



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 27 avril 2021 — Vol. 45 N° 106

Étude des crédits du ministère des Transports (1) :
volet Transports

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

2021

Commission des transports et de l'environnement

Le mardi 27 avril 2021 — Vol. 45 N° 106

Table des matières

Transports	1
Discussion générale	1
Document déposé	33

Intervenants

Mme Christine St-Pierre, présidente

M. François Bonnardel

M. Enrico Ciccone

Mme Ruba Ghazal

M. Martin Ouellet

Mme Filomena Rotiroti

M. Joël Arseneau

Mme Marie-Claude Nichols

- * M. Stéphane Lafaut, Société des traversiers du Québec
- * Mme Nathalie Tremblay, Société de l'assurance automobile du Québec

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 27 avril 2021 — Vol. 45 N° 106

Étude des crédits du ministère des Transports (1) : volet Transports*(Quinze heures vingt-neuf minutes)*

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, votre attention, s'il vous plaît! Bonjour à vous tous et à vous toutes. Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2021-2022.

Une enveloppe de 3 h 30 min a été allouée pour l'étude de ces crédits, dont 2 h 30 min aujourd'hui.

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

• (15 h 30) •

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. M. Bussière (Gatineau) sera remplacé par M. Lévesque (Chauveau); Mme Charbonneau (Mille-Îles), par Mme Nichols (Vaudreuil); Mme Melançon (Verdun), par Mme Rotiroti (Jeanne-Mance—Viger).

Transports

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'étude de ce portefeuille aujourd'hui sera divisée en trois parties pour permettre la présence en salle des représentants des organismes visés par ces crédits.

Aujourd'hui, de 15 h 30 à 16 h 30, le ministre sera accompagné des représentants de la Société des traversiers, de 16 h 30 à 17 h 15, de la Société de l'assurance automobile du Québec et, de 17 h 30 à 18 h 30, du bureau de projet sur le tunnel Québec-Lévis et de la CDPQ, qui est de la Caisse de dépôt et placement du Québec, CDPQ Infra.

Pour chaque partie, nous allons procéder aux échanges entre les groupes d'opposition et le ministre par bloc d'environ sept à 20 minutes pour permettre à chaque groupe d'écouter graduellement... d'écouler, dis-je, graduellement son temps de parole. Le temps d'échange inclut les questions et les réponses. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée à la fin du temps qui leur est allouée, soit mercredi le 5 mai.

Discussion générale

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

M. Ciccone : Merci beaucoup, Mme la Présidente. D'entrée de jeu, j'aimerais souhaiter la bienvenue. Bonjour à tout le monde. Bienvenue également à la Société des traversiers. C'est un exercice qui est important, Mme la Présidente. Je suis conscient que ça ne sera pas toujours des questions faciles, M. le ministre. Je comprends, mais, en même temps, je pense que les citoyens seront... et les organismes, surtout les partenaires, sont en position et à s'attendre à des réponses de votre part. Alors, je m'attends à avoir une belle conversation, que ce soit constructif aujourd'hui. Et d'entrée de jeu je verrai... commencerai par, justement, parler d'un sujet qu'on n'a pas nécessairement parlé dans les derniers temps, le tramway puis le transport structurant de Québec. On va tenter de répondre à quelques questions, si vous voulez bien.

On va commencer avec justement la situation qui est en place, là. On a vu qu'il y a eu un bras de fer avec le maire et la ville de Québec. On a semblé oublier qu'il y a eu... que c'était un projet de la ville de Québec, là. On a comme eu l'impression que le gouvernement, à un moment donné, a voulu s'en approprier puis il a voulu acheter du temps. Alors, ma question est bien simple, M. le ministre : Pourquoi? Pourquoi avoir acheté du temps comme ça?

M. Bonnardel : Bien. Mme la Présidente, salutations. Officielles salutations à tous, mon sous-ministre, sous-ministre adjoint, mon équipe qui est présente aujourd'hui, députés de l'opposition.

Bonne première question. Je pense que le député est bien conscient que suite au projet qui était initialement proposé par l'ancien gouvernement, quand nous sommes arrivés au pouvoir, j'ai mentionné plusieurs fois les points, certains points qu'on pouvait considérer d'achoppement, qui devaient être améliorés, et le premier point, puis celui, le majeur, c'était celui de la desserte de la périphérie de Québec. C'est là-dessus qu'on a travaillé pendant des semaines avec notre équipe pour être capables de maximiser le travail qui avait été fait initialement par la ville de Québec. Donc, on est partis avec les intrants que la ville nous a donnés pour être capables d'améliorer ce projet et d'en venir à une entente commune entre la ville et le ministère pour être capables de bien desservir et de s'assurer qu'on n'aura pas juste le défi d'amener les automobilistes à se dire : Le jour où le réseau structurant est implanté, je fais l'essai du transport collectif parce que j'aurai des gains, puis ça répond encore à trois choses que j'ai répétées maintes et maintes fois, c'est un mantra pour moi depuis le début : la durée, le coût et le confort. Si on répond de ces trois points, on amènera plus de gens sur le réseau structurant de la ville de Québec.

M. Ciccone : Parce que, l'année passée, puis c'est sûr qu'on n'a jamais douté du fait que vous, je parle à vous, M. le ministre, si vous me permettez, Mme la Présidente, un petit peu de latitude, vous étiez là, derrière ce projet, à 150 %.

Cependant, on n'était pas en mesure de dire exactement la même chose chez certains de vos collègues. Les médias ont relevé un certain malaise au niveau de votre caucus, notamment chez la vice-première ministre, qui est la ministre responsable de la Capitale-Nationale. On semblait méfiants, certains étaient méfiants sur les banlieues, on a pu lire ceci, justement, dans le *Journal de Québec* le 9 février dernier. Bref, ça a causé un retard, puis un retard important. Ça a causé un retard important, le Vérificateur général de la ville de Québec a dit clairement que ça coûtait 275 000 \$ par jour. Les ministres des Finances et des Forêts l'ont dit au salon bleu également, que nous sommes dans un contexte où il y a de l'inflation, que ça soit sur la main-d'oeuvre, que ça soit sur les matériaux qui coûtent de plus en plus cher. Tout est plus dispendieux.

Pour la construction, M. le ministre, allez vous bonifier votre participation monétaire ou vous allez en donner moins aux citoyens pour l'argent que vous allez dépenser?

M. Bonnardel : Bien, le défi pour la ville de Québec a toujours été de respecter le budget de 3,3 milliards. Vous avez vu la tendance des dernières années qui a amené la proportion de tramway à exploser versus la proportion périphérie. On est passés de trambus à des voies dédiées à certains moments. Vous réservez même une somme de 200 millions. Avec ça, bien, est-ce qu'on était capables de bien desservir toute la périphérie de Québec? C'est là-dessus qu'on a travaillé semaine après semaine avec les députés de Québec, avec les députés de Québec, qui, eux aussi, avaient à répondre de leurs commettants en disant : Comment moi, de chaque côté, je suis capable de me rabattre sur tels positionnements, voies ou autres... et de se dire : Est-ce qu'il y a des gains de temps? Est-ce qu'on maximise le rabatement pour ramener le plus de gens possible sur la colonne vertébrale? C'est le défi qu'on a eu, autant avec l'équipe du ministère, avec moi-même que la ville de Québec pour s'assurer qu'on allait avoir pas juste un bon projet pour les 15 prochaines années, un bon projet pour les 75 prochaines années. Alors, c'était le défi que nous avions. On a... Et vous aurez le fruit de tout cela dans les prochaines semaines, M. le député.

M. Ciccone : Bien, parlons-en. Pourquoi on... un projet aussi important pour les résidents de Québec... C'est un projet pas juste pour les résidents de Québec mais pour le Québec en entier, ceux qui visitent la ville de Québec également. Un beau projet comme ça, pourquoi attendre, encore une fois? Ça élève des inquiétudes. Même le maire, encore une fois, il a dit : Il y a quelque chose qui cloche. On ne sait pas ce qui se passe. Pourtant, il y a une entente qui est formelle, il y a une entente qui est réglée. Pourquoi attendre avant de faire cette annonce importante, si importante? Puis on aurait peut-être évité, là, 15 minutes pour, justement, parler d'un projet qui aurait été scellé puis on aurait pu passer à une autre étape. Pourquoi attendre, M. le ministre?

M. Bonnardel : Bien, M. le député, avec tout le respect que je vous dois, je pense que, là, vous vous trompez, parce que le signal de départ a été envoyé. C'est ce que la ville demandait pour que l'appel de propositions puisse se faire. C'est ce qu'on a fait par communiqué de presse. On a convenu, la ville, et le gouvernement, et nous, de faire un point de presse plus tard dû à la situation, la pandémie, à Québec même. Alors, ce n'est pas simple. La situation ira certainement mieux dans les prochains jours, prochaines semaines, et, soyez-en certain, nous ferons un beau point de presse avec la ville de Québec pour présenter le fruit de notre travail des derniers mois puis, encore une fois, démontrer aux gens de Québec et à toute la périphérie que nous avons pensé à tout le monde.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Juste un petit point d'information. Je vous informe que le député de René-Lévesque va remplacer le député des Îles-de-la-Madeleine pour la première partie de la séance cet après-midi. Merci.

M. Ciccone : M. le ministre, je trouve que la pandémie a le dos large, là, parce que je comprends qu'on veut peut-être retarder tout ça, mais, en même temps, si je regarde toutes les annonces qui ont été faites, que ça soit le budget, ça a été fait dans les rues de Québec en présentiel. Je regarde également une annonce du ministre responsable de la région du Centre-du-Québec et le député d'Arthabaska qui a été faite également en présentiel le 1er avril dernier. Je regarde, la semaine passée, une annonce sur les victimes de violence, de féminicides, à la hauteur de 222 millions de dollars en présentiel avec des membres, des partenaires, avec la vice-première ministre. Même vous, M. le ministre, vous avez fait des annonces le 7 avril dernier en Abitibi. Je veux dire, ce n'est pas nécessairement à cause de la pandémie, là.

M. Bonnardel : Bien, M. le député, on a fait plusieurs annonces, dont moi, en zone orange.

• (15 h 40) •

M. Ciccone : O.K.

M. Bonnardel : Alors, je ne vous dis pas...

M. Ciccone : Ça fait qu'on s'entend que ce n'est pas à cause... Pardon.

M. Bonnardel : Je pense qu'une belle annonce comme celle-là... et je ne dénigre pas Zoom ou tous les Teams de ce monde, je pense qu'on peut se permettre d'attendre quelques jours, sinon quelques semaines pour faire un bon point de presse. Je pense qu'il n'y a personne qui est inquiet présentement à Québec. Tout le monde sait, là, que le signal de départ a été envoyé. On a juste demandé aux gens, aux journalistes et à tout le monde d'être un peu patients pour qu'on puisse faire un point de presse en bonne et due forme avec la ville dans les prochains jours, sinon les prochaines semaines.

M. Ciccone : Si on regarde dans l'ensemble, là, on a vu le nouveau tracé, sensiblement, ce qui a pu couler dans les médias, parce qu'il n'y a pas eu d'annonce officielle, mais on voit que la banlieue de Charlesbourg a été laissée de côté. On s'en va... On a choisi... On est allé en faveur d'Estimauville.

Ma question est bien simple, M. le ministre : Est-ce que le député de Charlesbourg est à l'aise avec cette annonce-là?

M. Bonnardel : M. le député, on a fait un choix commun pour le bien de Québec et de sa périphérie. Alors, en temps et lieu, ça me fera tellement plaisir de vous dévoiler le parcours, la périphérie et tout ce qu'on a préparé, le fruit de notre travail des dernières semaines, derniers mois.

M. Ciccone : Dans sa forme initiale, le Réseau structurant de transport en commun devait coûter 3,3 milliards de dollars. Tantôt, on en a parlé. À la suite des changements qui ont été mis en place, là, c'est sûr que ça ne peut pas rester pareil, le... Je ne suis pas un ingénieur. Cependant, avec les prix qui ont augmenté, comme je vous l'ai dit tantôt, et vous le savez très bien, on a un peu réduit ça. Si on regarde avec la mappe, là, à l'échelle, on a un peu réduit la colonne vertébrale pour aller vers Estimauville. Un chiffre de 4,2 milliards est sorti dans les médias, qui circule depuis maintenant quelques semaines, qui n'a pas été confirmé par personne. Aujourd'hui, en crédits, M. le ministre, êtes-vous en mesure de confirmer ce chiffre-là?

M. Bonnardel : Et personne ne confirmera, M. le député. Alors, vous pourrez tourner toutes les phrases que vous souhaitez aujourd'hui, je ne répondrai pas à vos questions sur le réseau structurant tant qu'on ne fera pas le point de presse, en tout respect pour tous ceux qui y ont travaillé.

M. Ciccone : O.K. Mais vous êtes conscient que le prix des matériaux a augmenté.

M. Bonnardel : Ah! M. le député, il y a une surchauffe du marché partout sur le territoire québécois, dont même chez nous, dans une certaine mesure. Vous avez vu qu'il y a un appel d'offres qui a dû être suspendu au Saguenay voilà une dizaine de journées.

M. Bonnardel : On a vu... On sait que, dans un gros projet comme ça, il y a des partenaires. Puis vous êtes partenaire avec la ville de Québec, également partenaire avec le fédéral aussi, qui ont mis la main dans leurs poches. Admettons, là, hypothétiquement, que ça coûterait plus cher, là, ça dépasserait le 3,3 milliards, allez-vous demander une demande supplémentaire à Ottawa?

M. Bonnardel : Bien, la part du fédéral a toujours été confirmée à 1,2 milliard, c'est ce qu'on s'attend que le fédéral va déboursier.

Soit dit en passant, vous n'êtes pas sans savoir que ces sommes devaient venir de l'Entente bilatérale intégrée que votre ancien gouvernement a signée, que votre ancien gouvernement a signée basé sur une forme d'achalandage... sur la base d'achalandage, ce qui fait que la ville de Québec n'avait pas assez de sommes pour ce projet. On a dû aller négocier, notre gouvernement, avec Montréal pour être capables de subvenir et de s'assurer que le financement allait être sur la table pour Québec. J'ai maintes et maintes fois dit que jamais, moi, je n'aurais signé cette entente que vous avez faite.

M. Ciccone : Bien, je vous félicite, M. le ministre, parce que je pensais que «la faute des libéraux» serait arrivée avant 13 minutes... notre conversation. Alors, bravo! Non, bravo, ça s'améliore.

M. Bonnardel : Non, je fais attention à ça, quand même.

M. Ciccone : Oui. Merci, c'est très apprécié. On parle des... juste... Il me reste 2 minutes, hein?

La Présidente (Mme St-Pierre) : 2 min 30 s... Il faut que ce soit très précis.

