Air Canada? Est-ce que je comprends que c'est...

M. Bonnardel : Bien, écoutez, cette question, je l'ai posée, certains y ont répondu, vous m'avez questionné. Air Canada, c'est un joueur mondial. C'est notre transporteur national. Il est dans toutes les provinces. Il décide aujourd'hui de rester sur un petit marché des quatre destinations que je vous ai mentionnées. Est-ce qu'ils vont garder ces quatre destinations dans le futur, Montréal-Québec, Montréal-Bagot, Montréal—Sept-Îles, Montréal-Rouyn? Possible. Là, ils nous disent, donc : Les autres, là, on vous laisse ça, là, le marché est là. O.K.

Maintenant, je ne vous dis pas qu'on ne peut pas se battre contre Air Canada avec différents transporteurs, avec les partenaires qui vont lever la main. Mais vous comprendrez, j'aime mieux m'associer avec le transporteur national et d'avoir une entente bénéfique pour eux, bénéfique pour nous, que de me dire : Possiblement, j'entrerais en guerre contre ce transporteur mondial dans trois, quatre, cinq ans peut-être, si le marché revenait à la normale. Puis là je vous dis : Air Canada. Est-ce qu'il y a un autre joueur qui peut être partenaire si Air Canada nous disait : Nous, on ne veut rien savoir de vous? Possible. Possible. Mais c'est pour ça qu'on n'a pas de temps à perdre, là. À court terme, on va régler le problème. On a réglé le problème déjà pour répondre aux besoins de ces destinations. Mais le moyen, long terme, c'est tout un défi qu'on a devant nous, là.

M. Arcand : Mais vous croyez... Parce qu'il y en a qui vont vous dire : Air Canada, pour employer l'expression, est capable de voler de ses propres ailes, comme on dit. C'est plutôt le gouvernement avec des transporteurs régionaux qui pourraient faire une meilleure alliance, vous ne pensez pas?

M. Bonnardel : Je ne veux pas parler et amener, respectueusement, pour tous ceux qui sont sur la table, là... C'est correct que vous posiez la question, c'est normal. Maintenant, il y a plusieurs intervenants, il y a plusieurs personnes qui y travaillent. Je veux laisser la liberté à tout le monde de mettre sur la table les projets qu'ils ont, de démontrer les bienfaits, d'avoir une analyse rigoureuse, pas de moi, mais d'experts dans le domaine, qui vont me dire : Bien, à la fin, là, quand on se rencontrera peut-être la dernière fois, on aura trois options, quatre options, deux options. Puis on se dira : Est-ce que c'est une option sur l'ensemble du Québec? Est-ce que ce sont des options dans différentes régions parce qu'ils répondent aux besoins de Gaspésie-Les Îles, l'autre répond aux besoins de l'Abitibi? Peut-être. Peut-être. Peut-être que ce seront différents joueurs, deux, trois, qui vont être des partenaires... bien, je dis

partenaires, qui auront de l'aide peut-être du gouvernement dans tout ça pour avoir cette possibilité de répondre aux usagers, puis aux citoyens, puis aux clients futurs.

Mais je ne veux pas qu'on se trompe, là, je ne veux pas qu'on mette un programme en place, s'il y a lieu, ou qu'on ait des partenaires... Ces partenaires aussi, on doit s'assurer de leur capitalisation, de leur force — vous le savez, vous êtes du monde des affaires — leur force, là, financière, là, jusqu'à quel point on... Ils ne doivent pas être juste aux crochets de nous, là, s'il y a lieu, là. Moi, je veux avoir des sociétés qui vont être capables de supporter x nombre de... S'il faut s'acheter deux Dash 300, 400 additionnels, peu importe, est-ce qu'ils ont cette capacité, la maintenance, les pilotes? Il va y avoir de multiples, multiples questions pour s'assurer d'avoir des partenaires solides. Je reste persuadé qu'on en a au Québec.

Alors, les défis... Puis ces partenaires sont déjà en discussion avec les différents aéroports, les différentes communautés. Les chambres de commerce font valoir leurs points, font valoir leurs points à nous aussi. Mais je veux un travail rigoureux. Je pense qu'on a mis des très, très bonnes personnes dans l'équipe, le groupe que nous formons, plus, pour ne pas le nommer, M. Roy, qui est des HEC, qui est un expert dans le domaine aussi. À la fin, moi, je veux x nombre d'options, puis je pense qu'on sera capable d'évaluer avec ça quelle sera la... quelles seront, peut-être, les mesures ou la mesure qui sera la plus pérenne pour l'ensemble des régions du Québec et de voir de quelle façon on aurait un partenaire avec nous qui faciliterait les réservations des clients un peu partout au Québec.

M. Arcand : Mais, quand il y a eu un premier rapport que j'ai vu, de la part des maires... Et, dans ce premier rapport-là, je ne peux pas dire que ça m'apparaissait consensuel, là, il n'y avait pas une solution évidente, là, qui prévalait. Est-ce que vous vous attendez à ce que, dans ce comité que vous avez formé, qu'il y ait, à un moment donné, un consensus ou quelque chose, ou si vous allez prendre votre décision...

M. Bonnardel : Bien, vous faites de la politique, M. le député, depuis aussi longtemps que moi, vous êtes bien conscient que — je vais le dire poliment — vous êtes bien conscient qu'il est possible que certaines régions tirent de leur côté avec certains transporteurs en se disant : Moi, c'est ma solution, puis c'est notre solution pour notre région, puis c'est ça qu'on veut. Il est possible. On ne veut pas de projet mur à mur partout au Québec. Peut-être. Mais je pense qu'à la fin, je le mentionne, là, ce n'est pas une décision de François, c'est une décision que des experts vont me mettre ou nous mettre sur la table. Je vais les exposer, mais, à quelque part, je suis bien conscient que ça risque d'être difficile d'avoir l'unanimité, là. J'espère, mais, à quelque part, je veux trouver la meilleure voie de passage pour être capable d'avoir une solution qui va être pérenne pour l'ensemble des régions du Québec. Mais je suis conscient que tout le monde peut tirer de son côté en se disant : C'est moi qui ai la meilleure. Non, c'est moi. Mais est-ce que ce sera plusieurs joueurs qui y participeront? Peut-être. Peut-être.

M. Arcand : Pouvez-vous, à ce moment-ci, me donner comment vous voyez... Vous dites : Écoutez, il faut prendre la décision assez vite, là. J'aimerais que vous m'indiquiez de quelle façon vous voyez les choses, quand vous dites : On ne peut pas attendre trop longtemps, la population est en droit — et on est d'accord avec vous — la population est en droit de s'attendre à une stabilité au niveau du service qui est offert par, à tout le moins, une compagnie aérienne. Puis il y a toute la question également des tarifs qui est en cause. Parce que c'est beau d'avoir du service, mais, si ça coûte 1 000 \$ faire l'aller-retour aux Îles, par exemple, chez mon collègue, Montréal-Les Îles, là, je ne suis pas sûr qu'on va être nécessairement avancés. Alors, j'aimerais juste que vous me disiez, vous, comment vous voyez la suite des choses avec ce comité puis comment vous voyez, si je peux me permettre l'expression, cet atterrissage.

M. Bonnardel : Bien, vous connaissez un peu les échéanciers que j'ai déposés, suite à notre première rencontre. On aura une rencontre dans les prochains 10 jours. On en aura une autre en septembre puis une finale, peut-être, en octobre. Parce que je disais que je souhaitais qu'on ait une analyse par la suite, fin octobre, début novembre, qu'on prenne un bon mois, s'il le faut, puis qu'on soit capable, en fin d'année, de dire : Bien, O.K., voici le portrait que nous avons des différents joueurs, les opportunités pour chacune des régions, s'il y a lieu, sinon, une idée commune pour l'ensemble du Québec, et que, pour l'année 2020-2021, on ait un départ, qu'une société prenne son envol, que plusieurs sociétés prennent leur envol, mais que... J'aimerais ça, moi, qu'au début, au deuxième trimestre de 2020-2021, qu'on ait une solution pérenne qui démarre et qu'on soit capable de dire : Bien, on a trouvé une piste de solution, puis qu'on revoie tous nos programmes, là. Que ce soit le suivi de 40 millions, si le programme est terminé ou non, que ce soit le programme d'aide qu'on a aussi pour les voyageurs, il faut que je calcule tout ça, là. Parce que vous avez raison quand vous me dites : Est-ce que c'est hors de question que le gouvernement puisse y participer? Non. Mais les sommes qu'on y met déjà, si on les transfère de l'autre côté pour assurer un départ, ça peut être une solution aussi. Mais là je suppose.

M. Arcand : C'est parce qu'il y a deux éléments dans ça. Il y a le service régulier à un tarif raisonnable. Alors, à partir de ce moment-là, la... je ne sais pas si vous serez d'accord avec moi, mais tous les experts à qui j'ai parlé, même des gens chez Pascan, d'autres entreprises, les Air Creebec de ce monde, et je vous dirais même quelques experts, tout le monde me dit : Bien, compte tenu de ces deux objectifs-là, il est très clair que ça va prendre des investissements de la part du gouvernement, qui peuvent être plus ou moins massifs, mais qui vont devoir être faits. Parce que la difficulté de rencontrer ces objectifs-là, elle est très importante. Ce n'est pas pour rien que, depuis des années, c'est comme ça. Alors, je...

M. Bonnardel : Bien, votre...

La Présidente (Mme Grondin) : Il ne vous reste qu'une minute.

• (20 h 20) •

M. Bonnardel : Ah! bien, ce sera facile en une minute. Il y avait un partenaire non négligeable avec nous, là, dans cette rencontre, c'était mon collègue le ministre de l'Économie. Alors, on est conscient... puis c'est pour ça que j'ai demandé à mon collègue d'être présent. Il est indéniable que, si le gouvernement avait à participer pour supporter en capitalisation ou, peu importe, en achats d'aéronefs, ou autres, bien, ce n'est pas le... ça pourrait être le ministère de l'Économie qui soit un partenaire dans le futur. Donc, on sera un duo, je pense, humblement, là, important pour la suite des choses, puis d'assurer d'avoir un programme, s'il y a lieu, intéressant pour tous les joueurs, sinon un joueur, mais toujours dans un contexte... N'oublions jamais notre transporteur national, là, qui n'est pas très loin, que je considère — puis, si je me trompe, vous me le dites — que je considère non négligeable, puis qu'on se doit de s'assurer que lui, bien, participe avec nous. Comment? Est-ce que les destinations qu'ils vont reprendre, ils pourraient les abandonner aussi dans le futur? Ça va être à discuter.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le ministre. Donc, je suis prête à entendre le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Je veux réitérer au ministre que le député de Mont-Royal—Outremont et moi-même ne nous sommes pas concertés, mais on va aborder les mêmes thèmes : transport aérien, cher à mes yeux, bien entendu.

Alors, oui, on fait partie d'un comité. Je sais que vous allez réserver certains de vos propos pour la prochaine rencontre, qui est prévue le 28 août prochain. Je voulais mentionner que le programme qui a été prolongé, le programme d'urgence, là, pendant la pandémie, qui a été prolongé jusqu'au 31 octobre, a donné des résultats positifs. Je vous remercie de l'avoir mis en place et d'avoir accepté la proposition de le prolonger encore. J'ai un doute quant à la fin de ce programme-là, compte tenu de l'ampleur du dossier, du chantier qui est devant nous.

Est-ce que vous considérez la possibilité de prolonger la durée de ce programme d'urgence au-delà du 31 octobre, compte tenu que, là, on se prépare à une deuxième vague, que ça pourrait être tout aussi difficile, le 1er novembre que le 31 octobre, d'assurer un service minimal aux régions, les régions éloignées et les régions isolées?

M. Bonnardel : Bien, M. le député, je peux vous assurer d'une chose, on n'a pas lésiné. Quand on a vu qu'on pouvait continuer le programme parce que les sommes étaient... il y avait des sommes encore disponibles, puis avec la décision d'Air Canada, bien, c'était indéniable de donner les outils financiers, s'il y a lieu, aux différentes entreprises. Certaines en ont profité plus que d'autres. Tant mieux. Tant mieux.

Est-ce qu'on pourrait prolonger? Tout est sur la table. Si les sommes ne sont pas toutes dépensées... Je ne crois pas qu'il y aura un retour à la normale dans le secteur de l'aviation à court terme, là. Les prévisions ne sont pas très, très optimistes pour... En tout cas, fin 2020 et même fin 2021, là, il n'y a rien qui nous démontre que les sociétés vont retrouver un certain achalandage, mais bon. Assurément, votre question, la première, là, je vous dis que, oui, s'il y a lieu, on va... je vais proposer un prolongement, si les sommes n'étaient pas toutes dépensées.

M. Arseneau : Ou si la situation le commande, parce qu'il est possible que toutes les sommes soient dépensées mais que la solution qu'on voudrait mettre en place ne soit pas prête pour le 1er novembre. Donc, éventuellement, on pourrait avoir besoin d'avoir une rallonge au programme. Est-ce que vous pourriez faire la demande à votre collègue et au Conseil du trésor éventuellement?

M. Bonnardel : Bien, il est certain que le futur projet ou les futurs projets pour le moyen, long terme ne seront pas prêts le 1er novembre. Ça, j'en suis persuadé, là. Je pense qu'on va avoir besoin des derniers mois de l'année pour s'assurer d'avoir pris la meilleure des décisions puis d'informer tous les acteurs. Mais il est certain que, si j'avais à cogner à la porte de mon collègue des Finances, je suis persuadé d'avoir une certaine ouverture de sa part, je ne peux pas prétendre de rien. Maintenant, les sommes sont disponibles, on verra jusqu'à quel point le fonds sera vide ou non d'ici l'échéance.

M. Arseneau : D'accord. Bien, on suivra le dossier de très près, vous et moi, ça, c'est clair. Maintenant, je voudrais revenir sur la notion de partenariat avec le transporteur Air Canada. Récemment, je crois que ça fait à peine 10 jours, une semaine, Air Canada a annoncé des prix ridiculement bas pour desservir à nouveau Sept-Îles à compter du 8 septembre, je crois, 219 \$. C'est ce à quoi il nous a habitués dans le passé.

Pour contrer ce genre de pratique commerciale, il avait déjà été évoqué mettre en place un prix plancher ou encore un prix de référence qui permettrait de juger, là, du réalisme d'une pratique comme celle-là. Est-ce que... et en faisant abstraction des travaux du comité en place, est-ce que cette mesure-là, qui a déjà été évoquée au sommet en 2018, est-ce qu'elle a fait l'objet d'une analyse de la part du ministère des Transports ou encore du ministère de l'Économie, à savoir si, d'une part, le gouvernement du Québec pourrait mettre en place une telle mesure sans avoir l'aval du fédéral? Et, d'autre part, est-ce que ça pourrait être, disons, réaliste, applicable, disons?

M. Bonnardel : Bien, je ne crois pas qu'il y ait eu de discussions avec le fédéral ou de travaux qui ont été entamés par le ministère ou même à l'époque de l'ancien gouvernement pour évaluer cette situation. Je sais qu'il y avait eu des discussions. Certains ont soulevé cette possible idée.

À court terme, si les acteurs du groupe nous disaient : Il faut l'évaluer, bien, on le mettra sur la table. Est-ce que c'est une des options possibles? Je n'en ai aucune idée. Mais, à la base, je pense que... comme je le mentionnais tantôt, je pense qu'on a des bons joueurs au Québec qui ont certainement les capacités financières, peut-être qu'on peut leur donner un petit coup de main, là, mais capacités financières adéquates pour dire : Je supporte le marché québécois au complet, sinon, différentes régions, et que, par la suite, on ait un... je vais dire, un pacte de non-concurrence. Pour moi, ça, c'est, dans une entente comme celle-là, c'est possible de le faire, c'est possible de le faire et de s'assurer que, sur une entente à long terme, pas deux ans, là, pas trois ans, à long terme, on ait une entente spécifique avec Air Canada, s'il le faut, pour dire : Bien, on signe un pacte de x nombre d'années, vous ne mettez pas les pattes sur ces différentes destinations. Et là on sera capable d'avoir la prévisibilité pour le prix, les fréquences de vol, qui sont la première chose... Vous le savez très bien, vous voyagez à toutes les semaines.

M. Arseneau : Oui, oui.

M. Bonnardel : Si vous n'avez pas de prévisibilité, bien, ça devient compliqué.

M. Arseneau : D'accord. Je vois que l'objectif serait, en toute bonne foi, de négocier une entente avec Air Canada, qui se retirerait de certains marchés. J'imagine qu'ils demanderaient une contrepartie sur certains autres marchés, mais qu'on aurait une entente qui pourrait nous projeter dans l'avenir et développer des services pour toutes les destinations ou la plupart des liaisons. Je dirais que c'est dans un monde idéal.

Je ne veux pas être prophète de malheur, mais en 2006-2007, la ministre de l'époque, Julie Boulet, avait tenté de négocier avec le même transporteur. Il y avait déjà 5 millions sur la table. Et c'était, en fait, renouveler l'entente qui avait été convenue pour le maintien des liaisons, à l'époque. Et Air Canada a poliment remercié la ministre en disant : Je n'ai pas besoin de votre argent, je suis capable de faire des affaires sur mes propres bases et en fonction de mes actionnaires sans nécessairement être contraint de quelque façon que ce soit.

Alors, j'espère que la pandémie, la période actuelle aura fait évoluer la pensée d'Air Canada. Je vous trouve, M. le ministre, sincèrement optimiste. Vous avez peut-être de l'information que je n'ai pas. Je souhaite sincèrement qu'on puisse obtenir, de la part d'Air Canada, une ouverture qu'ils n'ont pas démontrée dans le passé. Mais je ne vous demanderai pas de nous dire jusqu'à quel point les négociations sont avancées avec Air Canada ou avec le gouvernement fédéral. J'imagine que vous aurez la même réponse que tout à l'heure. On a hâte au 28 août pour la suite des choses.

Cela dit, vous avez mentionné que tout pouvait être sur la table concernant les programmes du gouvernement, du ministère des Transports, et je vous avoue que ce n'est pas sans m'inquiéter, puisque le Programme de réduction des tarifs aériens, qui a été... qui est en place depuis nombre d'années et qui a été bonifié en 2018 — l'année passée, lors de l'étude des crédits, on en discutait — est un franc succès. Est-ce que j'ai mal interprété? Est-ce que j'ai mal compris? Est-ce que vous pourriez considérer de reprendre des sommes à ce programme-là pour aider des transporteurs? Est-ce que c'est ça que vous évoquiez, ou est-ce que le programme, rassurez-moi, est-ce que le Programme de réduction des tarifs aériens, compte tenu de son succès, est là pour rester?

• (20 h 30) •

M. Bonnardel : Ce programme existe. Il est là pour rester. Maintenant, comme tout programme, c'est mon devoir de l'évaluer, ce programme. Et, dans ce contexte, si on met en place des ententes régionales ou une entente panquébécoise avec un transporteur, bien, on va regarder de quelle façon on va assurer une prévisibilité sur le prix, une prévisibilité sur la fréquence, le programme qui existe présentement versus le remboursement que nous donnons à certains clients dans différentes... sur le territoire québécois. Donc, à court terme, pas d'inquiétude, là, même moyen terme, pas d'inquiétude.

M. Arseneau : Est-ce que vous pourriez nous dire, justement, vous l'aviez fait l'an dernier, si, justement, le nombre de demandes a encore augmenté au cours de la dernière année? Quel est l'état de la situation pour ce programme-là en date, disons, du mois d'avril dernier, là, à la fin de l'exercice financier, en fin mars? Vous aviez les chiffres l'an dernier. Si vous les aviez pour cette année, même si ce n'est pas séance tenante, on pouvait les avoir un peu plus tard...