M. Ciccone : O.K. Merci. Des dessertes des banlieues. Vous avez... encore une fois, on a appris à travers les médias que vous aviez remis contrôle de la desserte des banlieues au MTQ plutôt qu'au bureau de projet. Ça, c'est confirmé, ça, M. le ministre?

M. Bonnardel : Vous aurez toutes les informations, M. le député, en temps et lieu.

M. Ciccone : Oui, mais ça n'a pas rapport avec le tramway, ça. C'est juste savoir...

M. Bonnardel : Toutes les informations, là, qu'on va attacher avec le réseau structurant, vous aurez ça en temps et lieu.

M. Ciccone : Bien, il y a plusieurs questions qui sont en suspens, notamment sur le 844 millions de dollars, là, sur les 100 kilomètres de voies réservées. Mme la vice-première ministre n'a pas voulu infirmer ou confirmer, là. Est-ce que vous confirmez, encore une fois sans confirmer, mais confirmez-vous une annonce sur ce projet-là, qui s'en vient? Parce qu'on parle de 844 millions de dollars, là.

M. Bonnardel : M. le député, comme je vous l'ai mentionné, vous pouvez tourner les questions comme vous le souhaitez, je vous donnerai toutes les informations en temps et lieu. Je pense que tout le monde attend que ce projet soit annoncé, qu'on démontre qu'on a travaillé très fort pour livrer ce projet, qui va être important pour Québec et sa périphérie pour les 75 prochaines années.

M. Ciccone : O.K. Parce que j'aurais aimé ça savoir comment est-ce que le député de La Peltrie se sent. «No way tramway!» Il ne voulait pas avoir, également, de voies réservées, aussi. Là, il va y avoir, sensiblement, des voies réservées et un tramway. Mon Dieu! J'espère que le troisième lien va arriver, parce qu'on va perdre le député de La Peltrie bientôt.

M. Bonnardel : ...de Québec, M. le député, va très, très bien.

M. Ciccone : Formidable. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je passe la parole maintenant à la députée de Mercier, deuxième groupe d'opposition. Vous avez la parole, 7 min 20 s.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Alors, bonjour, tout le monde, chers collègues, les équipes. Bonjour, M. le ministre. Ce matin, on a appris dans *Le Devoir*, il y a une lettre qui vous a été envoyée par des experts et des organismes, comme le CRE, Trajectoire Québec, Mme Phyllis Lambert, M. Gérard Beaudet, pour demander plus de transparence pour le REM de l'Est. Ils vous ont envoyé une lettre il y a trois semaines et n'ont même pas reçu d'accusé de réception, et ce qu'ils demandent, c'est qu'il y ait plus de transparence. J'aimerais entendre le ministre sur la question, pas ce que la CDPQ a dit, Infra, qu'ils vont mettre en place un comité, etc. Le ministre, qu'est-ce qu'il répond à cette lettre qui a été envoyée par ces organisations-là sur le REM de l'Est?

M. Bonnardel : Ah! bien, il nous fera plaisir de rencontrer ces organismes qui souhaitent avoir une éclaircie, si on peut le dire ainsi, là, sur ce projet. La caisse va, elle, mettre un comité aviseur, si je peux le dire ainsi, en place. Elle aura...

Mme Ghazal : Non indépendant.

M. Bonnardel : Non indépendant. Elle aura aussi...

Mme Ghazal : Non indépendant ou indépendant?

M. Bonnardel : Indépendant, donc, de ce que je vous dis, là. Moi, je vais rencontrer les organismes comme tels. La caisse fait son travail de son côté. Il y aura des consultations citoyennes importantes aussi. Et, de mon côté, il me fera plaisir de répondre aux questions de ces organismes, tout comme j'ai fait le travail avec la ville de Montréal maintes et maintes et maintes fois avec ma collègue la députée responsable de la Métropole sur le projet du REM de l'Est. Parce que vous comprendrez que la ville a eu de multiples questions, on les a rencontrés de multiples fois. Alors, on fera la même chose.

Mme Ghazal : Mais les questions qu'ils posent sont déjà dans la lettre, et c'est des questions d'intérêt public. Ils ne demandent pas des questions qu'il faut juste que vous les rencontriez puis vous leur dites ça juste à eux. Ce qu'ils demandent, par exemple : Il y a beaucoup de chiffres qui sont annoncés sur la réduction du nombre de voitures. C'est peu, si on parle de transfert modal, parce que le REM de l'Est, la façon qu'il est tracé, va venir cannibaliser les réseaux existants comme la ligne verte, le SRB, etc. Ils demandent qu'on dépose, pas que la CDPQ nous informe de ce qu'elle... des informations qu'elle a puis des documents qu'elle veut bien nous montrer, mais ce qu'on demande, c'est : Est-ce que possible de déposer des chiffres, les études faites de façon indépendante, répondues par le vrai ministère des Transports que j'ai devant moi, et non pas CDPQ Infra qui prend toute la place, et répond aux gens, et leur fait signer des lettres de confidentialité, même aux élus? Est-ce que c'est possible que le ministre réponde et qu'il mette lui-même en place un comité aviseur réellement indépendant pour répondre à toutes ces questions-là, très légitimes, de ces organisations-là, mais aussi des citoyens sur le tracé, le fait qu'il ne soit pas aérien? C'est bon, on les croit sur les paroles, mais est-ce que c'est possible d'avoir les études et les preuves de tout ça?

M. Bonnardel : Mme la députée, j'ai entendu votre formation politique depuis les dernières semaines, les derniers mois, et, si je comprends bien, vous êtes contre le REM de l'Est. Vous êtes contre le REM de l'Est.

Mme Ghazal : On n'a jamais dit ça.

M. Bonnardel : Vous avez effleuré le sujet, sinon en disant...

Mme Ghazal : Est-ce que toutes les personnes...

M. Bonnardel : ...que vous étiez contre le REM de l'Est.

Mme Ghazal : Bien, M. le ministre veut faire de la diversion. Est-ce que toutes les personnes qui sont extrêmement critiques pour le projet sont contre le REM? Est-ce que c'est ça que vous dites? Moi, ce que j'amène, je ne l'amène pas de moi-même ou... j'amène ça de ce que des experts ont dit. Vous ne vous êtes pas encore entretenu avec eux; moi, je me suis entretenue. Et ce qu'ils disent, c'est oui de la même façon que ce qu'on dit oui à un réseau de transport structurant dans l'Est de Montréal, mais pas fait n'importe comment. Et surtout il y a un manque de transparence flagrant, et ça, ce n'est pas Québec solidaire qui le dit. Moi, j'aimerais que vous répondiez à ces organisations-là.

M. Bonnardel : Oui, et ça me fera plaisir de répondre. Ce que vous faites, c'est dénigrer, Mme la députée, depuis des années, la Caisse de dépôt. Vous dénigrez la Caisse de dépôt, son professionnalisme, sa capacité à livrer un des grands projets que le Québec va connaître. La phase I...

Mme Ghazal : Et pourquoi je ferais ça?

M. Bonnardel : Parce que vous le faites, vous le faites.

Mme Ghazal : Ah oui? Pourquoi?

M. Bonnardel : Oui, vous le faites. Vous dénigrez la caisse en disant qu'eux-mêmes ne veulent pas déposer leurs études...

Mme Ghazal : Je vous rapporte ce que les gens nous disent sur le terrain.

M. Bonnardel : Tous les rapports, tous les rapports seront présentés au BAPE, tous les rapports. Tout ce que j'ai en main, tout ce que la caisse a en main sera présenté au BAPE. Le BAPE fera le travail. Vous pouvez continuer de démontrer que Montréal n'a pas besoin d'un REM de l'Est.

Mme Ghazal : Non, je n'ai jamais dit ça. Nous avons...

M. Bonnardel : Montréal a besoin d'un REM de l'Est. Montréal a besoin d'un cocktail de transports collectifs.

Mme Ghazal : J'ai des questions précises...

La Présidente (Mme St-Pierre) : S'il vous plaît, faites attention...

Mme Ghazal : ...je ne veux pas faire de débat idéologique, parce que le ministre...

• (15 h 50) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Soyez prudents avec le ton, là. Continuez, ça allait très bien.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Le ministre veut faire un débat idéologique, moi, je vais y aller sur les chiffres. Ce n'est pas ça mon objectif. À la page A.12 du...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...Vous prêtez des intentions, Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Oui. Dans la page A.12 du PQI, c'est marqué que la CDPQ Infra va investir... elle a 18,7 milliards de dollars qui sont à l'extérieur du PQI, incluant 6,5 milliards de dollars pour le REM de l'Ouest, ça, c'est la phase I. C'est rendu à combien aujourd'hui?

M. Bonnardel : Je n'ai pas les chiffres complets du REM. La phase I, on va l'appeler ainsi, initialement, ça avait été signé par l'ancien gouvernement à 6,5 milliards, si je ne me trompe pas. Il y a peut-être eu quelques ajustements, mais je n'ai pas les coûts qui ont été peut-être modifiés, là. Je ne crois pas, je n'ai pas eu vent qu'il y ait eu des coûts modifiés.

Mme Ghazal : Mais il y a des coûts que les Québécois paient, donc ils ont le droit de savoir c'est combien pour les infrastructures.

M. Bonnardel : Bien, les infrastructures, Mme la députée, il y a un partage financier sur la phase I qui est une portion... si je ne me trompe pas, là, qui est une portion de 50 % payée par la caisse et l'autre 50 % qui est partagé entre le fédéral et le gouvernement du Québec. Et il y avait une proportion, si je ne me trompe pas non plus, de 300 millions payés par Hydro-Québec.

Mme Ghazal : Et, quand ce coût-là augmente, moi, selon les chiffres que j'ai, c'est beaucoup plus que 6,5 milliards, beaucoup plus. La proportion des Québécois augmente, donc il faut qu'on... Moi, ce que j'aimerais savoir, j'ai tous les documents budgétaires puis je ne sais pas combien les Québécois vont payer en ce moment, aujourd'hui, pour la phase I du REM.

M. Bonnardel : Bien, Mme la députée, vous pourrez poser la question à la caisse si vous le souhaitez. Moi, ce que je vous confirme, c'est que l'entente qui avait été signée par l'ancien gouvernement, à moins que je me trompe, là, s'il y avait une proportion de 50 % de la caisse et l'autre 50 % partagé...

Mme Ghazal : Mais ça coûte combien aux Québécois? Ne répondez pas à la députée de Mercier, répondez aux Québécois. Ça leur coûte combien aujourd'hui?

M. Bonnardel : Bien, si le projet coûte 6,5 milliards, Mme la députée, et qu'on le partage en deux, la proportion du gouvernement du Québec est à 1,6...

Mme Ghazal : Mais, est-ce que c'est 6,5 milliards?

M. Bonnardel : 1,5 ou 1,6 milliard, oui. Je n'ai pas le chiffre exact, là, mais...

Mme Ghazal : Moi, là, le chiffre que j'ai, c'est 8,9 milliards.

M. Bonnardel : La proportion du Québec à 8,9...

Mme Ghazal : Non, le total, 8,9. Donc, la proportion du Québec vient d'augmenter.

M. Bonnardel : Bien, déposez vos chiffres, là. Je ne connais pas personne qui a évalué que la REM phase I coûtait 8,9 milliards, là.

Mme Ghazal : Donc, actuellement, le gouvernement ne sait pas combien coûte le REM de l'Est et la proportion exacte du Québec en date d'aujourd'hui. La proportion que paie le Québec... Le ministre peut me dire : Oui, oui, on l'a, mais quelqu'un va m'arriver, comme ça, je vais pouvoir aller à une autre question. Je peux passer à l'autre question. Si la réponse existe, moi, ça va me faire plaisir.

M. Bonnardel : Allez-y, allez-y.

Mme Ghazal : Ça ne me dérange pas d'attendre, parce que c'est quand même important et c'est d'intérêt public. Et, pour ce qui est de l'exploitation, combien est-ce que ça va coûter, l'exploitation, le REM, par exemple, de l'Ouest, la phase I dès l'année prochaine?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre ici. Alors, maintenant, je dois aller du côté du troisième groupe d'opposition. M. le député de René-Lévesque.

M. Ouellet : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Donc, à mon tour de prendre la parole. Vous ne serez pas surpris, on va parler de réseau déstructurant et de premier lien. On va se parler du F.-A.-Gauthier. M. le ministre et M. Lafaut, je tiens à vous saluer aussi. Qu'est-ce qu'il se passe avec le F.-A.-Gauthier? Il n'est pas de retour. Je lisais Radio-Canada ce matin, qu'il pourrait, je dirais bien pourrait être de retour entre les deux rives pour faire des tests. Bref, la population se pose la question : Que se passe-t-il avec le F.-A.-Gauthier? Quand est-ce qu'on peut le revoir entre les deux rives?

M. Bonnardel : Bien, rapidement, je vous expose un peu la situation puis je vais laisser le P.D.G., là, vous répondre plus précisément. Il n'y a personne qui se réjouit de voir le F.-A.-Gauthier incapable de naviguer présentement, quand le navire est sorti de sa cale sèche. La STQ a commencé ses premiers tests en mer... est descendu vers Matane, la situation allait bien jusqu'à tant qu'on commence à faire nos traverses entre Baie-Comeau et... vous le savez, vous l'avez lu, là...

M. Ouellet : Oui, oui.

M. Bonnardel : ...et qu'on commence à voir, là, une infime, infime perte d'huile sur un des propulseurs, le propulseur qui ne fonctionnait pas initialement, qui avait brisé. Donc, la STQ est en train encore d'analyser la situation avec Steerprop, la société mère. Et, pour le moment, je n'ai pas d'information additionnelle à vous donner, outre le fait que peut-être M. Lafaut peut vous donner plus précisément, là, l'état de situation et ce qui pourrait arriver dans les prochains jours.

M. Ouellet : Oui. J'aimerais ça, oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de René-Lévesque...

M. Ouellet : Bien, j'aimerais entendre M. Lafaut, effectivement.

M. Bonnardel : Si vous le permettez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. Vous devez vous identifier. Il est dans la salle miroir, c'est ça?

M. Ouellet : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Alors, vous devez vous identifier, monsieur, et faire votre commentaire.

M. Lafaut (Stéphane) : Oui. Bonjour, Mme la Présidente. Donc, mon nom est Stéphane Lafaut. Je suis le président-directeur général de la Société des traversiers du Québec.

Donc, pour répondre à M. le député, écoutez, la situation du F.-A.-Gauthier nous exaspère également au niveau de la Société des traversiers. On a déployé énormément d'efforts dans ce dossier. Je rappellerai que, lorsqu'il y a eu la première cale sèche pour réparer l'ensemble des propulseurs, le navire a quand même navigué du mois de janvier jusque fin septembre, où est-ce que, là, il est rentré en arrêt technique. C'est à la sortie de l'arrêt technique, lors du retour du Gauthier, qu'on s'est aperçus qu'il y avait une première fuite d'huile, des éléments qui nous laissaient entrevoir qu'il y avait une fuite d'huile. Il fallait investiguer. C'était en novembre. Et puis, à ce moment-là, bien, on a choisi de demander une autre cale sèche parce qu'on ne pouvait pas aller investiguer davantage que ce qui se passait. Il a fallu attendre jusqu'au mois de janvier pour avoir des disponibilités en cale sèche avec la Davie.