M. Bonnardel : Je vous sors ça dans les prochaines minutes. Si le député de l'opposition officielle me le permet, je vous exposerai les chiffres, là, qui, je me souviens, là, de mémoire, sont en augmentation.

M. Arseneau : Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Donc, nous revenons à l'opposition officielle. M. le député de Mont-Royal.

M. Arcand : Merci, Mme la Présidente. J'aimerais vous parler du projet de loi n° 61, parce que c'est un projet de loi sur lequel, évidemment, nous avons été en opposition. Et je voudrais vous parler plus spécifiquement de

la ligne bleue, parce que... à Montréal, qui est probablement un des aspects litigieux qui fait en sorte que vous avez créé le projet de loi n° 61, entre autres, parce que c'est celui, probablement, qui est le plus compliqué à faire, étant donné que vous êtes dans un milieu urbain, que le prolongement de la ligne du métro qui se fait à Montréal, évidemment, implique énormément de négociations et peut impliquer des coûts.

Le problème, c'est que le seul fait d'arriver avec le projet de loi n° 61, ce que ça a fait, évidemment, c'est que la Société de transport de Montréal ne négocie à peu près pas avec personne, ou c'est plus difficile de négocier avec les gens parce qu'ils disent : Écoutez, le gouvernement va nous régler ça bientôt avec une loi qui va être adoptée. Et on en arrive aussi, d'une part, à certains abus sur le fait, également, que certaines expropriations risquent de coûter infiniment plus cher.

Et j'ai abordé la question avec certains intervenants, entre autres, puis je vous donne l'exemple, aux Galeries d'Anjou, à Montréal, où, par exemple, les gens nous disent : Écoutez, qu'il y ait une station de métro de la ligne bleue aux Galeries d'Anjou, on n'a pas de problème, sauf que la Société de transport de Montréal veut nous enlever à peu près la moitié du stationnement. Et les Galeries d'Anjou, ce n'est plus un centre d'achat régional, ou, enfin, qui... C'est vraiment beaucoup plus local que ça l'était il y a 20 ans, parce qu'il y a plein d'unités, des condos autour, etc.

Alors, moi, j'ai l'impression que, dans les négociations au sujet de la ligne bleue, vous avez laissé à la ville de Montréal, à la Société de transport, le soin de procéder, mais, par vos actions, les négociations sont plus difficiles, parce que tout le monde se dit : Écoutez, ils s'en viennent, là, avec la loi, là, et ça va être adopté, etc., et donc... Et, en plus, moi, ce que je trouve le plus grave dans ça, c'est qu'en bout de ligne... on m'a parlé d'une décision sur un centre d'achats, là, qu'un juge a dit : Vous ne pouvez pas exproprier la moitié d'un centre d'achats, vous devez exproprier tout le centre d'achats... ça veut dire que les coûts risquent d'être infiniment plus élevés.

Alors, c'est une préoccupation que j'ai, parce que, comme vous le savez, aujourd'hui, au Québec, les projets, c'est toujours plus long qu'on voudrait que ce soit. Quand j'étais ministre de l'Énergie, il y avait, entre autres, la fameuse ligne, à Saint-Adolphe-d'Howard, pour Hydro-Québec, là, qui a pris des années. Je pense qu'on est en train de la finir, là, ou elle est finie, mais ça a pris... je pense, ça a commencé en 2010, ou quelque chose comme ça, et ça a pris 10 ans pour une ligne. Et là on parle d'une station de métro en plein cœur d'un milieu urbain.

Alors, ma question, elle est très simple : Est-ce qu'il ne serait pas le temps d'envoyer un signal, de dire : Écoutez, on va laisser quand même... au lieu d'avoir cette espèce d'épée de Damoclès qu'est la loi n° 61, on va laisser la chance aux parties d'avancer, plutôt que de mettre cette épée de Damoclès, et qui fait en sorte qu'en bout de ligne ça va coûter plus cher. Puis je comprends que ça peut prendre plus de temps, je comprends ça, mais je pense qu'à un moment donné il faut essayer d'obtenir, dans des dossiers comme ça, un minimum de consensus.

M. Bonnardel : Bien, est-ce que vous permettez, M. le député, que je donne les chiffres du vol aérien à votre collègue des Îles? Donc, en date du 23 juin 2020, il y a 5,8 millions qui ont été versés aux résidents admissibles pour les déplacements en cours d'année 2019-2020. Ça, ça inclut les deux volets : volets 1 et 2 pour 5,1 millions, et volet 3 pour 730 000 \$. Et, pour votre gouverne personnelle, imaginez, on est passés, en 2017-2018, de 5 482 demandes à 15 386 demandes, en 2019-2020, pour les volets 1 et 2. Et le volet 3, qui est apparu pour les deux dernières années, on est passés, de, 2018-2019, 3 689 à 4 996.

Donc, vous touchez, M. le député, un bon point. Premièrement, bien avant le projet de loi n° 61, le projet de la ligne bleue, on en parle depuis très longtemps. Et le processus d'expropriation avait été entamé voilà bien longtemps avant le projet de loi n° 61. Votre parti politique, comme tous les partis d'opposition, a décidé de ne pas voter... de ne pas procéder pour adopter le projet de loi n° 61.

Vous êtes conscient, comme ancien président du Conseil du trésor, vous connaissez les directives, vous savez, le processus de directives des grands travaux, vous connaissez les directives qui sont l'évaluation environnementale, les processus d'expropriation. J'ai mentionné publiquement, lors d'un point de presse, qu'il y avait présentement plus de 500 cas d'expropriation dans le secteur Anjou, 500 : 250 qui devraient se régler de gré à gré, 250 autres qui sont problématiques. La Cour supérieure, vous avez soulevé ce point, est partie prenante, donc, de cette... on va dire dispute, là, ou évaluation entre la valeur de l'expropriation entre l'exproprié et l'expropriant. Et il est certain que, dans ce cas-ci, présentement, il y aura des délais.

Et le projet de loi n° 61 était déposé pour protéger l'exproprié, lui donner, encore une fois, ses droits, mais d'être capable aussi de procéder, toujours dans l'intérêt... Quand on dit qu'on exproprie pour du transport, que ce soit du transport collectif ou des grands projets, vous le savez, le ministère des Transports a cette possibilité, dans sa loi, d'exproprier. Et, la plupart du temps, on s'entend... la plupart du temps, majoritairement, on s'entend de gré à gré avec nos expropriés.

Alors là, vous avez des gros joueurs, à Anjou, qui ont décidé de contester. C'est leur droit. Maintenant, est-ce que je peux vous rassurer ou vous assurer qu'il n'y aura pas des délais qui se prolongent pour la ligne bleue? Je pense que vous êtes capable de deviner la réponse.

M. Arcand : Oui, mais, M. le ministre, moi, j'ai parlé aux gens d'Anjou, et ce qu'ils m'ont dit : essentiellement, ils sont très heureux d'avoir une station de la ligne bleue, très heureux. Le problème n'est pas là. Le problème, c'est que, de la façon dont s'est présenté, avec les 1 200 places de stationnements incitatifs qui vont à peu près leur prendre je ne sais pas combien de terrains, à toutes fins pratiques, ça vient de tuer presque complètement les commerces qui sont autour. C'est ça, le problème. Ce n'est pas que le...

Alors, je me dis : Est-ce qu'il peut y avoir une négociation possible? Et, ce que les gens me disent, c'est que la Société de transport de Montréal dit : Bien, écoutez, il n'y a pas de matière à négocier, le gouvernement s'en vient avec la loi bulldozer, là, la loi n° 61, puis on va régler tous les problèmes, et puis c'est ça.

Vous savez, on en a toujours parlé, on se fait, à l'Assemblée nationale, un devoir, ici, de dire que ça prend de l'acceptabilité sociale, qu'il faut quand même que les projets soient le plus consensuels possible. Je suis d'accord avec vous qu'à moment donné il faut prendre une décision. Mais ma question est : Est-ce que, véritablement, en votre âme et conscience, est-ce qu'on est allés... dans le cas de la ligne bleue, là, puis dans le cas du projet de loi n° 61, avez-vous l'impression qu'on est allés au bout du chemin, ou c'est une impatience du premier ministre qui a fait foi de ça? Qu'est-ce qui fait en sorte, là, que c'est devenu, là, aussi prioritaire?

• (20 h 40) •

M. Bonnardel : Bien, premièrement, ce n'est pas du tout une impatience, c'est une volonté, une volonté de remettre des travailleurs au travail, de relancer l'économie, de permettre, dans tous les secteurs — je vais dire les principaux, là, respectueusement pour les autres — que ce soit la santé, éducation et les transports, de remettre notre monde au travail. C'est ça qui était le but. Vous avez décidé du contraire. C'est votre droit comme opposition. On a, dans ce projet de loi, plusieurs projets importants dans tous les domaines. Pour ce qui est de moi, là, c'est 55, si je ne me trompe pas, près de 38 milliards de projets, juste aux Transports.

Oui, dans ce processus... puis on va nommer l'expropriation, pour moi, encore une fois, puis je vous l'ai répété, ce n'est pas mon style, ce n'est pas de bulldozer le processus, là, puis de dire : Vous avez une épée de Damoclès au-dessus de vous, on vous paie tant, puis à la maison. Ce n'est pas ça, là, c'est de donner les mêmes, mêmes, mêmes droits à l'exproprié, mais ne pas prendre deux, trois, quatre puis peut-être cinq ans avant de commencer. Puis c'est leur droit, là, présentement, là, puis je respecte ça au plus haut point, puis je ne veux pas m'ingérer dans ce processus judiciaire qui est entamé présentement, c'est leur droit, mais il est important, dans ce contexte, présentement, qu'on puisse donner...

Puis je vais aller plus loin. Les évaluations environnementales, est-ce qu'on est capable — vous le savez, encore une fois, vous avez été de ce côté-ci — de réduire les délais quand on peut réduire les délais, encore une fois, sans mettre de côté les évaluations environnementales? On a besoin d'évaluer, si on traverse des milieux humides, si on traverse des cours d'eau, on refait un pont à côté de l'autre puis on est au-dessus d'une rivière, j'en conviens. Il faut faire ce travail, mais est-ce qu'on peut accélérer? Est-ce qu'on peut donner plus de ressources au ministère de l'Environnement, s'assurer que, le processus, au lieu de prendre, je donne un exemple, trois ans, peut en prendre 18 mois?

Bien, je pense que vous avez vu la réaction de tous les élus du Québec, en majorité, une grande partie de la population, qui se disent : Bien là, on est dans une situation mondiale extrêmement difficile, on a un taux de chômage qui est encore un peu au-dessus de 10 %. On n'était pas au plein emploi, au Québec, mais presque, dans différentes régions.

Alors, je vous le dis respectueusement, vous le savez, vous avez été assis ici, je pense que ce projet de loi est un projet vecteur important pour l'économie du Québec, pour redonner de l'emploi à tout le monde sans bulldozer tous les processus qui existent présentement au Québec, toutes les mesures, exemple, qu'on a mises au monde, aux Transports, avec la directive des grands projets, suite à la commission Charbonneau. C'est ça qui est le défi. Mais là vous avez décidé autrement.

Alors, là-dessus, je vous dirais que, pour la ligne bleue précisément, bien, ce n'est pas simple, là, ce n'est pas simple présentement, là. Puis, avec 500 cas d'expropriation, là, je vous dirais qu'il y a du travail.

M. Arcand : Oui, mais, M. le ministre, très franchement, vous savez très bien qu'on vous a offert que tous les projets économiques qui ne nécessitaient pas de problèmes... ou qu'on ne voyait pas de problème, ce qui était, d'ailleurs, je pense, 90 % des projets, on était ouverts à ce qu'il y ait un processus qui aille en accéléré, à partir du moment où il n'y avait pas d'enjeu particulier. Le cas de la ligne bleue est un peu plus délicat, celui-là. C'est quelque chose dans lequel je pense que, si on va trop vite, on risque de créer plus de problèmes, et surtout avec des coûts plus élevés. Alors, je vous pose la question quand même : N'aurait-il pas été plus prudent, à ce stade-ci, étant donné que vous avez quand même plusieurs projets qui peuvent aller sur la voie rapide, comme on dit, d'être un peu plus prudent sur cette question-là?

M. Bonnardel : Écoutez, je ne discuterai pas de la ligne bleue, là, encore une fois, très, très longtemps, en vous disant que, le processus d'expropriation, présentement, est un problème de la façon qu'il existe, problème, parce que, bon, il y a des délais que je peux considérer peut-être déraisonnables dans une situation, mais qui sont typiques à une contestation que les expropriés ont le droit de faire, ont le droit de faire. Alors, le but, ce n'est pas de dénaturer ce processus, d'enlever, encore une fois, des droits, mais c'est de trouver une façon d'accélérer ce processus d'expropriation pour que l'exproprié ait tous ses droits, encore une fois, et qu'il puisse recevoir la pleine valeur que lui considérait. Puis, je vous le dis, autant au ministère des Transports, je n'ai pas les chiffres devant moi, là, mais on réussit à s'entendre majoritairement de gré à gré avec les expropriés au Québec, qu'ils soient commerciaux ou qu'ils soient résidentiels.

Alors, pour ce qui est de la ligne bleue, la suite, on va l'évaluer en temps et lieu. Le projet de loi n° 61, je ne peux pas prétendre... je ne peux pas parler au nom du leader, et quelle sera la suite. Ça a été votre... Vous avez votre définition de ce que ce projet-là représentait pour vous. Moi, je vous dis, encore une fois, que ce projet de loi, puis, je pense, vous l'avez vu, dans son ensemble, recevait l'aval de plusieurs, plusieurs, plusieurs élus au Québec, qui sont tous conscients des délais plus souvent qu'autrement qui sont déraisonnables avant d'entamer des travaux. Puis vous avez celui qui est partie prenante plus souvent qu'autrement aux Transports, de ces délais. Puis, souvent, on me pose

des questions, qu'on soit député de Beauharnois, qu'on soit à Vaudreuil, qu'on soit chez vous, à Mont-Royal, on me dit : Quand tu as été au gouvernement, tu comprends jusqu'à quel point les processus peuvent être très, très, très longs.

Et, là-dessus, encore une fois, on protège... il faut protéger les droits des expropriés, il faut protéger la faune et les milieux comme tels quand on passe sur ces milieux humides, ou protection de l'eau, et tout ça, ça, je suis entièrement d'accord avec ça, mais je pense qu'on peut se donner les outils pour réduire ces délais, parce que, pour le commun des mortels qui nous écoute, de lui expliquer qu'une voie de contournement va prendre cinq ans à entamer, à construire, parce qu'il y a ça, ça, ça, bien, pour bien du monde, c'est incompréhensible.

M. Arcand : Est-ce que votre ministère est quand même inquiet, actuellement, de voir qu'avec certaines décisions de la cour le coût de la ligne bleue risque d'augmenter de façon significative?

M. Bonnardel : Inquiet? Oui, en majuscules.

M. Arcand : Puis vous pensez que de choisir la loi n° 61 va être la solution?

M. Bonnardel : Ne prenez pas juste l'exemple de ligne bleue, là, la ligne bleue, c'est un cas, c'est un cas. Je ne peux pas vous exposer d'autres choses.

M. Arcand : Mais c'est probablement le cas le plus compliqué.

M. Bonnardel : Bien, vous avez... Oui, oui, oui, ça en est un, ça en est un, ça en est un. En termes de nombre d'expropriations, au Québec, là, c'est majeur. Puis je l'ai nommé, je l'ai expliqué, j'ai donné cet exemple, je pourrais vous dire que c'est extrêmement difficile présentement. Oui, je suis inquiet.

M. Arcand : Bon, est-ce que ça veut... est-ce que, le message, c'est qu'il y a plusieurs projets qui sont en péril? Est-ce que c'est ça que vous nous dites, ce que je comprends de cette façon...

M. Bonnardel : Non, mais, celui-là, on en parle depuis combien d'années, M. le député? La ligne bleue, c'est dans le paysage montréalais depuis 20 ans.

M. Arcand : Ah! bien, il y a bien des projets, vous savez, autour de Montréal, qui sont...

M. Bonnardel : Non, non, je le sais, mais celui-là, il n'y a pas eu de projet ça fait...

M. Arcand : Moi, je peux vous parler, dans mon coin, du boulevard Cavendish, qui était la première priorité de Montréal en 1970, puis ce n'est pas fait. Alors, je peux vous en parler.

M. Bonnardel : Bon, bien, la ligne bleue, on est dedans, là, on est dedans. Puis ce n'est pas moi qui ai débuté le processus, c'est des collègues avant moi qui étaient sous votre gouvernement. Puis là, aujourd'hui, bien, la situation comme on la connaît, là, ce n'est pas rose, là. Donc, ça suit son cours et...

M. Arcand : Est-ce que vous pouvez me donner des chiffres ou...

M. Bonnardel : Non.

M. Arcand : Alors, mon discours du début, quand je parlais d'opacité, est très... Je vous demande des chiffres sur le troisième lien, je vous demande des chiffres sur le tramway, je vous demande des chiffres sur la ligne bleue, puis je n'ai rien.

• (20 h 50) •

M. Bonnardel : Premièrement, je vais vous expliquer une chose que vous savez très, très bien, vous venez du Trésor. Si je vous donnais un chiffre, vous ne pensez pas que les gens qui nous écoutent peut-être, là — parce qu'il y a sûrement une grande audience à cette heure-ci, présentement — vous ne pensez pas que les différents acteurs qui nous écoutent, j'en suis persuadé, parce qu'ils savent qu'on parle d'expropriation, ne pourraient pas se dire : Tiens, tiens, le ministère des Transports a prévu une enveloppe de x à x? On ne peut pas faire ça, là. Je ne peux pas vous dévoiler un chiffre en vous disant : Bien, on pense déboursier x nombres sans mettre en péril le projet et même les coûts. Vous allez être le premier à me dire, après ça : Bien, explosion des coûts, la ligne bleue, et tout, et tout, et tout. Bien, oui, c'est...

M. Arcand : O.K., mais...

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député, il vous reste 1 min 22 s.

M. Arcand : Oui, d'accord. Je veux juste vous poser la question. C'est parce que, dans ce processus-là, actuellement, ce qu'on comprend, c'est que c'est la ville de Montréal ou, enfin, les autorités montréalaises qui

négocient, puis c'est vous qui payez. Est-ce que... Jusqu'à quel point le ministère des Transports à un mot à dire dans ça, dans les négos?

M. Bonnardel : Un gros mot à dire. On est quand même celui qui débourse. On a...

M. Arcand : En tout cas, je fais juste vous dire que les personnes, en tout cas, à qui j'ai parlé, des différents intervenants, là, qui... personne ne voit... En tout cas, vous êtes invisible, ça, je peux vous dire. Vous êtes peut-être présent, mais invisible.

M. Bonnardel : On est très, très présent. Je ne ferai pas un chèque en blanc, et je veux m'assurer, encore une fois, qu'on aura à déboursé x pour payer les expropriés, mais je ne peux pas vous donner un ordre de grandeur sur... de x à y. Ce serait irresponsable de ma part de donner ces montants.

M. Arcand : D'accord. Ça va.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup.

M. Arcand : Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, je suis prête à entendre la porte-parole du deuxième groupe d'opposition. Mme la députée de Mercier, vous avez 9 min 45 s.