On est retourné en mer, sorti de cale sèche vers le mois de mars. On a ramené le navire à Trois-Rivières parce que j'avais d'autres petits ajustements à faire, faire des tests. Et puis tout s'est bien passé. Et puis, tranquillement pas vite, on a commencé à réintégrer le F.-A.-Gauthier en service au mois d'avril.

Du 1er au 5 avril, ça s'est relativement bien passé. Il y avait des pressions, des pressions d'air à ajuster au niveau des propulseurs, c'est un système qui est assez complexe, pour en arriver avec une résultante où est-ce qu'encore une fois on a découvert une fuite d'huile.

Maintenant, là, on travaille avec les fabricants des joints d'étanchéité, qui ont été changés deux fois, et la compagnie Steerprop, qui produit les propulseurs. Et ce qu'on semble... ce qu'on est après découvrir, il semble y avoir... Parce qu'à deux reprises on a eu le même problème, c'est qu'il y aurait possiblement une incompatibilité entre les joints d'étanchéité qui ont été installés, c'est ceux qui sont recommandés par le manufacturier, et l'huile qui est recommandée. Il y aurait une réaction chimique qui entraînerait une dégradation des joints d'étanchéité, donc, permettant à l'huile de s'échapper.

Donc, tant qu'on n'aura pas réglé ce problème-là avec la compagnie Steerprop et le fabricant des joints d'étanchéité, le navire va rester à Matane. On regarde aussi d'autres solutions techniques. Je ne vous cacherai pas que j'ai demandé à mon équipe technique, là, de s'adjoindre les services de différents armateurs internationaux, dont certains au Québec, à qui j'ai personnellement parlé. On a des gens qui proviennent d'un peu partout qui ont commencé à nous conseiller, qui ont regardé un peu, là, le système de lubrification qu'on avait qui emploie aussi des propulseurs Steerprop. Et de là, bien, écoutez, pour l'instant...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de René-Lévesque...

M. Ouellet : Oui, bien...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Parce que je dois équilibrer les réponses et les questions, oui.

M. Ouellet : Le temps file. M. le P.D.G., la question que les gens se posent, on est rendu à peu près 30 % des coûts initiaux en réparations ou en... juste pour le F.-A.-Gauthier, il a fait à peu près 30 % des traversées lors de la dernière année. Est-ce qu'il n'est pas temps de commencer à regarder ailleurs avec le F.A.-Gauthier? On l'a souvent qualifié de «citron». Là, le citron est pressé. Est-ce que vous avez des discussions avec le ministre pour dire : Écoutez, ce bateau-là, il devait être fiable pour 40 ans. Avec les coûts qu'on rajoute et qui continuent de grimper, je ne suis pas sûr qu'on va se rendre à 20 ans. L'horizon est peut-être plus court que ça. Bref, est-ce qu'on commence déjà à penser à remplacer le Gauthier parce qu'il n'est pas fiable puis il coûte cher?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Je vais prendre la question, Mme la Présidente. M. le député, la question m'a été posée l'année passée.

M. Ouellet : Oui.

M. Bonnardel : Je ne reviendrai pas en arrière, sauf qu'on a un bateau acheté, conception préparée, surveillance faite par deux anciens gouvernements. À l'époque, tout le monde était persuadé que c'était l'innovation, que c'était la technologie qu'on devait mettre en place, et aujourd'hui on se rend compte que ce bateau ne fonctionne pas pour des raisons que le P.D.G. vous a mentionnées. J'ai un autre bateau de relève présentement qui est le Saaremaa, qui fait le travail, qui fait le travail, qui fait le travail pour le moment.

M. Ouellet : Pas l'hiver, M. le ministre.

M. Bonnardel : Il fait le travail. Ce n'est pas le F.-A.-Gauthier, j'en conviens, mais il fait le travail. Au-delà de tout ça, il est hors de question présentement, avec une dette de 150 millions de dollars sur ce bateau, hors de question qu'on n'aille pas au bout de ce bateau pour comprendre et connaître le problème.

M. Ouellet : Combien de temps ça va prendre, M. le ministre?

M. Bonnardel : M. le député, ça prendra le temps que ça prendra. Présentement, j'ai un bateau qui dessert la basse... la Côte-Nord, le Bas-Saint-Laurent. J'ai un bateau qui fonctionne, là, qui fonctionne. Minimale, c'est ce que vous m'aviez demandé. Rapidement, on a acheté un bateau qu'on a mis... qu'on a opérationnalisé, qu'on a préparé.

M. Ouellet : Vous avez acheté deux bateaux.

M. Bonnardel : M. le député, si vous voulez que je vous parle du premier bateau, ça me fera plaisir aussi de vous dire que ce premier bateau ne peut desservir...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre ici. Et je pense qu'il y a un problème avec le micro du ministre, parce qu'on l'entend mal, mais je vais passer maintenant du côté de l'opposition officielle. M. le député de Marquette.

• (16 heures) •

M. Ciccone : Merci beaucoup, madame. Moi, j'ai n'ai vraiment pas le goût de parler du F.-A.-Gauthier, M. le ministre. Je pense que mon collègue de René-Lévesque s'en est occupé. Cependant, on a appris au début... Puis je suis content d'avoir M. Lafaut qui est avec nous parce que je veux être capable de l'interpeler également. On a entendu, on a appris, en début mars dernier, qu'il était pour commencer à y avoir des fouilles parce que, justement, la STQ s'est pliée à une demande du fédéral. Puis je ne m'inscris pas en faux, là, aucunement, là. Plus il y a de la sécurité, mieux c'est. Cependant, seulement trois services de traverse de la STQ ont été visés par cette mesure parce qu'ils font partie du... ils ont une désignation du MARSEC. Maintenant, est-ce qu'on... Pourquoi, initialement, cette mesure-là? Est-ce qu'il y a eu des menaces quelconques ou on a seulement décidé d'appliquer, justement, des mesures sécuritaires? Mais pourquoi on est arrivé, justement... cette demande-là du fédéral... M. Lafaut, si vous me permettez...

M. Bonnardel : Bien, je vais prendre... 30 premières secondes.

M. Ciccone : O.K., M. le ministre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Puis je laisserai M. Lafaut, là. C'est une demande du fédéral. Ce qui est particulier, c'est qu'ils ont visé trois traverses et non celle que le député vient juste de mentionner, qui est celle de Matane—Baie-Comeau—Godbout. Alors, M. Lafaut pourrait vous expliquer pourquoi ceux-ci, pourquoi pas ceux-là. Là-dessus, moi aussi, je me suis posé des questions.

M. Ciccone : O.K.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous passez...

M. Bonnardel : La parole à M. Lafaut.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous passez la parole à M. Lafaut? Alors, M. Lafaut, s'il vous plaît, prenez la parole. Réponse assez succincte.

M. Lafaut (Stéphane) : Oui, parfait, Mme la Présidente. Donc, vous devez savoir, là, qu'au niveau du gouvernement canadien il y a un règlement sur la sécurité des traverses intérieures, et ce règlement-là couvre non seulement certaines traverses de la STQ, mais 50 traversiers à travers le pays, 18 routes maritimes, 29 installations portuaires. À la STQ, trois traverses ont été désignées sous ces normes-là, soit Québec-Lévis, Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine et Sorel-Tracy. Notre mandat de sécurité, notre certificat de sécurité est renouvelé à tous les cinq ans, et lorsque Transports Canada, en septembre 2020, a recommencé à revoir les normes qu'on appliquait au niveau de MARSEC 1, qui est la plus basse mesure, ils ont demandé à ce qu'on applique les mêmes mesures qui étaient appliquées dans le reste du pays au niveau des fouilles aléatoires.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...M. le député de Marquette.

M. Ciccone : Oui, merci, Mme la Présidente. Est-ce que je comprends que ce n'est pas une mesure temporaire, là? Ça, c'est vraiment une mesure qui va durer dans le temps puis c'est permanent.

M. Lafaut (Stéphane) : Exactement, M. le député, c'est... Tant que Transports Canada va nous demander d'y aller avec cette mesure-là, comme les autres au pays, nous allons le faire. Jusqu'à présent, à titre de statistiques, je peux vous dire que les fouilles aléatoires Québec-Lévis...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Monsieur...

M. Lafaut (Stéphane) : Ah! O.K.

M. Ciccone : Oui, merci beaucoup, merci beaucoup. Non, c'est juste des petites précisions. Des fois, juste un oui ou un non, ça va, et développer rapidement, ça fait mon affaire. Maintenant, est-ce que le ministre pense que cette pratique devrait être appliquée sur d'autres traverses? Parce que la sécurité, ce n'est pas juste sur certains plans d'eau. Je veux dire, ça peut être efficace aussi sur d'autres traversiers, parce qu'il y en a plusieurs autres au Québec qui sont sous votre juridiction.

M. Bonnardel : Bien, vous posez une bonne question, sauf que c'est les services de sécurité, Transports Canada qui définit que trois dessertes n'étaient... n'étaient pas juste choisies, définies en termes de sécurité suite aux attentats de... vous allez me dire: C'est loin, là, mais c'est quand même basé là-dessus. Donc, les ententes nord-américaines entre les États-Unis et nous, il y a des discussions qui se font, et le Canada a décidé que c'était ces trois dessertes qui étaient considérées à risque, je vais le dire ainsi.

M. Ciccone : O.K. Alors, ce que je comprends, c'est que le fédéral aurait pu choisir aussi d'autres traversiers, là. Ce n'est pas parce qu'ils ont la désignation MARSEC, là.

M. Bonnardel : Je ne veux pas vous expliquer... je ne peux pas vous expliquer, je ne suis pas dans le secret des dieux, là. Si le Canada, avec les services de sécurité, avec les Américains, ont défini que ces trois dessertes étaient, je dis le terme «à risque», là, je ne veux pas faire peur à personne, mais il reste qu'ils ont défini que ces trois dessertes... et c'est pour ça que celle de Matane, qu'on pourrait penser qui est la plus importante, n'était pas définie dans cette demande.

M. Ciccone : Deux petites questions rapides pour clore le dossier. S'il y a une procédure, s'il y a quelque chose, est-ce que c'est la SQ, la GRC, la police municipale qui s'en occupe s'il y a une intervention?

M. Bonnardel : Bien, je pense... Bien, s'il y avait quoi que ce soit, c'est une combinaison des services policiers, autant municipaux, québécois ou canadiens, là. Si, je dis bien si, en majuscules, s'il y avait quoi que ce soit, là. Il ne faut pas apeurer personne, là, mais c'est une demande, donc il y aura... la STQ est obligée d'appliquer, donc d'augmenter ses mesures de sécurité.

M. Ciccone : Alors qu'on est en crédits, mais là je n'ai pas le choix d'aller sur l'aspect monétaire et financier. Là, c'est une nouvelle pratique qui va engendrer des crédits ou un coût supplémentaire. Est-ce qu'on a fait une demande de transfert au fédéral?

M. Bonnardel : Il n'y a pas, à ma connaissance... à moins que M. Lafaut peut vous définir plus précisément, là, les coûts additionnels de ces demandes, là.

M. Ciccone : Parce que, s'il y a une formation également qui doit être suivie, je veux dire, on annonce... peut-être que M. Lafaut pourrait me répondre, là, s'il y a une formation supplémentaire, il y a des coûts engendrés aussi à ça, est-ce que l'argent va venir du fédéral, ou c'est le Québec qui s'en occupe, ou...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. Lafaut.

M. Lafaut (Stéphane) : C'est assumé. C'est assumé par les différents armateurs, donc, au Québec, c'est la Société des traversiers. Le projet pilote, avec la firme qui a été sélectionnée, qui joue, qui nous a mis ça en place, ça a coûté, jusqu'à présent, 23 000 \$. Et puis je peux vous dire qu'on va éventuellement partir en appel d'offres, je ne peux pas parler des montants à venir parce que, là, je m'ingérerais dans un processus d'appel d'offres.

M. Ciccone : Merci beaucoup, M. Lafaut. Merci. Je vais changer de sujet. Je vais aller sur le transport régional, si vous voulez bien, M. le ministre. On sait que la pandémie a touché tout le monde, a touché des secteurs en particulier. On a vu que les dessertes aériennes, on a vu que le transport interrégional, régional, avec autocar, a été bouleversé par cette pandémie-là. Le budget prévoit 38 millions pour soutenir les services de transport et les localités, mais c'est seulement pour cette année. 38 millions, dis-je bien. On divise ça en 18 millions pour le secteur aérien régional et 20 millions pour les transporteurs interurbains par autocar. Est-ce qu'on ne devrait pas avoir un peu de prévisibilité? Pas parce qu'on est en pandémie là, puis qu'on va recommencer... quand tout le monde va être vacciné puis la vie va revenir à la normale, il va y avoir, là, un manque à gagner. Croyez-vous que ce montant et la fin éventuelle de la pandémie, c'est suffisant pour une pérennité de ces secteurs-là dans le futur? Parce que, quand la pandémie finit, ça ne veut pas dire que les problèmes finissent, là.

M. Bonnardel : Bien, M. le député, tous nos secteurs ont été mis à mal, là. Vous le savez, je ne prendrai pas cinq minutes, là, mais vous avez vu les sommes qu'on a dédiées au transport collectif, à l'aérien. Le transport interurbain n'a pas été oublié. Initialement, c'étaient 8 millions de dollars que nous avons mis en place au printemps 2020.

Rapidement, la situation s'est quand même améliorée du côté du transport interurbain l'été passé. Et les compagnies, les sociétés n'ont pas fait de demande. Et on a, suite au fait qu'il y a eu une deuxième vague à l'automne... vous comprendrez que, là, encore une fois, ça a été un peu plus difficile pour eux. Ils ont redemandé des sommes, on a retravaillé avec eux pour bonifier le programme et être capable, dans le dernier budget, d'avoir une somme quand même considérable. On va suivre la situation de très, très près.

Vous avez vu, je vais dire, une sorte de crise, Keolis qui ne voulait pas desservir la Gaspésie, puis je l'ai dit et répété, si Keolis décidait de ne plus desservir la Gaspésie, bien, on va trouver quelqu'un d'autre, ce sont... C'est un cocktail de transport collectif important. Que ce soit l'aérien, que ce soit le transport interurbain, on doit s'assurer de pérenniser cette forme de transport. Et donnez-nous encore quelques semaines pour vous annoncer notre plan de match pour la suite.

M. Ciccone : Souvent, pour régler un problème, il faut souvent aller à la base, hein, on voit aussi puis on a vu que... justement, vous avez parlé de Keolis qui a laissé certaines routes, ils ont abandonné certaines routes. Puis on négocie, avec la Commission de transports, par route. Trouvez-vous que c'est trop facile, pour une compagnie, d'abandonner une route? On ne devrait peut-être pas penser à faire de l'interfinancement? Parce qu'on y va route par route, puis je trouve que ce n'est pas juste, parce qu'on se dit : Bien, cette route-là, elle n'est pas payante. Il y a des critères à respecter, on respecte les critères, parfait, on se fait enlever la route, puis les citoyens s'arrangeront. Il y a-tu moyen, peut-être, d'arranger ça, d'aller arranger ça à la base?

• (16 h 10) •

M. Bonnardel : M. le député, partout au Québec, on vit cette situation d'abandon de certaines dessertes, une combinaison de dessertes qui vont mieux, il y en a d'autres qui vont moins bien. Et là, bien, le défi, c'est de trouver l'équilibre dans tout ça. Puis, pour une société privée, il est normal... C'est de faire un peu de sous, hein? Il n'y a pas une société qui est au monde sans vouloir faire des sous. Et le défi, c'est de pérenniser ce réseau et de supporter, dans une certaine mesure, le réseau. On a mis des sommes considérables pour les aider, on aura un plan de match dans la prochaine année pour analyser la situation, s'assurer qu'on va bien répondre dans le futur.

Est-ce que votre raisonnement, c'est d'amener, comme Québec solidaire, à nationaliser le transport interurbain? J'ose croire que non. J'ose croire que non.

M. Ciccone : Bien, je vais être obligé de faire un appel au règlement, Mme la Présidente.

M. Bonnardel : Alors, j'ose croire que non.

Une voix : Mais pourquoi pas?

M. Ciccone : O.K. Vous interprétez mes propos, M. le ministre. Non, je ne parle pas de ça, c'est juste que je trouve que c'est trop facile, laisser tomber une route. Il y a des compagnies qui font de l'argent, qui sont pérennes, puis, parce qu'une route perd de l'argent, on la laisse tomber, tout simplement. Moi, je pense que, dans les critères, là, on devrait inclure justement l'interfinancement, de regarder globalement ce que la compagnie fait puis... Parce que c'est un privilège, là, c'est un privilège qu'on leur donne, un permis, une licence pour desservir nos routes ici, au Québec, puis les premiers à payer, ce sont nos citoyens. Il y a du transport au niveau du travail, il y a du transport économique, du transport de santé, puis ces gens-là, dans un moment où on en avait le plus besoin, ces grosses compagnies là, qui n'est pas une compagnie de chez nous, soit dit en passant, le propriétaire, là, nous a laissé tomber, puis, moi, ça, je trouve ça inacceptable.

Maintenant, les organismes ont besoin de payer des fournisseurs, puis ça, je suis persuadé qu'ils vous ont interpellé, parce qu'ils m'ont interpellé, on en a parlé avec les organismes, ils doivent payer l'essence, les salaires, les chauffeurs. Le MTQ, lui, est un partenaire essentiel là-dedans qui permet de payer une bonne partie de ces factures-là. Êtes-vous d'accord si je vous dis que cette situation-là a freiné le développement d'ajouts des services dans plusieurs régions puisque c'est difficile d'avoir une vision à long terme sans versements réguliers, d'être capable... Je ne sais pas si vous comprenez ce que je veux dire, d'être capable d'avoir un lousse, si vous me permettez l'expression, de ne pas attendre. Parce que c'est long, les délais.

M. Bonnardel : Là, vous parlez des délais de remboursement?

M. Ciccone : Oui.

M. Bonnardel : Écoutez, on fait tout en notre pouvoir, puis mon sous-ministre est présent, il le sait, réduire les délais, c'est un défi auquel on doit répondre. Et on doit souvent — le sous-ministre l'a dit, condamnés à être meilleur au MTQ — oui, réduire nos délais, oui. Maintenant, pérenniser le transport interurbain, présentement, là, et de vous dire que la situation va s'améliorer dans deux ans, trois ans, quatre ans, regardez l'aérien, regardez le transport collectif, présentement, les statistiques démontrent que, pour le train, on a retrouvé 10 % d'achalandage, du côté des bus, 28 %, du côté du métro, 40 %.

Alors, vous comprendrez la difficulté d'évaluer et de préparer un plan de match précis en se disant : En 2024, tel secteur sera où? En 2023, tel secteur sera où? En 2025? Donc, je pense qu'à court, moyen terme, il faut répondre. Le long terme sera peut-être plus compliqué qu'on pense, peut-être que non. Mais c'est mon défi, c'est le défi de

mon équipe de s'assurer qu'on va répondre et de trouver un équilibre pour, oui, je le souhaite, ne pas abandonner certaines dessertes, certaines destinations au détriment de dessertes plus payantes.

M. Ciccone : Les... Vous avez parlé tantôt, il y a des programmes d'urgence qui ont été mis, puis, même, on l'avait demandé, vous avez reporté ces programmes d'urgence là, et on vous a remercié publiquement, M. le ministre. Cependant, plusieurs de ces... comme Autobus Maheux, par exemple, un privé, disait que c'est une belle annonce, le 10 millions, qui a pris fin le 31 mars dernier. Puis je vous invite à peut-être reporter encore cette aide d'urgence là, parce que ce n'est pas terminé encore, qui était supposée combler 75 % des déficits des compagnies. Mais les règlements semblent un peu difficiles, les critères également, il y a beaucoup de frais qui ne sont pas admissibles. Puis dernièrement, là, on avait appris qu'il y avait seulement 2 millions de dollars qui avaient octroyés de ces 10 millions là. En date d'aujourd'hui, là, êtes-vous en mesure de nous dire, du 10 millions de dollars que vous avez mis, combien a été utilisé par ces groupes-là qui en avaient besoin?

M. Bonnardel : Oui, l'équipe pourra sûrement me confirmer ça. Maintenant, je confirme avec vous ce qu'ils vous ont dit. Quand on a eu ce contexte de minicrise ou l'abandon de Keolis pour la Gaspésie, la demande de ces sociétés de les aider rapidement, ce qu'on a fait, c'est de leur parler, c'est de s'asseoir avec eux, les principaux, et tout, et tout, et de vérifier de quelle façon on pouvait, je vais le dire, améliorer le programme et mieux répondre à leurs inquiétudes. Parce que, pour moi, il fallait donner un service minimal : transporter médicaments, marchandises ou autres personnes qui ont besoin de voyager pour se rendre dans un hôpital à Québec, à Montréal ou autre, peu importe. Vous vous doutez...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre ici, M. le ministre. Alors, nous allons suspendre les travaux, le temps de laisser les personnes des organismes concernés céder rapidement leur place afin de permettre aux personnes des organismes suivants de s'installer.

Je vous remercie de votre collaboration. On revient dans quelques minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 16)

(Reprise à 16 h 26)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous allons reprendre nos travaux. Nous procédons maintenant aux échanges, pour la deuxième partie, en présence des représentants de la Société d'assurance automobile du Québec. Donc, M. le député de Marquette, vous avez la parole.

M. Ciccone : Ah! bon, on... Êtes-vous sûre, madame? Oui?

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...

M. Ciccone : O.K. Ça va? O.K.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, dans ce deuxième segment là, nous reprenons avec l'opposition officielle pour 14 min 38 s.

M. Ciccone : Ah oui? O.K. Mon Dieu! Deux fois. Parfait, merci beaucoup.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Et vous allez revenir aussi à la fin.

M. Ciccone : Oui, oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous allez revenir aussi à la fin du segment. Alors...

M. Ciccone : Oui, oui, non, non, je comprends. Mais...

Des voix : ...

M. Ciccone : Mais... Non, mais je vais... Non, non, mais je vais... Je vais envoyer la parole à Mme la députée...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...Mme la députée de?

Une voix : Jeanne-Mance—Viger.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Jeanne-Mance—Viger.

M. Ciccone : Jeanne-Mance—Viger, oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous allez... Vous allez prendre la parole?

Mme Rotiroti : Alors, mon collègue... Oui, mon collègue me passe la puck. Alors, je la... Je vais essayer de scorer dans les filets de... du gouvernement. Alors, bonjour à tous. Alors, bien contente d'être ici aujourd'hui. Alors, je sais que le ministre doit savoir déjà sur quel sujet je vais... les sujets que je vais aborder. Alors, c'est un dossier qui me tient cher, alors c'est la ligne bleue, M. le ministre.

Alors, dès que vous avez annoncé le REM de l'Est, qui est en soi une bonne nouvelle, vous avez... sans savoir que ça a créé un peu d'inquiétudes par rapport au projet de la ligne bleue et tous les gens qui sont intervenus pour dire que l'arrivée de... l'annonce du projet du REM de l'Est ne devrait pas venir, d'aucune façon, freiner ou retarder la ligne bleue. Alors, je n'ai pas à vous dire que la ligne bleue, évidemment, fait consensus, ça répond à un grand besoin pour les gens de l'est de Montréal. Ça a été annoncé et financé, alors l'argent était là, et les travaux ont déjà débuté.

Alors, évidemment, cette incertitude, qui gagne sur la population suite à la... non seulement à l'annonce du REM de l'Est, mais toute la mise en place de ce comité groupe action, qui, je vous dirais, est quand même un comité qui, en partant, manque un peu de transparence, on a la misère de savoir... à l'exception du tracé, puis je n'irai pas là, parce que le tracé en soi, il y a beaucoup de questionnements là-dessus.

Alors, moi, la première question que j'aie pour vous, M. le ministre, c'est : Est-ce que l'échéancier de 2026 va être respecté pour la ligne bleue?

M. Bonnardel : Mme la députée, vous m'avez déjà interpellé sur ce sujet, je vous ai... j'espère vous avoir rassurée puis je vais encore une fois vous rassurer aujourd'hui. C'est un projet qui est dans les cartons depuis trop longtemps, et je l'ai souvent mentionné et je pense même qu'on m'a posé la même question l'année passée, on croit à ce projet. Ce projet sera... fera partie d'un cocktail de transport collectif qui inclut le REM à Montréal, le REM de l'Est, et qui sera... qui va offrir aux Montréalais et à tous les usagers de la périphérie un cocktail, comme je le répète souvent, important pour ramener les gens à utiliser le transport collectif.

Je l'ai mentionné, il y avait un bémol, il y avait une situation particulière, le coût des expropriations a explosé et, là-dessus, il y avait initialement un projet qui était évalué par votre gouvernement à 3,9 milliards, qui a explosé à 4,5 milliards. Et c'est là qu'on a mis en place, ma collègue et moi, ce comité, je vais l'appeler un comité technique, un comité technique où il n'y a pas d'élus, il n'y a pas d'élus. Vous avez vu la ville de Montréal, la semaine passée, mentionner certains aspects en se disant : Est-ce qu'on devrait enlever ceci et réduire cela pour être capable d'avoir un coût de projet qui va se rapprocher de l'enveloppe qui avait été initialement prévue à 4,5 milliards? C'est ce que je souhaite, c'est ce que ma collègue souhaite et c'est ce à quoi on travaille... on va travailler dans les prochaines semaines.

• (16 h 30) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...

M. Bonnardel : Donc, on n'a pas de temps à perdre, il faut livrer le projet. Donc, sur ce comité technique, vous comprendrez que, dans un horizon d'un certain nombre de semaines, là, on va travailler fortement pour être capables de trouver un consensus. Excusez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord.

Mme Rotiroti : ...M. le ministre, on est d'accord qu'on a quand même perdu suffisamment de temps, là. On parle de... Sans parler des expropriations avec le p. l. n° 66, là, on a déjà... on est 18 mois, à peu près, en retard.

Quand vous dites que les coûts ont explosé, le comité... le mandat qui a été donné au comité, c'est de rester dans l'intérieur de l'enveloppe de 4,5 milliards de dollars. Alors, vous ne prenez pas en considération la hausse de coûts des matériaux ni la pénurie de main-d'oeuvre, encore moins les hausses de coûts de construction.

Alors, moi, ma question est simple. Vous avez dit que la ville de Montréal a sorti... en disant... en offrant différents scénarios. Moi, ma question : Est-ce que la ligne bleue va rester avec les cinq stations ou est-ce que vous envisagez de couper quelle station pour arriver à votre 4,5 milliards?

M. Bonnardel : L'objectif a toujours été le même, Mme la députée, d'arriver de livrer le projet comme il a été initialement prévu.

Donc, par la suite, je me réjouis déjà de voir que Montréal a des pistes de solution qu'elle va travailler avec la STM, qu'elle va travailler avec nous au MTQ pour se dire : Bien, voici le plan de match qu'on a. Initialement, c'est ça qu'on avait prévu. On a une enveloppe de x, qu'est-ce qu'on peut faire pour être capables de respecter cette enveloppe?

Je suis conscient... Vous avez parlé de surchauffe, je suis conscient de tout ça, mais la surchauffe a des limites. La surchauffe est passée de 3,9 à 4,5 milliards. Donc, on va laisser le comité technique faire son travail, évaluer toutes les pistes de solution, retourner toutes les pierres pour être capables de livrer le projet, et qui sera au bénéfice des usagers de l'Est, tout ça dans un contexte où, encore une fois, on aura un beau cocktail de transport collectif pour eux dans les prochaines années.

Mme Rotiroti : Alors, si vous... Je ne veux pas vous mettre les mots dans la bouche, mais, si je comprends qu'est-ce que vous dites, vous dites que le comité a un mandat de livrer un scénario d'ici le mois de juin, parce que vous avez donné quand même le délai de deux mois, de respecter le budget de 4,5 milliards et de garder la station... la ligne bleue avec les cinq stations. C'est ça si je comprends bien?

M. Bonnardel : Bien, comme je ne vous ai pas mentionné de date précise, mais je vous ai dit qu'on... le comité est en place pour rapidement, dans les prochaines semaines, livrer un rapport au ministère, sur lequel on sera capable de se pencher puis d'évaluer le travail qui a été fait. Tout le monde est conscient qu'il est minuit moins une. Le gouvernement fédéral a confirmé ses sommes. Nous avons confirmé nos sommes aussi. La STM va de l'avant. Sauf qu'il y a une limite jusqu'où on peut... on doit aller, là, pour cette ligne.

Mme Rotiroti : C'est parce que je comprends l'enveloppe, le 4,5 milliards. Je sais qu'il y a plusieurs scénarios sur la table. Vous dites que la ligne bleue va rester avec les cinq stations, mais avec l'arrivée ou l'annonce du REM de l'Est, on parle déjà de la station Lacordaire pour que ça devienne une station intermodale. Moi, je veux juste que vous me confirmiez que la formation de ce comité-là ne vient aucunement retarder les travaux de la ligne bleue parce que, de la façon que vous parlez, c'est comme, là, on va mettre quelque chose... on va mettre ça sur la glace. On va attendre les recommandations du comité. La ministre déléguée nous dit que le mandat était précis pour la fin juin. Vous semblez de dire : Bien, dans quelques semaines, on verra. Vous n'êtes pas capable de confirmer la date. Alors, moi, je veux juste savoir... L'arrivée du REM de l'Est, quant à moi, devrait se confirmer avec les transports collectifs déjà existants, c'est-à-dire la ligne bleue, le SRB, et pas l'inverse. Alors, est-ce que vous pouvez me confirmer que, dans aucun temps, ce comité-là vient retarder la ligne bleue?