Mme Ghazal : Très bien. Merci, Mme la Présidente. Donc, peut-être pour continuer dans la même veine de la discussion superintéressante que j'avais avec le ministre, sur... peut-être de voir c'est quoi, toute la question, là, du covoiturage dont on parlait. Puis le ministre reconnaissait que la situation va changer, que ce ne sera plus pareil postpandémie. Même si on a envie que nos vies reviennent comme avant... mais il y a beaucoup de choses qui vont avoir changé malgré nous, et peut-être des... Rien que le papier, je veux dire, on n'a plus de papier ici, tout ça a disparu, alors qu'avant on avait des piles, il y avait tout un plan d'action. Tout d'un coup, ça a disparu. Donc, des miracles peuvent se produire, donc je continue à espérer.

Et moi, je suis quand même... j'invite le ministre à faire une analyse plus poussée sur des chiffres, des données sur, vraiment, l'utilisation, surtout quand on sait que ça ne touche même pas 7 % de déplacements à Lévis et... à Québec et Lévis, là, les déplacements sont quand même peu, avec tous les désavantages que ça a d'avoir le troisième lien. Je voulais quand même lui parler, quand il avait présenté... quand le gouvernement avait présenté son projet troisième lien 2.0, ou je ne sais pas, est-ce qu'il avait étudié ce que le GIRAM, le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu, avait proposé, c'est-à-dire un tunnel sous-fluvial dédié entièrement au transport en commun, ce qu'on peut appeler un troisième lien durable, ou une ligne jaune Lévis-Québec? Tout le monde connaît la ligne jaune, à Montréal, qui marche très, très bien, donc, entre la Rive-Sud et Montréal. Et je voulais savoir s'il était au courant puis s'il avait étudié cette alternative-là.

M. Bonnardel : Bien, premièrement, Mme la députée, pour moi, il était impensable de faire juste un tunnel pour le transport collectif, là.

Mme Ghazal : ...

M. Bonnardel : Bien, parce que, je répète ce que j'ai dit tantôt, réparer les erreurs du passé, d'avoir deux ponts un à côté de l'autre... Dans 40, 50 ans, c'est impensable pour moi d'imaginer encore Québec, la Rive-Sud avec seulement ces deux ponts avec l'augmentation de la démographie, peut-être l'augmentation aussi du nombre de véhicules.

Donc, d'avoir plus que ce compromis, d'avoir cette possibilité d'enlever de la pression sur les deux principaux ponts en ayant ce tunnel, d'avoir ces deux projets uniques — et je mets Québec en premier parce que c'est le plus gros, en tout respect pour la ville de Lévis — mais d'avoir ces deux projets innovants et de les arrimer à ce futur tunnel, bien, les équipes du bureau de projet ont fait tout un travail, tout un travail, assez pour que, quand on a vu ce projet, on va l'appeler le 2.0 comme vous, là, assez pour se dire : Wow, O.K., là, on a quelque chose d'encore mieux de ce qu'on avait prévu initialement, de se connecter centre-ville—centre-ville.

Puis d'avoir, je le répète sans gêne, d'avoir un projet qui, quand on arrime les deux réseaux structurants avec le futur tunnel... d'avoir un projet signature pour la ville et la région, de boucler la boucle, d'amener le changement de comportement, d'avoir une offre additionnelle pour les usagers qui ont une ou deux voitures puis de les amener à changer ce comportement, puis à leur dire : Bien là, vous avez une offre additionnelle, puis c'est pour ça que le réseau structurant est si important puis qu'on approfondit, encore une fois, les derniers éléments que la ville de Québec nous a donnés...

Mais j'y crois à 150 % à ce projet, moi. Puis je vois toutes les particularités puis les éléments, que je pourrai vous donner en temps et lieu, sur le nombre de stations, sur les sorties du côté de Québec, sur l'entrée du côté de Lévis, la longueur de ce tunnel, la fréquence du réseau de transport dans le tunnel. Alors, ce seront tous les éléments que j'aurai à vous donner, mais qui seront un élément de signature pour les 50 prochaines années, là.

Mme Ghazal : Mais moi, je posais une question. Je comprends, le ministre me parle encore de son projet puis le troisième lien 2.0, on va l'appeler comme ça. Moi, je veux savoir, est-ce qu'il a quand même pris le temps d'étudier ce que le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu proposait? Parce qu'il y a beaucoup d'avantages, quand même, et qui peuvent atteindre des objectifs que votre gouvernement a par rapport à la réduction du trafic, faciliter les choses, et non pas uniquement souhaiter que les gens, un jour, changent leurs habitudes, parce que, des habitudes, c'est très difficile à changer juste comme ça. Ce n'est pas juste par des souhaits puis des croyances, c'est par des changements réels et drastiques qu'on peut y arriver.

Donc, les avantages, ça permettait, donc, d'interconnecter le réseau au transport structurant sur les deux rives. Ça permet ça, évidemment. Puis, aussi, ce qui est intéressant, c'est qu'il n'était... plus besoin de prolonger, d'avoir un tunnel plus long. Quand c'est le troisième lien routier, même s'il y a une ligne dédiée aux transports en commun... Une voie, bien, on n'a pas besoin de la faire plus long. Il serait beaucoup plus court, plus court parce qu'il n'a pas besoin d'aller plus loin, par exemple, sur le centre... à Québec... plus loin, c'est-à-dire, du centre-ville. Et donc il coûterait, eux autres, ils estimaient ça à 2 milliards de dollars avec quatre à cinq stations d'accès. Et aussi ça permettrait de prolonger... On parle des coûts d'entretien des routes, à quel point c'est cher, dans les centaines de millions... milliards de dollars. Donc, ça permettrait d'améliorer sa... voyons... longévité, donc, parce qu'on n'aurait pas besoin d'intégrer tout le système de ventilation, qui coûte très cher, la chaussée aussi, à cause des abrasifs l'hiver, qui est très, très endommagée. Donc, il y a quand même une différence entre 2 milliards, 4 milliards.

Je veux juste savoir si le ministre a pris le temps de l'évaluer, les avantages que je viens de lui nommer, ou peut-être d'autres, ou juste dit : Non, ce n'est pas ça, notre promesse, ce n'était pas ça que, les gens, on a dit, ce n'est pas ça. Je veux juste savoir s'il y a eu une réflexion, au moins, de la part du ministère.

M. Bonnardel : Oui, tout à fait. J'ai vu l'étude comme telle. L'équipe du bureau de projet aussi a reçu cette étude, ce document.

Mme Ghazal : Puis est-ce qu'il y a une analyse qu'on peut voir?

M. Bonnardel : On l'a regardée, on l'a regardée. Maintenant, vous avez un peu répondu : oui, ce n'était pas notre promesse. Puis, encore une fois, je ne veux pas mettre en opposition automobile versus transport collectif, mais je pense que les deux peuvent très bien s'arrimer dans un futur tunnel. Et, là-dessus, c'est indéniable pour moi, là, que les deux principales... les deux structures que l'on connaît présentement, qui sont le pont de Québec et le pont Pierre-Laporte, bien, dans une situation normale, les ponts sont... Vous le voyez, là, la circulation est assez difficile, autant le matin que le soir. Et, encore une fois, on va réduire la pression sur ces deux ponts. On va avoir une offre de transport collectif qui sera très importante. Mais je pense qu'il ne faut pas mettre en opposition ces deux secteurs qui sont le transport collectif versus l'utilisateur, l'automobiliste comme tel. Puis, ce projet, en terminant, bien, ne remplit pas nos principaux objectifs. Alors, vous comprendrez très bien, c'est pour ça qu'on...

• (21 heures) •

Mme Ghazal : J'ai essayé. Le ministre disait qu'il était en train de réparer les erreurs du passé. Moi, je voulais qu'on évite que les générations futures paient pour l'erreur du présent. Mais, bon, ce n'est pas grave, j'aurai essayé.

J'ai une question, dernière question — je n'ai pas beaucoup de temps — sur les effectifs au ministère des Transports du Québec. La Vérificatrice générale avait... vraiment, là, c'était le 3 juin dernier, là, dans son rapport, où elle disait qu'il n'y a pas eu vraiment beaucoup de renforcement, là, toute l'expertise dans le ministère pour la gestion contractuelle, la surveillance des chantiers, c'est... Il y a énormément de chantiers. C'est des contrats... Les contrats de surveillance sont donnés en très, très grand nombre, et on voit que ça a augmenté au fil des années, à des firmes externes. Donc, la surveillance n'est pas faite ici.

Et un des problèmes, c'est que, on le sait, il peut y avoir un conflit d'intérêts, là, quand... si, par exemple, la même firme de génie-conseil fait les contrats de conception, les plans et devis et fait aussi la surveillance. On se rappellera de la commission Charbonneau, qui, d'ailleurs, avait dit qu'un des facteurs de tout ce qu'il s'est passé, c'est le manque d'expertise à l'intérieur du ministère. Et, pour corriger la situation, le gouvernement précédent avait dit... il s'était engagé à embaucher 970 personnes à temps complet en cinq ans. Là, aujourd'hui, on est rendu à 276 postes de plus, donc on est vraiment loin du compte entre 970 et 276.

Donc, moi, j'aimerais savoir si... Il y a un manque de personnel, ça a été dit depuis très, très longtemps, corruption, collusion, etc. Est-ce que le ministre a des objectifs... est-ce qu'il a l'objectif que 100 % de la surveillance des chantiers soit faite par le ministère... et objectif, indicateurs avec dates, pas seulement : oui, on a l'objectif et le souhaite?

La Présidente (Mme Grondin) : ...45 secondes.

M. Bonnardel : Bien, en 45 secondes, je vous dirais presque que j'en rêve, d'augmenter l'expertise au MTQ. On a atteint 90 % de notre objectif en 2019, comparativement...

Mme Ghazal : C'est combien?

M. Bonnardel : L'objectif du nombre d'embauches d'ingénieurs et de techniciens en travaux publics.

Mme Ghazal : Oui. O.K.