M. Bonnardel : Aucunement, Mme la députée. Vous savez, ça fait 30 ans qu'on parle de ce projet. Je pense que ce projet n'a jamais été aussi avancé. On a livré beaucoup depuis deux ans et demi, on va livrer encore beaucoup de projets de transport collectif. Je vous demande de me faire confiance, de nous faire confiance, et on va laisser ce comité technique faire un travail plus qu'important, là, plus qu'important. L'argent est sur la table, le fédéral a confirmé une portion de 1,3 milliard sur ce projet. Maintenant, moi, je vais m'assurer qu'on va respecter l'enveloppe, pour aujourd'hui, qui a été définie. On va attendre de voir le travail qui a été fait par les principales sociétés, là, qui y participent, là.

Mme Rotiroti : Bien, là-dessus, M. le ministre, on est d'accord que, la ligne bleue, ça fait longtemps qu'elle est attendue et c'est pour ça que notre gouvernement a décidé non seulement de l'annoncer, mais s'assurer que l'enveloppe était présente. Et la desserte... l'ensemble de la desserte de l'est de Montréal est important pour notre gouvernement parce que tous les projets, présentement, de transport collectif, ça s'est fait sous notre règne, que ça soit le SRB, que ça soit la ligne bleue, que ça soit le train, parce qu'il y a quand même le Train de l'Est aussi, qu'on n'en parle pas beaucoup. Alors, je suis heureuse de voir qu'on va garder quand même l'échéancier, on va respecter l'échéancier.

J'ai des doutes sur le 4,5 milliards, quand vous dites que la... Tant mieux si vous dites qu'on est capable d'aller avant avec l'intégrité du projet, c'est-à-dire les cinq stations. On verra les recommandations du comité. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Marquette.

M. Ciccone : Merci beaucoup. Je veux juste reprendre. J'avais une question qui était très importante sur le transport régional.

Depuis, vous avez créé un groupe d'action, M. le ministre, justement, en transport aérien régional. Il y a un rapport qui a été déposé par le professeur Roy. Il est terminé depuis plusieurs, plusieurs mois. Vous étiez supposé le présenter, et ses intentions, au début de l'année, là. Il n'y a toujours rien. Quand est-ce que vous allez déposer ce rapport-là? Et aussi, en sous-question, vu qu'il y a un groupe, puis vous avez impliqué tout le monde, toutes les parties prenantes et les partis d'opposition, quand est-ce qu'on va être réinvité à en parler encore?

M. Bonnardel : Vous avez hâte, M. le député?

M. Ciccone : Bien sûr. On aime les régions au Parti libéral.

M. Bonnardel : Non, non, mais, sérieusement, c'est un autre secteur qui a été mis à mal, là, depuis la pandémie. Mais, même avant, même avant la pandémie, la situation du transport aérien régional, sa prévisibilité, ses coûts, ses fréquences, il y a eu beaucoup, beaucoup, dans les dernières années, là, d'insatisfaction de la part des différentes régions du Québec. Et, quand Air Canada a décidé elle-même, là, de se départir de trois dessertes, il fallait rapidement agir. Il fallait mettre un programme rapidement en place, 40 millions de dollars, qu'on a bonifié pour supporter aussi les aéroports régionaux qui étaient déficitaires. Et on s'est rencontré quatre fois, le comité, quand je l'ai mis en place à la fin de l'été dernier, une dernière rencontre avant Noël. Le Pr Roy nous a déposé son document, et j'ai demandé un peu de patience à tout le monde à savoir que, pour le court et moyen terme, on avait des pistes de solution. Le long terme, puis je vous l'explique, puis sans gêne, puis je le répète, le long terme, d'ici 2024, 2025, 2026, personne ne peut définir de quoi aura l'air le transport aérien dans les prochaines années. Il y a une différence entre le régional intraprovince versus l'international. Mais le plan de match qu'on est en train de définir, qu'on est en train de préparer, qu'on va livrer très bientôt, très bientôt, va assurer, je reste persuadé, la pérennité du service aérien régional partout sur le territoire québécois.

M. Ciccone : Bien, le plan de match, oui. Est-ce qu'il serait possible de déposer le rapport du Pr Roy pour qu'on puisse en prendre connaissance?

M. Bonnardel : Bien, le dernier rapport ou les explications, ou l'analyse qu'il a faite, le document, bien, M. Roy l'a présenté aux députés qui étaient présents et aux intervenants, là, qui font partie du groupe d'intervention, là.

M. Ciccone : Formidable. Je vais profiter des membres de la Société assurance automobile du Québec pour leur poser quelques questions puis des questions à vous, aussi, M. le ministre, parce que ça vous concerne également, qui me préoccupent puis qui me dérangent un petit peu.

Récemment, plusieurs problèmes ressortaient. Une employée disait : Quand tu ne penses pas comme le gestionnaire, on t'isole, on te rabaisse et on essaie de te faire taire; confiait une agente. La situation rapportée par cette ex-contrôleuse routière n'est pas un cas isolé. D'après un sondage réalisé par la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec, 53 % des quelque 300 membres à travers la province songent à quitter leur emploi en raison du harcèlement psychologique. La SAAQ refuse de commenter le dossier et affirme que le climat est bon.

Êtes-vous allé aux sources, M. le ministre, et avez-vous fait une enquête? Allez-vous vous assurer que, justement, ce harcèlement psychologique là ne se reproduise plus? Parce que ce n'est pas juste une personne qui en parle, là.

• (16 h 40) •

M. Bonnardel : Bien, je vais laisser Mme Tremblay, par la suite, répondre, là, mais en disant qu'un harcèlement, dans une grande société, c'est un harcèlement de trop. J'ai eu vent, comme vous, de cette situation, et, qu'on soit dans un organisme public, parapublic ou autre, dans une société privée, du harcèlement au travail, c'est inacceptable. Il faut mettre toutes les ressources possibles à la disposition de ces gens, des lanceurs d'alerte ou autres, pour que ces gens puissent communiquer et se sentir protégés, protégés quand ils ont le courage de dire : Bien, il y a ceci qui ne fonctionne pas, il y a un gestionnaire qui dit ceci ou cela. Que ce soit dans notre ministère ou ailleurs, il faut prendre acte de tout ça. Maintenant, j'ai bien vu, comme vous, cette situation, je sais que la SAAQ prend cette situation très au sérieux puis je vais laisser Mme Tremblay vous exposer, là, ce qui est arrivé et ce qui va arriver.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, on peut soustraire dans le prochain bloc. Il ne reste que quelques secondes, peut-être le temps que Mme Tremblay se présente, puis elle pourra... On peut soustraire cette portion dans le prochain bloc si vous voulez continuer...

M. Ciccone : ...au prochain bloc, là, si vous voulez. Pas de problème.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Parfait. Donc, Mme Tremblay, s'il vous plaît, si vous voulez vous présenter, puis après ça, je vais passer la parole au deuxième groupe d'opposition.

Mme Tremblay (Nathalie) : Alors, oui, bonjour, Mme la Présidente. Je suis Nathalie Tremblay, présidente et cheffe de la direction de la Société de l'assurance automobile du Québec.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Très bien. Bon, oui, je pensais que ça continuait. Très bien.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez 7 min 19 s.

Mme Ghazal : Parfait, merci beaucoup. Là, l'objectif des crédits n'est pas de se convaincre mutuellement, M. le ministre, et on n'y arrivera pas. Ce n'est pas ça, l'objectif. J'aimerais avoir des informations précises, et la question, c'est : Le coût du REM de l'Ouest, total, d'infrastructures, combien? Et je comprends que je vous ferais le calcul pour la portion du Québec.

M. Bonnardel : O.K. On recommence. Donc, vous parlez de la phase I?

Mme Ghazal : Phase I, oui.

M. Bonnardel : Bon, alors, la phase I, je ne m'étais pas trop trompé tantôt quand je vous ai parlé d'un 6,5 milliards.

Mme Ghazal : ...écrit.

M. Bonnardel : 6,2 et quelques milliards. Il y a eu une rectification suite au retard dans le tunnel Mont-Royal. Donc, 6,5 milliards de dollars : 1,28 milliard de dollars répartis entre le fédéral et la partie gouvernementale du Québec. Et vous avez, par le... Vous m'avez demandé aussi... Et je vous donne mesures d'atténuation qu'on a dû mettre en place au coût de 192 millions. Avant pandémie, il y avait quand même des particularités suite à la fermeture du tunnel Mont-Royal. Eh bien, vous le savez, le coût d'opération, 0,72 \$ du kilomètre-passager. Donc, 6,5 milliards.

Mme Ghazal : Mais, pour l'infrastructure, vous restez à 6,5 milliards puis vous ajoutez d'autres choses. Le total...

M. Bonnardel : 6,5 milliards puis, comme je vous l'ai mentionné...

Mme Ghazal : Mais comment ça se fait qu'on...

M. Bonnardel : ...300 millions pour la partie Hydro-Québec.

Mme Ghazal : O.K. Puis comment ça se fait que, bien, dans les médias, il y a même eu le chiffre de 8 milliards? Puis, moi, j'ai des informations que c'est beaucoup plus. On est rendus à plus que ça. Si on veut avoir l'information puis la ventilation des coûts réels de l'infrastructure, on va où?

M. Bonnardel : Bien, Mme la députée, vous poserez la question à la Caisse de dépôt si vous le souhaitez. Québec met une somme de 1,298... 1,3 milliard de dollars. Hydro-Québec met une somme. Et tous les autres coûts qui pourraient...

Mme Ghazal : Donc, vous restez à 6,5 milliards?

M. Bonnardel : Tout à fait.

Mme Ghazal : Pour ce qui est du... vous parliez du 0,72 \$ du kilomètre du passager. Combien ça va coûter, pour les Québécois, opérer ça, selon les estimations?

M. Bonnardel : Bien, c'est un financement qui est assuré à 85 % par le gouvernement. Vous me posez la question tantôt sur l'exploitation, coût annuel, 34 millions qui est évalué à partir de 2022-2023.

Mme Ghazal : 34 millions?

M. Bonnardel : Oui.

Mme Ghazal : Puis ça, c'est l'exploitation qui va être payée... ça, c'est la partie du gouvernement du Québec. Puis les municipalités?

M. Bonnardel : Bien, ça, c'est une quote-part, plus-value financière qui a été versée à l'ARTM, qui est dans le contrat comme tel qui est évalué à 512 millions. Ça, ça a été signé sous l'ancien gouvernement.

Mme Ghazal : Mais comme... le chiffre qui circule comme quoi ça va être... Si on inclut ce que les municipalités paient, les redevances immobilières, les usagers et tout ça, c'est combien? 500?

M. Bonnardel : C'est 512 millions.

Mme Ghazal : O.K. Puis la portion de la ville de Montréal, par exemple, ou de la STM... excusez, oui, de la ville de Montréal?

M. Bonnardel : Bien, c'est ça, là, la somme de 512 millions est versée à l'ARTM. Ça, c'est pour la captation foncière. Donc, je ne peux pas vous expliquer, là, le partage de cette somme qui est versée à l'ARTM, là.

Mme Ghazal : O.K. Il y a eu une lettre, la lettre budgétaire, là, de la STM, qui dit que les sources de revenus stagnent depuis très, très, très longtemps. Selon la politique de mobilité durable, vous le savez, le gouvernement veut une croissance de l'offre de 60 %. Et là ils écrivent : «Il est impossible de penser pouvoir régler une crise financière de cette ampleur.» Et là je n'ai pas tout lu, là, mais ils disent : «Il faut faire attention, le problème est là avant la pandémie.» C'est ça qu'ils disent, problème structurel de financement de la STM. Et ils disent : «On ne peut pas le faire et en comprimant les budgets d'exploitation des opérations sans impacter la qualité de vie ou le niveau de services à la population.»

Maintenant, pour rendre... il y a des inquiétudes des gens de ces organisations-là qui disent que, pour pouvoir rendre rentable le projet du REM, il va falloir, comme on prend dans la même tarte, se serrer la ceinture, et donc il va y avoir une réduction de services des réseaux existants du métro, de l'autobus actuel parce que les frais d'exploitation augmentent de ces réseaux-là. Le REM, il va falloir le rendre rentable, donc on va prendre de l'argent pour pouvoir financer son exploitation, mais il va y avoir une réduction de services pour le reste du réseau.

M. Bonnardel : Donc, vous prétendez, Mme la députée, que parce que le REM phase I arrive, que les gens n'utiliseront plus le métro ou...

Mme Ghazal : Non, pas que les gens, que les coûts... Pour pouvoir financer les coûts d'exploitation du REM, je veux dire, il n'y a pas plus de taxes sur l'immatriculation, sur l'essence, il n'y a pas plus de revenus. Les revenus, eux autres, ils ne bougent pas. Mais il va falloir payer pour l'exploitation du REM. On va aller piger dans la même tarte, donc il va y avoir une réduction de services parce qu'on ne pourra pas faire rouler, à moins que le gouvernement puis que là le ministre annonce qu'il va mettre plus d'argent. Parce que, dans la lettre budgétaire, on parle d'augmenter le taux de subvention des programmes gouvernementaux au transport collectif pour réduire la pression sur les finances des municipalités, et là la pression ne fait qu'augmenter sur les municipalités, notamment à cause du REM. Donc,

comment est-ce qu'on va faire pour régler ce problème-là pour éviter qu'il y ait une réduction de services pour les citoyens, pour tout le reste du réseau?

M. Bonnardel : Bien, je pense que vous êtes inquiète pour rien, parce que jamais un gouvernement...

Mme Ghazal : Ce n'est pas moi qui est inquiète, je ne fais que...

M. Bonnardel : ...non plus nous ni nous qui avons annoncé que, soudainement, avec l'arrivée du REM et des frais d'exploitation additionnels, que le gouvernement ne pourrait pas supporter ces coûts, tout comme il supporte les sociétés de transport les plus importantes, qu'on soit à Laval, Longueuil. La preuve, le 1,4 milliard que nous avons versé, que le fédéral nous a aidés aussi à verser, bien, ça démontre notre sérieux.

Mme Ghazal : Donc, vous offrez une garantie comme quoi... Là vous garantissez, votre gouvernement garantit qu'il n'y aura pas de réduction de services, malgré les déficits, là, qui s'accumulent, par exemple, pour la STM. Il n'y aura pas de réduction de services. Il n'y aura pas plus d'argent non plus dans le transport commun, mais il n'y aura pas de réduction de services. Vous garantissez ça?

M. Bonnardel : Bien, je ne vois pas pourquoi on baisserait les services, puis le travail... Je me souviens des questions que je posais quand j'étais dans l'opposition, puis on questionnait aux crédits la caisse. L'arrimage de ces deux, trois principaux réseaux, c'est le défi de l'ARTM de définir aussi un client, un usager qui part de l'ouest de Montréal, qui part de Longueuil sur le réseau... sur la ligne jaune qui embarque sur le REM, il faut que ce... on ne peut pas avoir une multiplication de connexions et de tickets, et de billets...

Mme Ghazal : Oui, oui, il y a une intégration tarifaire.

M. Bonnardel : ...l'intégration, là, harmonieuse tarifaire va se faire. C'est pour ça qu'il faut que ce soit simple pour le client, pour l'usager. Sinon, sinon, bien...

Mme Ghazal : Mais, même si on n'augmente pas la tarte, puis qu'il y a une pression sur les municipalités, il n'y aura pas de réduction de services. C'est ce que vous dites.

M. Bonnardel : Tout à fait.

Mme Ghazal : O.K. Ce n'est pas ce qu'on entend, puis, mathématiquement, ce n'est pas ça qui s'en vient. Puis aussi il y a une autre recommandation... À moins que je passe à l'autre sujet qui demande... D'ailleurs, il y a eu un chantier sur le financement de la mobilité, et ça, c'était avant la pandémie parce que le problème est là avant la pandémie. Quand est-ce qu'on va voir le rapport?

M. Bonnardel : Mon collègue a participé à ce travail dans les derniers mois. Je vais le dire ainsi, le défi de financement, le travail qu'on fait avec la PMD a été important dans les dernières semaines...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre ici, M. le ministre.

Mme Ghazal : Ah! mais le rapport sera déposé.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons aller du côté du troisième groupe d'opposition. M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je salue le ministre, toute son équipe, mes collègues également. Très, très heureux de pouvoir poser quelques questions au ministre en matière de transport aérien.

J'aimerais savoir combien de la somme de 40 millions de dollars qui avait mise au PAMSAREPUS, le programme d'aide d'urgence pour le transport aérien au Québec. Combien a été dépensé et est-ce que, le programme, il est fermé depuis le 31 mars ou il y a encore de l'ouverture pour les besoins qui sont à venir dans le transport aérien régional?

M. Bonnardel : On a versé 27 millions sur le programme. Et comme je vous l'ai déjà mentionné, M. le député, le renouveler, c'est ce à quoi on travaille.

• (16 h 50) •

M. Arseneau : Donc, actuellement, il n'est pas encore renouvelé, mais vous travaillez à le...

M. Bonnardel : C'est une question de quelques jours.

M. Arseneau : D'accord. Excellent. Donc, les besoins sont vraisemblablement toujours là pour les semaines à venir. Je suis très heureux de l'entendre.

Maintenant, vous avez entendu, comme moi, que le gouvernement fédéral a mis de l'avant une somme de presque 6 milliards de dollars pour le transporteur Air Canada en exigeant qu'il rétablisse des liaisons qu'il avait abandonnées. Ce à quoi Air Canada a dit : Oui, sauf au Québec. Est-ce que vous êtes à l'aise avec cette décision d'Air Canada?

M. Bonnardel : Bien, premièrement, je fais un peu de pouce avec la question du député de Marquette tantôt sur l'engagement que j'ai pris de livrer un plan de match qui va être pérenne pour le transport aérien régional dans les prochaines années. Puis comprenez-moi bien, vous le savez, vous connaissez mon discours, je l'ai déjà mentionné, le court, moyen terme, on est là. Le long terme, très compliqué de dire exactement où sera le transport aérien régional. Mais je vous confirme, puis vous le savez, on a des bons transporteurs régionaux au Québec, de très bons transporteurs. Est-ce que ces transporteurs signeront avec Air Canada, des ententes? Je ne peux le dire présentement, mais au-delà de tout ça, moi, mon défi, c'est de m'assurer qu'on répondra à toutes les régions du Québec.

M. Arseneau : Mais moi, je veux savoir, sur Air Canada, qui a reçu 6 milliards, dont 22,6 %, c'est notre argent, les Québécois. Aucun sou versé pour le transport aérien régional au Québec. Est-ce que le ministre s'engage à aller auprès du fédéral pour réclamer notre part de l'argent qui est nécessaire pour établir un système de transport qui soit pérenne, stable et à prix abordable pour la population québécoise?

M. Bonnardel : Bien, il y a eu, M. le député, de l'aide qui est venue du fédéral pour supporter nos programmes, bien, quand même des sommes, là, quelques millions de dollars que le fédéral nous a versés, que nous avons déjà sur la table. C'est déjà une discussion que j'avais eue avec vous. On m'avait posé la question dans le groupe d'intervention, des discussions que j'avais eues avec Marc Garneau, quand il était ministre des Transports. Maintenant, je n'entrerai pas, M. le député, dans un combat, là, d'Air Canada qui a reçu somme x et qu'il y a une portion qui nous appartient. Mon défi, il est au Québec. Mon défi, il est...

M. Arseneau : Votre défi est au Québec avec l'argent des Québécois, sans aller chercher notre part au fédéral pour établir un nouveau modèle de transport aérien en région. Est-ce que c'est bien ça que j'entends? Vous allez le financer avec l'argent des Québécois seulement, le gouvernement du Québec, alors que vous avez déjà mentionné d'ailleurs au groupe d'intervention en matière du transport aérien, que vous étiez en lien avec le fédéral pour qu'il vous aide à aider le transport aérien régional. Est-ce que vous avez renoncé à ce plan de match?

M. Bonnardel : Bien, M. le député, je vous le mentionne, là, il n'y a pas un abandon du fédéral vis-à-vis les provinces pour desservir les destinations plus éloignées. Le fédéral a mis des sommes sur la table, le fédéral va... On va encore faire nos recommandations. Quand le plan de match sera complètement dévoilé, on va essayer... pas juste essayer, on va aller définir et exposer au ministre des Transports que voici notre plan de match pour le futur et on va souhaiter obtenir des sommes pour supporter... supporter ce secteur, qui, lui aussi, a été mis à mal depuis 18 mois.

M. Arseneau : Mais est-ce que les sommes qui sont inscrites au budget à l'heure actuelle, qui sont faméliques, là, pour relancer le transport aérien régional, est-ce que c'est à même ces sommes-là qu'on va vouloir redéfinir le modèle de transport aérien avec les transporteurs québécois ou est-ce qu'il y a de l'argent qui s'en vient qui n'a pas encore été inscrit au budget? Parce que ce n'est pas avec 20 millions de dollars, là... Si on a mis 40 millions de dollars sur la table pour un programme d'aide d'urgence, est-ce qu'à moitié moins d'argent, on va réussir à relancer le transport aérien, appuyer les transporteurs québécois qui trouvent que c'est carrément injuste qu'Air Canada reçoive de l'aide, mais pas eux?

M. Bonnardel : Bien, M. le député, il y a 27 millions qui ont été dépensés sur le 40. La pandémie a débuté en mars 2020, là. On est à 14 mois, là, 15 mois. La somme n'a pas été toute dépensée. On est conscient... Et le ministre des Finances, je le remercie, quand je lui ai demandé des sommes additionnelles pour supporter les programmes, le programme, le PAMSAREPUS, pour le pas le nommer, il a dit oui. Il était conscient de la situation. On va travailler avec ce qu'on a présentement, on va le bonifier s'il le faut, mais le défi que j'ai, c'est celui que je vous ai mentionné maintes et maintes fois, c'est de pérenniser le transport aérien régional et de s'assurer qu'on va répondre de l'Abitibi, au nord, à l'ouest, à l'est.

M. Arseneau : Mais alors le défi de pérenniser, le rapport... Vous avez fait travailler les gens autour d'une table, les gens ont collaboré, j'en étais, jusqu'au mois de novembre. Le rapport devait être déposé en décembre. Finalement, janvier, février, mars, on est rendu en avril, à quand le dépôt de ce programme de soutien au transport aérien régional? Quand?

M. Bonnardel : Bien, la question m'était posée tantôt par le député de Marquette. Je vous ai mentionné de me donner un peu de temps, là. Quand on a présenté... On a eu notre dernière rencontre à la fin de l'année 2020, et je vous ai dit qu'on allait s'asseoir, qu'on allait attacher tous les fils et qu'on allait proposer un plan qui va répondre à court, moyen terme et le long terme aussi dans une certaine mesure. Mais encore une fois, je le répète, il est compliqué de dire de quoi aura l'air le transport aérien régional et même national, international en 2023, 2024, 2025.

Donc, on part avec une base importante de court, moyen terme. Les transporteurs nous disent : On est là. On est présents. On veut mieux desservir. On est conscients de l'inquiétude ou du côté négatif qu'Air Canada a pu avoir sur certaines liaisons que vous connaissez très, très bien. Le défi qu'on a, bien, c'est d'y répondre.

M. Arseneau : Bien, vous vouliez justement négocier un pacte de non-concurrence avec Air Canada. Finalement, c'est le fédéral qui l'a conclu. Je te donne de l'argent, mais tu n'as pas à desservir le Québec. Alors, là, vous avez obtenu ce que vous vouliez, même si ce n'est pas vous qui l'avez négocié. Mais maintenant qu'Air Canada est disparue du décor du transport aérien régional, moi, ce que je veux savoir, c'est qu'est-ce qui cloche. Parce que le rapport de M. Roy, là, du professeur, il était clair qu'il fallait établir un réseau supérieur d'aéroports à desservir, et que le programme qui allait être mis en place par le gouvernement du Québec serait de soutenir les transporteurs qui étaient reconnus comme étant aptes à le faire et instaurer une certaine concurrence idéalement. On n'allait pas dans les programmes qui étaient suggérés par certains des partenaires, l'UMQ, la FQM pour l'instant parce que c'était plus du long terme. Aujourd'hui, qu'est-ce qui cloche?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre ici, M. le député des Îles-de-la-Madeleine. Je dois passer la parole à M. le député de Marquette.

M. Ciccone : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, je reprends où nous étions lors du dernier bloc. Et je remets en contexte avant de passer la parole à Mme Tremblay. On parle, ici, de harcèlement psychologique. Une ex-contrôleuse routière a sonné l'alarme. Le syndicat relatait que le climat de travail était bel et bien présent. Les gestionnaires agissent de façon insidieuse. C'est des mots qui sont quand même assez forts. Il y a des plans qui sont mis en place, mais les plans sont mis en place pour les gestionnaires. On dit que la CNESST disposerait même de dossiers ouverts. Ces gestionnaires sont toujours en poste. La SAAQ a toujours refusé de commenter le dossier mais, cependant, affirme que le climat est bon. Mme Tremblay, je veux vous entendre là-dessus.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie) : Merci, Mme la Présidente. Alors, comme le disait le ministre dans son intervention précédente, il est clair, chez nous... et ça fait 11 ans que j'oeuvre dans les fonctions que j'occupe actuellement, alors je ne peux pas dire que c'est la faute des gens qui m'ont précédée, après 11 ans, mais il est clair, chez nous, que c'est tolérance zéro en matière de harcèlement. On se fait un devoir d'offrir un climat de travail à l'ensemble de nos employés, dont font partie nos contrôleurs routiers, un climat de travail qui est exempt de harcèlement et un climat de travail qui permet aux employés de se réaliser et de donner le meilleur d'eux-mêmes.

Lorsque l'élément auquel le député fait référence est sorti dans les journaux ce matin-là, je peux vous dire que, tout de suite, on a pris ça extrêmement sérieux comme on le prend au sérieux dans toute situation qui touche nos employés. On a fait en sorte de voir qu'est-ce qu'il se passait du côté de nos contrôleurs routiers. La fraternité, pardon, des contrôleurs routiers a d'ailleurs déposé un grief à cet effet. Alors, en toute transparence, quand c'est le cas de relations de travail, lorsqu'un dépôt d'un grief est fait chez nous, c'est un grief qui est traité avec beaucoup de diligence et beaucoup de sérieux.

Là où je peux rassurer tout le monde aujourd'hui, c'est quand même... Je ne dis pas que ça n'existe pas, cette situation-là, je dis que, lorsqu'une situation comme ça survient, c'est important que nos employés, en toute confiance, puissent nous faire part de situations dans lesquelles ils se trouvent. Et ce matin-là, avec le vice-président au contrôle routier, je me suis personnellement assurée d'écrire et de communiquer avec l'ensemble des contrôleurs routiers — ils sont 300 dans cette équipe — pour bien leur rappeler que, si jamais ils étaient victimes ou ils se sentaient victimes de situations problématiques, de bien se référer à l'ensemble de ce qui est mis en place chez nous pour nous en faire part et le traiter avec sérieux.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Marquette.

M. Ciccone : Merci beaucoup.

Mme Tremblay (Nathalie) : Quand je regarde... Je me permets quand même...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme Tremblay, je vais vous demander de faire des réponses succinctes qui doivent être équilibrées avec la longueur des questions parce que les temps sont très, très, très précis.

M. Ciccone : Merci beaucoup, Mme Tremblay. Je suis content de voir qu'on réalise, qu'on réalise, que vous prenez la chose très au sérieux. Là, on part d'un climat qui est bon, on réalise, on ne dit pas que c'est parfait, puis on est à l'écoute, puis on veut régler le problème. C'est ce que je voulais entendre. Merci beaucoup.

Juste un petit dossier, avant de passer la parole à ma collègue de Vaudreuil. M. le ministre, les contrôleurs routiers relèvent actuellement de la... SAAQ, pardon, mais voudraient relever du ministère de la Sécurité publique. En avez-vous discuté avec la vice-première ministre et est-ce que c'est envisageable?

M. Bonnardel : Non, ça n'arrivera pas.

M. Ciccone : Pourquoi?

M. Bonnardel : Parce que les contrôleurs routiers sont sous l'égide de la SAAQ, et tout cela fonctionne, pour moi, très, très bien avec la SAAQ.

• (17 heures) •

M. Ciccone : Vous êtes conscient qu'ils font affaire avec des personnes difficiles, ils sont victimes de menaces, ils sont victimes d'intimidation. Ils travaillent même de concert avec la Sûreté du Québec aussi dans certains dossiers, ils doivent faire des interventions. Ça ne devrait pas relever, ça, de la Sécurité publique?

M. Bonnardel : C'est un travail qui n'est pas simple, mais c'est un travail qu'ils font très, très bien depuis des années, et sous l'égide de la SAAQ. Pour moi, c'est la situation la plus apte présentement, qu'ils soient sous l'égide de la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Ciccone : On sait que les contrôleurs sont souvent mis en danger sur la route, même chose pour les signaleurs routiers. J'ai parlé à un groupe. La maman de Pascal Cauchon qui est décédé dernièrement m'a demandé de remettre une lettre à tous les députés, que j'ai fait la semaine dernière. Qu'allez-vous faire, là, pour s'assurer d'une meilleure sécurité pour nos contrôleurs et nos signaleurs sur la route alors qu'on sait qu'il y a des sommes qui sont données pour les policiers pour des heures supplémentaires? Allez-vous demander de façon formelle à ce qu'on mette plus d'agents sur les routes pour vérifier et pour s'assurer que ça se passe bien sur les chantiers de travail sur les routes?