M. Bonnardel : C'est un défi constant, là, d'aller chercher, encore une fois, des hommes et des femmes qui pourront nous accompagner. Le processus d'embauche, pour moi, est beaucoup trop compliqué, beaucoup trop long. On perd aussi nos effectifs plus souvent qu'autrement, parce que, je vais le dire, hein, l'offre du privé, vous le savez, la concurrence est très, très, très forte dans ce domaine, les échelles salariales, ce sont des choses que j'ai nommées au Conseil du trésor dès mon arrivée, que je nomme encore. On y travaille pour être capable d'augmenter cette expertise puis de s'assurer qu'on puisse avoir une surveillance des travaux en régie, complète s'il le faut, et ça, c'est un défi constant que je me donne. On fait, pour la première fois, du...

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

M. Bonnardel : O.K.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le ministre. Nous revenons donc à l'opposition officielle. M. le député de Mont-Royal, vous avez 19 minutes.

M. Arcand : Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, on va parler du ministère du Transport et, entre autres, de l'état de nos routes. Vous avez donné un cinq sur 10 sur l'état de la situation, puis on ne fera pas de large bataille pour expliquer que c'est la faute d'un gouvernement plutôt qu'un autre, et ainsi de suite. Je pense que c'est une réalité dans laquelle tout le monde a une part de responsabilité. Mais il est clair qu'à l'intérieur du ministère il semble y avoir certains enjeux encore, je dirais, d'efficacité, dont j'ai entendu parler, puis je voudrais juste avoir vos commentaires par rapport à ça.

Je ne sais pas si la situation s'est réglée, mais, par exemple... je vais juste vous donner quelques exemples : sur la 15, autoroute des Laurentides, pendant plusieurs semaines, il n'y avait pas de lumière entre la sortie 10 puis la sortie 14; à ville d'Anjou, sur la 40 aussi, il y avait des problèmes d'électricité, puis, dans d'autres endroits, les gens m'ont signalé beaucoup d'enjeux. Et que ça se passe un soir, ou deux, ou trois, ou quatre, on peut toujours comprendre, mais, quand ça dure des semaines, c'est inquiétant. Et, quand on a eu un appel, à un moment donné, avec le ministère des Transports, on a dit : Bien, écoutez, au printemps, il y avait des inondations puis il y a des courts-circuits qui ont eu lieu, etc., puis c'était problématique. Alors, je voulais juste vous sensibiliser là-dessus.

L'autre chose... je vais vous donner un autre exemple. Il y avait des travaux dans les Laurentides, que je regardais, sur l'autoroute 15, et là on nous dit : Bien, écoutez — quand vous prenez Waze, là — allez-vous-en sur la 117. Puis il y a des travaux sur la 117, alors vous aviez du monde en fin de semaine qui était bloqué partout. Puis là je me dis : Comment le ministère ne peut pas concevoir qu'on fait des travaux à une place, voici l'alternative, qui est la route 117, puis qu'il y a encore des problèmes à cet effet-là? Sans compter, évidemment, tout le dossier des problématiques : les motos, les nids-de-poule, le manque d'efficacité pour régler ces situations-là, la communication qui s'est améliorée, mais qui est encore... qui a besoin... Je voudrais que vous me fassiez un peu le... jusqu'à quel point vous êtes satisfait de ce qu'il se passe.

M. Bonnardel : O.K. Vous m'arrêtez si je suis trop long, O.K.? Quand je suis arrivé en poste, pour moi — puis je vais finir juste ce que je disais avec la députée de... c'est un peu en lien — c'était, pour moi, difficile de comprendre qu'un ministère comme le nôtre ne fasse pas d'évaluation entre eux, entre les différentes directions territoriales, du benchmarking, en mauvais français. C'est ce qu'on a mis en place, une évaluation de nos performances entre les différentes directions. Comment une direction fait mieux que l'autre? Pourquoi elle fait mieux que l'autre? Qu'est-ce qu'on peut aller chercher? Pourquoi on a des particularités meilleures dans différentes régions? Puis ça, je pense que c'est dans chaque grande société, je pense que, quand c'est... on doit s'évaluer entre nous, puis ce sont... puis je pense qu'on devient plus fort comme entreprise puis je le vois un peu comme ça de mon côté.

Et, pour moi, il y a eu beaucoup, beaucoup, beaucoup, dans les dernières années, de commentaires, certains désobligeants, sur les relations de clientèle — puis je vais les appeler nos clients — nos clients, qui sont vos élus, nos maires, nos mairesses, qui plus souvent qu'autrement... puis je le dis sans gêne, même si je sais qu'une grande partie des... tous les sous-ministres sont ici, les sous-ministres adjoints, les sous-ministres sont là, les directions territoriales, quand je suis allé les visiter, puis je vais retourner les visiter, la première chose que je leur ai dite : Pour moi, avec mon... c'est un changement de culture. Et le changement de culture, c'est de s'assurer que nos clientèles, on leur réponde rapidement puis qu'on soit capable d'avoir un service qui va leur permettre d'avoir des pistes de solution pour sécuriser leur réseau, aussi naïeux qu'avoir une réponse pour un stop ou une traverse de piéton — excusez de le dire ainsi. Pour moi, c'est trop long, puis ça, ce n'est pas négociable, on se doit, comme ministère, de... condamnés à faire mieux semaine après semaine, mois après mois, année après année. C'est un ministère qui a été mis à mal dans les dernières années, puis ce changement de culture, je le souhaite et j'essaie d'y travailler puis j'y mets tous les efforts. Puis je le sais, que ça va mieux, jour après jour, je le vois, mais il ne faut jamais lâcher. Il ne faut jamais lâcher, parce que nos clientèles, quand ils voient que ça s'améliore, ils font : O.K., on en demande un petit plus, on en demande un petit peu plus. Mais je dois donner des outils aussi à mes équipes, et c'est là que, processus d'embauche, accélérez... qui est beaucoup trop long, échelle salariale qu'on peut peut-être moduler pour permettre d'avoir un... encore une fois, une offre qui est aussi concurrentielle face à Hydro, face aux municipalités qui viennent nous voler nos hommes... nos employés. Alors, il y a énormément à faire.

Puis là vous donniez une note que j'ai donnée hier à la radio, c'est vrai. Je pourrais parler pendant 15 minutes des 15, 25 dernières années. Je ne le ferai pas. Je fais juste vous dire ce que cette... je me bats depuis mon arrivée pour que le maintien d'actifs soit un des créneaux d'importance, pour que l'argent soit au rendez-vous pour s'assurer que le réseau soit sécurisé. Pour moi, ce n'est pas acceptable que vous me disiez qu'un certain secteur de l'autoroute où il n'y a pas de lumière, puis que les patrouilleurs l'ont peut-être vu, l'ont peut-être signalé à la direction territoriale, mais que les réparations ne se sont pas faites. Puis il a besoin d'avoir une bonne réponse, là, parce que le réseau, pour moi, il doit être sécuritaire.

Donc, c'est cet ensemble de communication, de service client de 3,2 milliards qu'on met cette année pour le maintien d'actifs, le 512 millions qu'on met pour la voirie locale. Puis c'est ce déséquilibre entre notre maintien d'actifs sur le réseau supérieur, qui appartient au gouvernement, qui appartient au ministère des Transports, puis le maintien d'actifs, qui fait ça plus rapidement que le nôtre, du côté des municipalités, parce qu'on investissait, encore une fois, 120, 130, 140 millions par année pour le réseau municipal. 512 millions, là, vous n'avez pas idée comment les municipalités font : Enfin! Enfin! Mais ça, c'est... ça en prend aussi dans les prochaines années, là, parce qu'il y a un retard considérable.

Puis c'est ça que j'expliquais, entre quelqu'un qui est sur notre réseau supérieur, dans une région où on se donne un indice d'état gouvernemental de C — puis j'espère être capable d'amener toutes les régions du Québec à au moins C, sinon B, dans les prochaines années, sur 10 ans au moins — bien, que le réseau municipal puisse au moins suivre puis qu'on ne voit pas un déséquilibre entre les deux. Mais c'est un défi constant pour mon sous-ministre, pour tous les sous-ministres adjoints, pour tous ceux qui sont dans les directions territoriales. C'est le même discours que je vais faire quand je vais retourner les voir dans les prochaines journées : Vous en êtes où? Puis je vais aller questionner les municipalités, puis les maires, puis les mairesses, parce qu'il y en a qui sont contents, il y en a qui se questionnent encore sur... ça ne répond pas vite chez vous. Pourquoi ci? Pourquoi ça? Pourquoi on n'est pas capable? On est condamnés à faire mieux à tous les jours, chez nous, parce qu'il y aura toujours des gens, il y aura toujours des automobilistes, des usagers. Qu'on soit piéton, cycliste, moto, bateau, avion, on touche le quotidien des gens à tous les jours.

M. Arcand : ...si j'avais à vous demander, là... au ministère, comme tel, si vous aviez à... Si j'avais à vous demander quelles... voici les deux priorités sur le plan de la gestion du ministère, est-ce que, quoi, ça prend plus d'ingénieurs, ça prend des meilleurs gens aux coms, ça prend, je ne sais pas, moi, une...

• (21 h 10) •

M. Bonnardel : ...vous touchez un point. Je l'ai mentionné dès le début, maintien d'actifs, expertise interne, c'est le quotidien que les gens voient à tous les jours dans leur voiture : foutus nids-de-poule, craques pas réparées, lumières pas allumées, clôtures mal réparées. Puis là, bien, je manque... suite à la commission Charbonneau, bien là, vous avez vu le rapport, besoin de 970... On ne l'a pas encore atteint, l'objectif, mais j'ai besoin d'outils, puis c'est ce que je travaille avec mes équipes — vous avez été au Trésor — pour leur dire : Là, le processus, il doit être revu, il doit être plus simple pour concurrencer le privé, pour dire : Immédiatement, j'ai besoin de toi, tu as les qualifications pour rentrer chez nous. J'ai besoin de toi en Abitibi, viens-t'en, puis j'ai une échelle salariale qui est compétitive face au privé. Je ne veux pas juste former des hommes et des femmes chez nous puis de les perdre par la suite. Je veux qu'ils aient le MTQ tatoué sur le cœur puis qu'ils soient là 15 ans, 20 ans, 25 ans puis qu'ils accompagnent les plus jeunes avec nous. C'est un défi, ce ministère. Il est beau, ce ministère, mais c'est ça, on avance puis on se condamne nous-mêmes à toujours faire mieux jour après jour. Puis on se doit de le faire, parce qu'encore une fois on touche le quotidien, dans tous les domaines, jour après jour.