M. Bonnardel : Bien, vous n'êtes pas sans savoir qu'on a déposé un plan d'action, un plan de match, là, précis, ma collègue la vice-première ministre et moi-même, l'été dernier. Un accident, un décès, c'est un décès de trop au Québec pour un travailleur routier, pour un travailleur, qu'il soit homme ou femme. On a mis des mesures en place avec des panneaux, des messages variables, réduction de vitesse, bandes rugueuses transversales, mieux habiller les travailleurs s'il le faut, équiper et travailler avec les compagnies sur les chantiers pour s'assurer qu'on a une meilleure protection de barrières protectrices aussi.

C'est toutes des mesures qu'on a mises en place, qui vont être en place dès cet été. Je voudrais... J'ai une vision zéro. Je souhaite qu'avec ces mesures on soit capables de minimiser, sinon d'enlever complètement, les décès, les blessés, légers ou graves, sur nos chantiers. Malheureusement il y a des situations où il y a des automobilistes qui ne respectent pas la vitesse sur ces chantiers. Les contraventions sont là. Les sommes sont importantes s'ils ne respectent pas. Maintenant, on n'est pas à l'abri, mais je pense qu'on a mis toutes... On a... On s'est assis avec les différentes associations, les compagnies, le MTQ, les travailleurs routiers pour en arriver à avoir un plan de match qui, je le souhaite, va donner des résultats.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...M. le ministre. Alors, maintenant, Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, bonjour. Bonjour, tout le monde. Bonjour, M. le ministre. C'est mon rendez-vous... mon rendez-vous annuel avec vous, M. le ministre, pour vous parler de certains dossiers pour lesquels j'ai beaucoup d'intérêt puis pour lesquels, disons-le, il y a une certaine stagnation, une certaine stagnation, disons le terme, «stagnation». Vous savez sûrement de quels dossiers je veux faire référence, là, particulièrement — j'ai vu le petit signe de tête — relativement au dossier de l'autoroute 20, particulièrement l'autoroute 20 dans le secteur de Vaudreuil-Dorion.

Je me permets de refaire un petit topo, le temps que vous puissiez relire vos notes, là, M. le ministre. Mais l'autoroute 20, là, dans le secteur de... je dis de Vaudreuil — je vais parler du comté de Vaudreuil, parce que ça traverse quand même quatre municipalités — donc, c'est le seul endroit au Canada où c'est une autoroute qui devient un boulevard urbain, un boulevard urbain où il y a des feux de circulation, et ça, comme je disais, sur sept kilomètres. C'est 44 000 véhicules par jour qui passent sur ce tronçon, dont environ 4 000 véhicules lourds. Quand je dis que c'est en milieu urbain, là, ça passe vraiment au coeur de la ville de Vaudreuil-Dorion, ça passe évidemment à Pincourt, Île-Perrot, Terrasse-Vaudreuil. C'est définitivement une problématique, puis je vous dirais qu'il y a des accidents, puis il y a une demande, là, à cet effet-là qui est faite à la Sécurité publique aussi, là, devant le poste de la Sûreté du Québec, qui se trouve à être en face de mon bureau, mon bureau de comté, qui est sur l'autoroute 20. Là, ce n'est pas une autoroute, là, c'est un boulevard urbain, en fait c'est une autoroute qui devient un boulevard urbain, et il y a beaucoup, beaucoup d'accidents à la sortie du poste de la Sûreté du Québec. Vous comprendrez que souvent, là, les policiers, là, sortent sur un appel puis sortent en urgence, là, puis, récemment, là, j'ai vu un accident, je ne sais pas ce qui est... je ne sais pas si la madame, elle est encore hospitalisée, là, mais c'était définitivement un grand accident.

Quand je dis : C'est un rendez-vous annuel, voilà deux ans, je suis venue vous en parler, l'année passée je suis revenue, puis l'année passée je suis revenue avec une proposition, une belle proposition, puis on l'a regardée, on en a parlé ici aux études de crédits, puis vous m'avez dit : Bien oui, puis on va former un comité, puis on va regarder ça, puis on va aller vous voir, puis on va voir si on peut faire avancer ce dossier-là. Puis l'idée, disons-le, là, c'est une superproposition, une idée de génie : de travailler l'autoroute 20 en deux phases, soit la phase... la première phase dans le comté de Vaudreuil-Dorion puis la deuxième phase qui semble un peu plus complexe dans l'autre partie, Île-Perrot, Terrasse-Vaudreuil, parce que ça traverse l'île, là, c'est plus compliqué. Mais, à Vaudreuil-Dorion, quand je dis que c'est facile de faire la phase un, c'est facile, c'est facile parce que les emprises... les terrains ont déjà été expropriés. C'est

un vieux projet, là, puis je ne comprends pas qu'on n'a jamais pensé à le faire en deux phases de cette façon-là, là. Les terrains sont expropriés, le tracé est fait, l'acceptabilité sociale est là, la demande est là.

Je ne veux pas prendre plus de temps, je veux pouvoir vous donner du temps pour répondre, pour donner un peu d'espoir aux citoyens. On l'avait... Vous l'aviez fait l'année passée, vous avez mis en place un comité. Je vous rappelle que ce comité-là ne s'est jamais, mais jamais rencontré. On ne peut pas mettre ça sur le dos de la pandémie, ce projet-là, parce qu'au contraire c'est un projet qui rentre super bien dans le cadre de la relance économique, dans le cadre des annonces budgétaires qui sont faites. 120 millions en construction, ça fitte. Projet de loi n° 66, ça pouvait fitter aussi dans le projet de loi n° 66. Donc, le cadre de la pandémie ne sera certainement pas la bonne défaite.

Donc, M. le ministre, qu'est-ce qu'il advient de ce dossier de l'autoroute 20, qui a une importance majeure à Vaudreuil?

M. Bonnardel : Bien, vous n'êtes pas sans savoir, Mme la députée, que, pour moi, c'est un dossier qui est important. Vous me l'aviez déjà mentionné. Oui, il y a une table qui a été formée à l'été 2018. Il y a eu cinq rencontres : trois pendant l'année 2019, une en novembre 2020 puis une dernière, là, en avril 2021.

Cette table qui a été formée de différentes municipalités, que ce soit Vaudreuil-Dorion, Pincourt, Notre-Dame, vous les connaissez toutes. On a dévoilé, le 1er avril dernier, là, une ébauche de mandat professionnel à ces villes. Et cet été je vous confirme qu'il y aura donc un appel d'offres qui sera lancé au cours de l'été pour un mandat de services professionnels pour débiter une étude d'opportunité.

Mme Nichols : M. le ministre, vous parlez de la table qui a été mise en place en été 2018. Je la connais bien, cette table-là, là. C'est nous qui l'avons mise en place, le Parti libéral, c'est... entre autres, avec ma collègue de Soulanges, Lucie Charlebois. Et cette table-là ne s'est pas rencontrée cinq fois.

Puis, moi, ce n'est pas ce à quoi je fais référence. Je fais référence au comité que vous nous avez parlé, là, aux derniers crédits, aux crédits de l'année passée. Vous nous avez dit : Il y a un comité qui va être en place, on va se rencontrer. J'ai fait les suivis, j'ai écrit à ma direction régionale. On m'a dit : On s'en vient avec des nouvelles, le comité va être mis en place. Puis je n'ai jamais eu de nouvelles.

C'est sûr que c'est un dossier, comme vous dites, là, je comprends, là, qu'il y a le dossier d'opportunité qui s'en vient, là. Mais, quand on nous annonce un dossier d'opportunité, là... c'est un dossier simple, là, facile à faire. La phase un, elle est facile à faire, ce n'est pas complexe, là. On aurait pu... Comme je dis, dans le cadre de la pandémie, c'est un beau projet, là, pour relancer l'économie, particulièrement dans les régions. Vaudreuil, c'est une région.

M. Bonnardel : Vous avez raison, Mme la députée, mais vous ne pouvez pas dire que ce comité technique ne s'est pas rencontré, là. Ce comité s'est rencontré cinq fois. Cinq fois. Bien, vous dites non, là. Moi, j'ai des confirmations qu'en février, juin, septembre 2019, novembre 2020, avril 2021, que des rencontres ont eu lieu et que, suite à ça, on a exposé aussi, le 1er avril dernier, aux partenaires que nous avons une ébauche de mandat professionnel. On leur a mentionné cela. Vous connaissez très bien les différents points de contrôle pour en arriver à définir des besoins, des solutions. Je pense qu'un dossier d'opportunité, avec un processus d'appel d'offres cet été, démontre mon sérieux, notre sérieux pour en arriver à régler et à avoir une piste de solution pérenne pour ce secteur.

• (17 h 10) •

Mme Nichols : Bien, je vous confirme que la table et le comité, là, il y a peut-être quelque chose de mal compris entre les deux, là. La table... Je sais très bien c'est quoi, la table. Je siége à la table. La table, c'est pour mettre des mesures de mitigation en place. La table, c'est pour trouver des solutions, entre autres, là, je vais donner un exemple, là, le boulevard Don-Quichotte à L'Île-Perrot, ou le boulevard Perrot, est-ce qu'on pouvait le faire à sens unique pour aider la circulation à sortir de l'île? La table, là, j'y siége, je suis là, et on ne parle pas du dossier de l'autoroute 20. Ce n'est pas... Non, ce n'est pas l'enjeu, là, ce n'est pas l'enjeu, là, de traiter le dossier de l'autoroute 20. C'est vraiment de voir qu'on peut... comment on peut arriver à désengorger le tout. Moi, je faisais vraiment référence au comité auquel... de bonne volonté, là, je le dis, c'était de... je pense que c'était de bonne foi l'année passée.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est terminé pour cette portion, Mme la députée.

Mme Nichols : Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons suspendre quelques instants, le temps de permettre à l'autre groupe qui doit venir pour la dernière portion de cette séance... venir nous accompagner. Alors, nous suspendons quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 11)

(Reprise à 17 h 15)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous reprenons nos travaux. Nous procédons maintenant aux échanges, pour la troisième partie, en présence des représentants du bureau de projet sur le tunnel Québec-Lévis et la Caisse de dépôt et de placement du Québec Infra. Alors, M. le député de Marquette, vous avez la parole.

M. Ciccone : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bonjour à la Caisse de dépôt et au bureau de projet. On va parler du troisième lien, on va juste faire un petit rappel de l'historique.

C'est une promesse électorale qui était de commencer la construction avant octobre 2022. Le député de La Peltrie a mis son siège en jeu pour que le gouvernement fasse une pelletée de terre. Il disait, à l'époque, qu'on n'avait pas besoin de faire d'étude pour savoir que le seul tracé était celui de l'est de la ville, à la hauteur de l'île d'Orléans. Il disait aussi que ça ne coûterait pas plus cher que 4 milliards de dollars.

Par la suite, le ministre de l'Environnement a assuré qu'il y était pour avoir un BAPE, le BAPE était pour étudier le projet. Le ministre des Transports s'est engagé à nous donner une fourchette de prix et à présenter le projet d'ici la fin de l'année passée. Ça fait que ça, c'est décembre, puis là on est rendu en avril, pas de montage financier, pas de détails.

Maintenant, voici les faits. Le seul et unique tracé proposé lors de l'élection et défendu par le député de La Peltrie n'est plus la seule option, parce qu'il y a une autre option. Alors que les études n'étaient pas nécessaires, à l'époque, le ministre a commandé plusieurs études d'achalandage. Le premier ministre a même dit que le projet du troisième lien et le tramway avanceraient à la même vitesse. Plus tôt, le ministre nous a dit qu'il était pour attendre, avec l'annonce du tramway. Est-ce que ça va venir avec l'annonce du troisième lien? Ça serait extraordinaire.

Finale, ce n'est plus 4 milliards de dollars, mais bien le chiffre de 6,5 milliards qui a coulé dans les médias. Là, on ne sait pas si c'est juste une tactique de coulage, comme on a appris, comme on... depuis deux ans et demi, on lance un petit chiffre, on voit la réaction du peuple, tu sais, des citoyens, puis là on va s'ajuster après, maintenant, le 6,5 milliards de dollars qui a été coulé dans les médias. Voici ma première question, M. le ministre : Pouvez-vous confirmer ce chiffre, à 6,5 milliards de dollars?

M. Bonnardel : Bien, M. le... Mme la Présidente, si vous permettez, le préambule du député a quand même assez long, je vais prendre le 2, 3 minutes, aussi, pour expliquer...

La Présidente (Mme St-Pierre) : J'essaie d'équilibrer le temps.

M. Bonnardel : Ah! vous êtes gentille, Mme la Présidente, je savais que vous alliez être généreuse. Il faut comprendre qu'initialement, quand j'ai présenté le projet, oui, il y avait un tracé qui était prévu à l'est, qui passait sur la pointe de l'île d'Orléans. Et j'avais demandé qu'on ait un deuxième tracé qui soit étudié, centre-ville-centre-ville. La faiblesse du premier tracé était certainement l'ajout du transport collectif, la connexion du transport collectif avec le réseau structurant, les réseaux, celui de Québec et celui de Lévis. Et, quand le travail des experts a été dévoilé, m'a été dévoilé avec les équipes, vous comprendrez que, dès le début, on s'est rendu compte que le tracé 1, je vais l'appeler ainsi, mais celui qui passait près de l'île, ne répondait pas à ce que je souhaitais, à ce qu'on souhaitait, d'être capable de boucler la boucle du transport collectif et de s'assurer qu'on ait un arrimage important entre le réseau structurant de Québec et celui de Lévis.

Quand je dis boucler la boucle, c'est toujours en lien au mantra que je répète souvent : durée, coût, confort. On n'a pas le droit de se tromper, on n'avait pas le droit pour le réseau structurant, on a défini un projet, et le tunnel Québec-Lévis est intimement lié, intimement lié au réseau structurant de la ville de Québec. Donc, de répondre d'un trajet tracé centre-ville, centre-ville, comme on va le dévoiler, avec les stations, avec le coût, la durée, l'échéancier, en temps et lieu, en temps et lieu, on va dévoiler tout ça dans les prochaines semaines.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Marquette.