M. Arcand : O.K. Merci. J'ai quelques questions rapides, là, sur certains dossiers comme, par exemple, vous avez fait une stratégie ferroviaire, mais là elle est élaborée sur à peu près un quart de siècle minimum, si ce n'est pas plus. Puis, quand je regarde dans les dossiers du ministère des Finances, dans le plan budgétaire, à un moment donné, il y avait un item où on disait : «Favoriser la sécurité du réseau ferroviaire, son intégration dans les chaînes logistiques des entreprises.» Puis là il n'y avait rien, il n'y avait aucune dépense. Puis là il y avait un item où on disait : Bon, bien, des investissements de 70 millions sont prévus dans le Plan québécois des infrastructures pour les 10 prochaines années. Mais ça, ça fait 7 millions par année à peu près, là, d'après ce que je peux voir. J'essaie juste de voir qu'est-ce que vous voyez, parce qu'il n'y avait pas beaucoup... dans le Sommet sur le transport ferroviaire, là, il n'y avait pas beaucoup de précisions. Est-ce que vous en avez plus aujourd'hui?

M. Bonnardel : Oui. Il y a deux principaux... bien, il y a un gros projet présentement au Québec, qui a été entamé voilà quelques années déjà, c'est de réhabiliter le projet de voie ferrée en Gaspésie. C'est 325 kilomètres, 325 kilomètres de réhabilitation qu'on a à faire sur ce réseau en trois phases. Suite au retrait, en 2000... — le député des Îles pourrait peut-être m'aider — 2011, je pense, quand Via Rail a décidé de se retirer... c'est 2011 ou 2013, si je me souviens bien, de se retirer, donc, du réseau parce que le réseau n'était pas sécuritaire. Et par la suite, bien, cette réhabilitation du réseau a été inscrite au PQL... Et on continue, donc, de travailler sur ces trois phases pour s'assurer... quand le premier ministre et moi, on est allés en Gaspésie voilà 18 mois déjà ou à peu près, s'assurer d'une livraison de ces trois phases et de réhabiliter, donc, le réseau pour 2026, si tout va bien, 2025. Le défi, c'est de ramener Via Rail aussi pour avoir une offre de train additionnelle au réseau aérien, faciliter le transport à ceux qui n'ont pas de véhicule. Donc, ça, c'est le principal projet. Il y a la voie de contournement de Lac-Mégantic, que vous connaissez.

Il y a aussi, du côté de Vallée-Jonction, Thetford Mines, et là je n'ai pas le montant exact, là, mais qu'on a inscrit au PQI dans le dernier budget, si je ne me trompe pas, c'est à peu près 40 millions de dollars ou... je ne suis pas certain, là, mais ma mémoire me fait défaut pour ce projet comme tel, là.

Alors, il y a eu très, très, très peu d'investissement dans le réseau ferroviaire au Québec, dans les 25 dernières années, très, très, très peu, sinon pas du tout. Il y a le CP, là, qui vient d'acheter le réseau chez nous en Montérégie qui appartenait à CMQR. Ils vont mettre quelques dizaines de millions pour ramener le réseau à un niveau 3 qui va permettre, donc, une circulation de marchandises à 80, 90 kilomètres-heure. Il y a des discussions chez nous aussi pour qu'on soit capable d'avoir un train de passagers, pour étude, entre Sherbrooke et Montréal avec des arrêts sur Sherbrooke, Montréal, Sherbrooke, Magog, Bromont, Farnham et Saint-Jean. C'est ce que les élus souhaitent.

Alors, quand on a mis cette rencontre, ce forum spécifique, bien, c'était de mesurer jusqu'à quel point on a un défi énorme pour ce réseau ferroviaire, parce que je souhaite augmenter le nombre de trains sur notre réseau, moins de camions sur nos routes. C'est en lien avec notre politique de mobilité durable, parce que, je pense, tout le monde va en convenir, que, s'il y a plus de trains de marchandises... puis là je fais attention quand je dis ça, là, pour... particularités, combustible et inflammable, et tout, et tout, là, suite à l'accident, bien, que ce soit du transport de marchandises conventionnelles. Puis, je pense, tout le monde va convenir que vous avez un projet qui est le port de Québec... pour le port de Québec avec le CN, qui est d'arriver avec des grands transporteurs, donc, des conteneurs vers le Midwest américain.

Alors, il est certain qu'on a un mode de transport extrêmement important pour nous. Maintenant, c'est plus qu'une théorie du petit pas, là, on accélère sur la portion Gaspésie, on travaille sur la portion Vallée-Jonction. On est aussi en négociation, puis ça va entamer très, très bientôt le travail pour la voie de contournement du côté de Lac-Mégantic. Et voilà. Pour le reste, bien, on accompagne... puis on a le projet pour Via Rail du côté de la rive Trois-Rivières-Montréal, qui...

M. Arcand : ...entendu avec Via Rail.

M. Bonnardel : Bien, ça, c'est un autre sujet. Ça, c'est un autre sujet important et discussion qu'on a eue avec Marc Garneau sur... Et je sais que Via Rail et le fédéral, là, doit, si je ne me trompe pas, très bientôt, là, nous donner un peu l'étude qu'ils sont à terminer pour ce train grande fréquence, le TGF, là, qu'on aurait sur l'autre rive du fleuve Saint-Laurent.

M. Arcand : M. le ministre, j'ai une question à propos de... Parce qu'on a regardé quand même les crédits, et il y a une chose qui m'a un peu dérangé puis il y a peut-être une explication à ça, mais on avait demandé, à une question, les sommes versées pour 2019-2020, pour le transport collectif, pour les régions du Québec et les communautés rurales, par MRC, par région. Et, en 2018-2019, la Gaspésie, 712 500 \$, 300 000 \$ en 2019-2020; 1 000 050 \$ en 2018-2019, au Bas-Saint-Laurent, 495 000 \$, et toutes les régions, les Laurentides, tout ça, c'est tout à la baisse de presque 50 %. J'aimerais savoir pourquoi, soudainement, en l'espace d'un an, là, il y a des réductions de 40 % et 50 % par région.

M. Bonnardel : Vous amenez une très bonne question, M. le député. Si vous permettez, je vais mettre à profit... je ne l'ai pas fait beaucoup depuis le début, je vais mettre à profit mon équipe pour être capable d'avoir une réponse pleine de bon sens et de ne pas vous dire n'importe quoi. Sinon, sinon, sinon, bien, je vous... je déposerai...

M. Arcand : Oui, oui, je comprends.

M. Bonnardel : ...les réponses ou la réponse à la présidence, là.

La Présidente (Mme Grondin) : ...préférez, M. le député, on peut poursuivre? Avez-vous une autre question?

M. Arcand : Oui, oui, on va poursuivre.

La Présidente (Mme Grondin) : Il vous reste 2 min 26 s.

M. Arcand : Il nous reste deux minutes. Je voulais prendre aussi quelques instants pour vous parler d'un autre dossier régional, qui a été extrêmement préoccupant pour un ex-député, qui m'en a parlé, alors je vais profiter de l'occasion. C'était la halte en Abitibi, là, quelque part entre Mont-Laurier et Val-d'Or. Ça fait au moins trois ans qu'on dit que ça doit...

M. Bonnardel : Le Domaine.

M. Arcand : Oui. Alors, est-ce que je peux essayer de... Est-ce que vous le savez, en tout cas... Est-ce que vous savez pourquoi il y a de tels délais actuellement? C'est la halte routière Le Domaine.

M. Bonnardel : Le Domaine, c'est ça.

M. Arcand : Puis je pense que ça a été annoncé en 2017, et là on nous dit que ce n'est pas avant 2023. Est-ce que ce sont les négociations avec les Algonquins qui sont les responsables de ça? Est-ce que je comprends que c'est à peu près la situation?

M. Bonnardel : Vous pourriez vous asseoir ici 30 secondes, M. le député, vous avez la réponse.

Non, non, mais, sérieusement, il y avait quatre options retenues, certaines n'étaient pas acceptables pour la communauté. De mémoire, il y en a trois qui, à la fin, pourraient être perçues positivement. Et on va... on continue de négocier avec la communauté comme telle pour trouver l'option la plus forte pour eux et de s'assurer... Parce qu'autant le député, mon collègue responsable de l'Abitibi, ministre de la Faune et des Parcs, m'a bien, bien, bien souligné jusqu'à quel point il n'y a rien, hein, quand tu pars de l'Abitibi en haut puis tu descends, là.

M. Arcand : Bien, c'est ça.

M. Bonnardel : Si tu as besoin de ravitaillement ou autre, là, c'est assez compliqué.

M. Arcand : O.K. Ma dernière question, le F.-A.-Gauthier, le Saameraa, ça va bien?

M. Bonnardel : Écoutez, je vois ici, là, mon président de la Société des traversiers qui émet un sourire. On va vous dire que ça va bien.

M. Arcand : Oui.

M. Bonnardel : Ça va bien, ça va bien, ça va bien.

• (21 h 20) •

M. Arcand : Il était en retard la semaine passée, ma directrice de bureau est allée en vacances. Il était en retard d'une demi-heure, mais il a fonctionné, mais il était en retard d'une demi-heure. Mais ce n'est pas...

M. Bonnardel : Écoutez, je ne veux même pas me croiser les doigts, je vous dirais que ça va très, très bien. On a un bel été à date.

M. Arcand : Bon. Parfait. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Nous allons donc terminer cette analyse avec le porte-parole du troisième groupe d'opposition, le député des Îles-de-la-Madeleine. M. le député.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. J'aurais quelques questions en rafale pour M. le ministre. Des réponses courtes seraient appréciées de votre part.

La première question, concernant les documents que vous avez cités tout à l'heure sur le Programme de réduction des tarifs aériens, est-ce qu'on peut déposer ce document-là à la commission pour qu'on puisse les consulter, puisque ça a défilé assez rapidement?

M. Bonnardel : Oui, c'est un document de notre ministère, M. le député. Je peux vous redonner les chiffres, si vous le voulez, là, mais...

M. Arseneau : Bien... C'est d'accord, je vais y revenir plus tard parce que je ne veux pas empiéter sur le peu de temps qu'il me reste.

Je voulais avoir des informations concernant la stratégie maritime. Des consultations ont été menées par votre collègue, Mme Rouleau, et on n'en a pas vraiment entendu parler. La stratégie 2015-2020 est terminée, on le suppose. Qu'en est-il?

M. Bonnardel : Bien, il y a différents points là-dessus qui sont importants. Premièrement, il y a deux gros projets au Québec. Il y a le projet Contrecoeur, qui est le développement futur, là, dans la région de Contrecoeur pour le port de Montréal, des investissements assez importants. Il y a le projet du port de Québec qui apporterait des investissements qui frôleraient le milliard de dollars aussi, majoritairement de l'investissement privé, le CN qui est partie prenante. Donc, on est géographiquement dans un marché très, très important pour différents partenaires internationaux. Alors, on suit ces deux projets de très, très près, et ils avancent, aussi, assez rapidement, surtout celui de Contrecoeur présentement.

Il y a la cession des quatre ports, que vous savez très bien, là, qui sont Rivière-du-Loup, Gros-Cacouna, Gaspé et j'en oublie un. ...on a aussi chez vous, quand on parle de stratégie maritime, bien, je pense aussi à CTMA. Quand on parle stratégie, il y a la portion croisière aussi qui est à négocier présentement, à travailler avec le ministère du Développement économique et le ministère du Tourisme.

Donc, pour ce qui est de la stratégie, il y a différents pans, que ce soit le retour au Québec... de la cession de ces quatre ports, que ce soit les deux principaux ports du Québec qui ont des projets d'expansion importants, que ce soit chez vous où on veut mettre sur la table une offre de croisière plus qu'intéressante. Puis, je vous le dis tout de

suite, là, on va régler la portion cargo voyage pour... pas voyage, mais cargo pour le remplaçant du Voyageur, le Clipper. Donc, là-dessus, on est à finaliser l'entente avec les dirigeants de... à long terme avec CTMA. Donc, je peux vous rassurer aujourd'hui que ça, ce sera réglé très, très bientôt.

Puis, de l'autre côté, bien, j'ai l'équipe, là... on peut dire qu'on est un peu trois là-dessus, mais surtout les ministères de l'Économie et du Tourisme, pour avoir une offre, qui pourrait être augmentée, de CTMA. À ce qu'on connaît, là, la majorité des croisiéristes qu'on voyait sur le CTMA venaient de Montréal. Est-ce qu'on peut aller chercher plus de voyageurs à l'international quand on aura un retour un peu plus normal? Bien, je pense qu'on a une possibilité puis une occasion forte avec CTMA, là, d'avoir une offre encore plus améliorée.

M. Arseneau : Et l'acquisition d'un bateau, est-ce que ça fait partie des plans?

M. Bonnardel : Oui. Maintenant, si vous avez lu ce que mon collègue de l'Économie a dit, donc, on est à discuter avec CTMA pour la suite des choses, puis le canal de communication est très ouvert.

M. Arseneau : Mais j'aimerais ça revenir... Parce que c'est un peu pour clore le chapitre, vous étiez venu aux Îles, en janvier 2019, pour dire : Bon, on va faire une pause, on va faire un pas vers l'arrière pour faire un pas plus grand vers l'avant, ça devrait être réglé en juin. Évidemment, on est plus d'un an et demi plus tard. Est-ce que vous êtes encore, le ministère des Transports, un partenaire du dossier? Parce qu'on entend beaucoup votre collègue, M. Fitzgibbon, mais moi, je crains que le partenariat qui a été mis en place en 2002 avec le ministère des Transports soit un peu mis de côté puis qu'on considère ça comme un projet d'affaires, disons, classique, alors que le ministère des Transports, à mon point de vue, compte tenu qu'il y a déjà une liaison cargo, peut être un partenaire extrêmement important s'il continue de jouer son rôle.

M. Bonnardel : Bien, vous le dites. Le ministère des Transports, sa responsabilité, pour moi, c'est d'assurer le transport de marchandises entre les Îles et Montréal. Et, là-dessus, la fin de vie du Voyageur amenait donc CTMA à se trouver un autre bateau et de travailler avec la Société des traversiers pour s'assurer d'avoir un partenaire.

Puis, encore une fois, je le dis : Merci, CTMA, de nous avoir aidés pendant cette situation difficile; merci aux employés de la STQ, qui nous ont aidés, qui ont été des acteurs importants face à une situation, on va l'avouer, qui a été extrêmement difficile pendant la dernière année.

Mais, au-delà de tout ça, je reviens sur votre question. Le MTQ est un partenaire et sera toujours un partenaire pour le transport de marchandises avec CTMA, mais il risque, il risque d'y avoir un changement sur la façon de voir le financement futur ou l'aide future de CTMA pour le Vacancier, qui était le bateau principal pour les croisières et la définition, si on veut, là, du plan d'affaires que CTMA avait dans les 10, 15 dernières années. Bien, on veut garder la même chose, mais on veut l'améliorer.

M. Arseneau : Le temps file, ce sujet-là m'intéresse particulièrement, mais je vais quand même changer de sujet pour aborder la question de la saga du F.-A.-Gauthier. Est-ce que le rapport de la Vérificatrice générale, vous l'attendez prochainement? Parce que l'année dernière, on avait discuté du... je pense que le mandat a été donné en septembre 2019, si ma mémoire est bonne. Est-ce qu'on va avoir l'ensemble des coûts d'acquisition, de réparation, l'achat de l'Apollo, la décontamination de l'Apollo, le coulage de l'Apollo? Le Saaremaa, son achat, qu'est-ce qu'on en fait aujourd'hui?

M. Bonnardel : Bien, je peux vous donner, déjà, des chiffres, rapidement, là, par coeur...

M. Arseneau : Oui.

M. Bonnardel : Le Saaremaa a coûté 38 millions, l'Apollo, vous vous souvenez, on l'a payé 3,2 millions, et il y a eu 2 millions qui a été accordé à la Société Apollo de Godbout. Et, par la suite, bien, les coûts totaux, ou à peu près... puis le président les a...

M. Arseneau : ...aussi, le quaiage, c'est 55 000 \$ par mois toujours?

M. Bonnardel : Oui, ou à peu près. Puis les coûts totaux de réparation du F.-A. ont été de l'ordre de 28 quelques millions de dollars, et il y a eu un remboursement de 5 millions de dollars de nos assurances pour combler certains frais, donc, qui étaient reliés aux réparations des propulseurs et autres.

M. Arseneau : Et pour la Vérificatrice générale? Je sais que ce n'est pas votre mandat, mais avez-vous des échos?

M. Bonnardel : On m'informe que ce serait cet automne.

M. Arseneau : Cet automne. Et concernant toujours la STQ, est-ce que les gens qui ont perdu leur emploi alors qu'ils ont été qualifiés de lanceurs d'alerte, dans un reportage de la série *Enquête*... Est-ce que ces gens-là, dont on a dit qu'ils avaient joué leur rôle... Le président lui-même s'est exprimé à l'effet que c'était inadmissible. Est-ce qu'on va agir pour rétablir leur réputation?

M. Bonnardel : Bien, écoutez, ce qui s'est passé, avant l'arrivée du P.D.G., la Vérificatrice générale va l'évaluer dans son rapport. Elle pourra nommer, expliquer, puis on va prendre acte de la situation. Revenir sur ce qui s'est passé... Je ne peux pas rien réparer, je ne peux pas rien régler sur l'avant M. Lafaut et ceux qui étaient présents, à la direction de la STQ, avant l'arrivée de M. Lafaut. Je comprends que ces deux personnes ont eu énormément de courage d'aller à la télévision et de nommer ce qui, pour eux, ne fonctionnait pas avec ce contrat accordé en Italie, la fabrication du bateau, les interrogations, les questionnements, les... pourquoi vous allez là, on devrait peut-être questionner sur ci ou cela. Je ne peux pas rien faire aujourd'hui.

Le bateau, pour moi, puis je l'ai mentionné maintes et maintes fois, quand il a été réparé... quand il a été brisé, la première chose que j'ai dite à M. Lafaut : On doit rapidement trouver un plan de relève. Ce plan de relève a été malheureusement l'Apollo, qui devait nous durer trois mois, qui a duré trois semaines. Le Saarema est arrivé rapidement, en catastrophe. On a dû le préparer le plus rapidement possible. On se devait d'offrir un service aux gens de Matane pour connecter de l'autre côté. On se devait rapidement... C'est une voie maritime extrêmement importante. Ça a été une année extrêmement difficile...

• (21 h 30) •

La Présidente (Mme Grondin) : ...je suis désolée, M. le ministre...

M. Bonnardel : Pas déjà?

La Présidente (Mme Grondin) : Déjà.

M. Arseneau : Moi, je suis prêt à prendre 10 minutes de plus.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, je suis désolée de vous avoir interrompu une autre fois.

Documents déposés

En terminant, je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition.

Je souhaite vous remercier sincèrement, ça a été une belle collaboration, M. le ministre, chers députés collègues. Donc, compte tenu de l'heure... Oui, monsieur...

M. Arcand : ...pris note, donc, de ce qu'ils doivent me donner.

La Présidente (Mme Grondin) : Oui.

M. Arcand : Oui, c'est ça. Parfait.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux au mercredi 19 août, à 9 h 30, où elle entreprendra l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Forêts, Faune et Parcs. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 21 h 31)