• (17 h 20) •

M. Ciccone : Alors, si je comprends bien, il risque d'y avoir une annonce de tramway et du troisième lien en même temps, parce que vous avez dit dans les prochaines semaines, alors ce serait extraordinaire. C'est ce que j'ai cru entendre, je ne veux pas interpréter les propos du ministre, mais ça pourrait être extraordinaire. C'est quoi, parce qu'on n'a pas entendu encore, vous ne voulez pas y aller sur le prix que ça coûtera, même le montage financier, mais, en même temps, il y a une question que vous pouvez répondre, c'est : Quel est le coût maximum que vous êtes prêt à payer, c'est-tu 7 milliards, 10 milliards, 15 milliards? Parce qu'il faut comprendre une chose, là, on sait qu'on a invoqué peut-être le fait de réduire les coûts ou de couper dans la ligne bleue. On a coupé un peu de colonne vertébrale au niveau du tramway. Alors, on enlève, là, on enlève un petit peu.

J'aimerais rappeler au ministre, Mme la Présidente, que tu ne peux pas couper dans les tunnels, là, il faut que tu partes d'un bord puis tu te rendes à l'autre. On ne veut pas se retrouver avec la même situation que le tunnel Dufferin, là, on ne peut pas faire ça, là. Alors, c'est quoi, le maximum que le ministre et le gouvernement est prêt à payer pour ce projet-là?

M. Bonnardel : Mais ce que je peux vous confirmer, Mme la Présidente, c'est que c'est un projet qui sera important pour les 100 prochaines années, au Québec, pour sa périphérie, pour tout l'Est du Québec. Vous comprendrez que... je sais que les gens sont impatients, ont hâte de voir ce projet, ont hâte de voir les coûts, ont hâte de voir la durée, la construction, le diamètre du tunnel, et tout, et tout, et tout. Ce que je peux confirmer, c'est qu'il y aura du transport collectif, ça, je l'ai dit dès le début. Ça, c'était non négociable, on doit être capable de connecter le réseau structurant de la ville de Québec avec celui de la ville de Lévis, de réparer, dans une certaine mesure, l'erreur du passé des deux principaux ponts que nous avons à Québec et de s'assurer qu'en termes de sécurité, de transport collectif, on sera capable de répondre aux gens de Québec, à l'Est du Québec, avec un projet aussi important qu'on aura à dévoiler dans les prochaines semaines.

M. Ciccone : Vous avez dit que les gens étaient anxieux, les gens étaient impatients, mais vous devez reconnaître, M. le ministre, que les gens sont anxieux et impatients parce que, justement, vous avez créé des attentes, puis ce projet-là n'arrive pas, on n'est pas capable d'en savoir. Je sais que les choses peuvent peut-être changer avec le temps, mais on a appris, là, dernièrement, du vérificateur général de la ville de Québec, que ça coûtait, là, 274 000 \$ par jour de retard pour le tramway. Si je fais à peu près une similitude, c'est exactement la même chose, plus on retarde, plus ça va coûter plus cher encore. Je ne dis pas d'aller à la va-vite puis de présenter quelque chose rapidement comme ça puis, après ça, on est obligés de changer, mais, en même temps, cette anxiété-là, cette impatience-là est en grande partie, M. le ministre, parce que, justement, vous avez reporté constamment les annonces. Mais là vous nous avez dit clairement aujourd'hui — c'est au verbatim, comme à l'habitude — que, d'ici quelques semaines, on devrait avoir des nouvelles.

Lors des deux dernières études de crédits, nous demandions que le directeur du projet puisse témoigner. Vous avez refusé, M. le ministre, qu'on puisse entendre, de façon claire, là, que le directeur du projet du troisième lien puisse nous expliquer l'aspect, pas nécessairement rentrer dans les grosses annonces, parce que ça vous appartient, puis on comprend ça. Mais avez-vous changé d'idée? Est-ce qu'on peut... Vous reconnaissez que je suis un gars sympathique. Est-ce qu'on pourrait lui parler, poser quelques questions, tout simplement, décider une limite d'heures, là, une heure? Ce serait formidable.

M. Bonnardel : Je vous trouve aussi sympathique, M. le député, que tous vos autres collègues qui ont fait les études de crédits avec moi avant vous.

Maintenant, c'est bien essayé. Je ne vais pas vous donner ce droit de questionner le bureau de projet. Je vous donne les informations en vous disant que, oui, on va respecter notre promesse de débiter les travaux comme prévu à l'automne 2022. Nous vous donnerons toutes les informations nécessaires lors du dévoilement. Mais vous comprendrez que je vous demande encore quelques semaines pour être capable de vous livrer autant le réseau structurant de la ville de Québec que le tunnel Québec—Lévis. Ça s'en vient.

M. Ciccone : Comme je disais un peu plus tôt, c'est vrai que, depuis août 2020, comme vous avez dit, puis je vous cite, là, que «les plans ont été modifiés, changés, les sorties que nous devons faire». Et dans tout ça, j'ai dit, 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, je suis assez transparent et je continuerai de l'être.

Pouvez-vous tout simplement déposer les avancements du projet? Sans nécessairement faire une annonce, là, mais juste nous dire vous êtes rendus où, à quelle étape vous êtes rendus. Ce n'est pas une annonce, là, M. le ministre. C'est seulement l'avancement du projet, pour dire aux gens : Voici où est-ce qu'on est rendu, inquiétez-vous pas, ça s'en vient.

M. Bonnardel : Non, non, je sais que vous êtes curieux, puis c'est normal. C'est un gros projet, c'est un arrimage important entre les deux réseaux de transport de Québec et de Lévis, boucler la boucle du transport collectif. Mais je vous demande, encore une fois, d'être patient, de me donner quelques semaines. On va dévoiler le réseau structurant, on fera celui du tunnel Québec—Lévis aussi. Maintenant, ça s'en vient.

M. Ciccone : Sur le prix et les bouches de ventilation, là, vous aviez déjà... vous vous attendiez de nous... le ministre attendait de nous... les données en temps et lieu. Moi, je veux juste m'assurer, là... parce que j'aime beaucoup le député de La Peltrie... êtes-vous toujours en mesure de confirmer qu'il y aura début des travaux avant la fin du mandat actuel? Puis là je ne parle pas d'une pelletée de terre symbolique, là, faire tomber deux, trois arbres, là. Ce que je demande : Est-ce qu'il va y avoir début des travaux du projet avant la fin du mandat?

Parce que le ministre de l'Environnement a dit qu'il pourrait y avoir un BAPE aussi, là. Alors, est-ce que vous allez demander justement un rapport du BAPE, que le BAPE fasse son travail? Parce que, là, si on regarde combien de temps ça prend, après ça, l'annonce, préparer, après ça, on fait les appels d'offres, il reste un an et quatre mois, là. Je ne parle pas d'une pelletée de terre symbolique. Êtes-vous capable de nous confirmer aujourd'hui que les travaux vont commencer avant la fin de cette législature?

M. Bonnardel : Je vous confirme que des travaux vont débiter à l'automne 2022. Je vous confirme que les deux principales villes, Québec, Lévis, vous le savez déjà, se sont réjouies de voir la mouture. Donc, ce tracé, cette connexion entre les deux villes, c'est cet arrimage entre le réseau structurant et le tunnel Québec—Lévis, la part du transport collectif. Alors, en temps et lieu, là, dans les prochaines semaines, je serai prêt à vous dévoiler ce grand projet pour Québec et l'est du Québec.

M. Ciccone : Alors, 2022... je considère que 2022, c'est avant octobre 2022. C'est ça?

M. Bonnardel : Absolument.

M. Ciccone : Formidable!

Il y a des projets qui dorment un peu ici, à Québec, où ça a été vraiment des promesses électorales. On parle du réaménagement de la tête des ponts. Je parlais un peu plus tôt du troisième lien. Là, le réseau structurant, ça s'en vient. Là, les voies réservées qui a été coulé dans les médias dernièrement à la hauteur de 844 millions de dollars qui

est annoncé. À quel moment vous vous attendez à commencer la construction, justement, de la tête des ponts? Qui était si important, là, c'était si important pour votre gouvernement, pour votre parti que vous l'avez mis dans vos promesses électorales. Est-ce qu'on peut en savoir un peu plus là-dessus?

M. Bonnardel : Il y a déjà un aménagement qui va débiter à l'avenue des Hôtels d'ici la fin du mandat. Donc, vous comprendrez que c'est un processus, puis je le mettre un peu en équivalent avec le Turcot à Montréal. Dans une certaine mesure, là, dans une certaine mesure, ce défi de revoir la tête des ponts du côté nord, du côté sud, d'arrimer le transport collectif dans tout ça. Quand je dis de boucler la boucle, c'est bien beau de faire passer les autobus dans le tunnel, mais il faut que ces bus soient capables de bien rentrer sur Québec dans un délai raisonnable. Donc, tout ça sera arrimé dans les prochaines années pour mieux desservir les automobilistes, mais mieux desservir, surtout, le transport collectif, aussi, là.

M. Ciccone : Vous avez annoncé, en octobre, que le concept du nouveau pont de l'Île-d'Orléans. Cependant, on ne connaît pas non plus les coûts, là. Avez-vous plus de détails à ce sujet-là?

M. Bonnardel : Bien, j'ai dévoilé, on a dévoilé le consortium et de quoi aurait l'air le pont de l'Île-d'Orléans, là, voilà presque un an, six mois, je ne me souviens plus exactement. J'ai donné une fourchette de prix. Vous comprendrez que je donne des fourchettes de prix pour ne pas teinter le processus d'appel d'offres. C'est aussi simple que cela. Donc, que ce soit un projet de 500 000 \$ ou que ce soit un projet de 25 milliards, j'utilise la même recette : je ne veux pas teinter le processus d'appel d'offres. Alors, une fourchette de prix, je trouve que c'est adéquat pour ne pas donner des éléments qui pourraient nous amener à revoir le processus d'appel d'offres parce qu'il pourrait être vicié pour des raisons de dévoilement de coûts.

M. Ciccone : Là, j'ai une question technique, puis vraiment c'est une question d'un... relativement un nouveau député, là. Je suis comme un Russe de la Série du siècle de 1972, je suis ici pour apprendre, M. le ministre. Dans le p.l. n° 66 qui est inscrit, plusieurs projets, dont celui-là, mais, quand on regarde dans le PQI, l'échéancier ne change pas, alors que le p.l. n° 66 était supposé accélérer les projets. Pourquoi que ça ne change pas, les projets ne changent pas?
• (17 h 30) •

M. Bonnardel : Attendez, M. le député, là, vous me parlez du tunnel Québec-Lévis? Qui n'est pas dans 66, là.

M. Ciccone : Non, l'autre, là, Orléans, le tunnel d'Orléans.

M. Bonnardel : Oui, toujours prévu d'être livré, je ne veux pas me tromper, en 2027.

M. Ciccone : 2027?

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Ciccone : Oui, mais l'échéancier n'a pas changé, alors que le p.l. n° 66 est supposé faciliter puis aller plus vite. Pourquoi ça ne change pas?

M. Bonnardel : ...tout dépend du projet comme tel, où on en est pour le processus d'expropriation, le processus environnemental. Donc, il y a des projets où on gagne une saison d'été, une saison, c'est une saison d'été, il y en a d'autres où on gagne un an ou on gagne 18 mois, donc tout dépend de l'état d'avancement du projet.

Vous devez vous souvenir, M. le député, qu'initialement c'était votre gouvernement qui avait donné un échéancier aux gens de l'île, et le processus d'appel d'offres que vous deviez mettre de l'avant, vous ne l'avez pas fait, vous n'avez pas donné des garanties, et, quand je suis arrivé, j'ai dû remettre un peu d'ordre dans ce projet et de donner les faits, donner les faits aux gens de l'île, en leur disant que, bien, le processus, il avait été ralenti de près de 18 mois en 2017-2018, lorsque votre collègue ministre déléguée aux Transports était responsable du projet.

M. Ciccone : Mais en même temps, vous avez mis un mécanisme en place, puis je pense qu'il y a eu une belle collaboration de tous les partis d'opposition pour adopter le projet de loi n° 66 rapidement, pour accélérer les projets. Mais quand on regarde, cette année, au PQI, les projets, bien, il y a des projets qui sont au même... qui ont le même échéancier, alors ça n'accélère pas, finalement, certains projets.

Si vous me permettez, M. le ministre, on va changer de registre, on va aller dans le REM. Parce que vous savez que — mes collègues en ont parlé, de l'opposition, un peu plus tôt — j'ai également le REM qui passe dans mon comté, il y a une... qui s'en va à l'aéroport de Dorval. Également, je veux vous interpeller sur un rallongement, là, qui viendrait chercher la gare intermodale. Quand on parle d'un réseau structurant, il faut que tout le monde... c'est comme une toile d'araignée, ça vient se toucher. Mais ça, je vais y revenir un peu plus tard.

Cependant, encore une fois, je veux que vous m'expliquiez quelque chose, parce que j'ai certains détails que je ne comprends pas. Je comprends que je ne suis pas un fiscaliste, je ne suis pas un comptable non plus, mais je suis persuadé qu'il y a des gens à la maison qui aimeraient avoir des explications. Je veux revenir au montant qui était inscrit au PQI, au montant de... la somme de 18,7 milliards de dollars pour la construction des deux lignes du Réseau express métropolitain par la Caisse de dépôt et de placement. Les chiffres officiels, là, qui circulent, c'est 16,5 milliards

pour les deux tronçons, 6,5 milliards pour la ligne de l'Ouest, qui est présentement en construction, et 10 milliards pour le REM de l'Est. Cependant, il y a un 2,2 milliards qui flottait. On se demandait à quoi il servait, pourquoi qu'il était là, mais on a compris... vendredi, j'ai compris, en interpellation, avec votre collègue la ministre déléguée aux Transports... qui disait que... justement, je vais la citer : «Bien, je vous remercie beaucoup, M. le député, pour vos questions. Concernant le 2,2 milliards qu'on retrouve dans le PQI, c'est une réserve qui a été faite pour des projets de transport collectif qui sont à l'étude à l'heure actuelle. Alors, on sait qu'il y a une étude qui a été demandée pour le secteur de Laval, une étude pour le secteur de la Rive-Sud, notamment. Alors, ce sont des réserves qui ont été faites, dans le PQI, pour des projets qui pourraient voir le jour dans la région, dans la grande région métropolitaine, pour compléter l'ensemble du réseau. Alors voilà, pour ce 2,2 milliards [de dollars].» Ça, ça comporte des études, des travaux possibles sur le REM ou c'est en général?

M. Bonnardel : Bien, c'est les prochaines phases que la caisse... ce que CDPQ Infra va mettre de l'avant, pour ne pas nommer, le REM de l'Est, qui est la prochaine phase...

M. Ciccone : ...alors, ce 2,2 milliards...

M. Bonnardel : ...la prochaine phase et les autres phases.

M. Ciccone : O.K., pour différentes études, puis qui va...

M. Bonnardel : ...bien, les études, non. C'est des sommes qui sont provisionnées, qui sont réservées pour les futures phases.

M. Ciccone : Ah! les futures phases. O.K., ce n'est pas pour des études, ce n'est pas pour des travaux.

M. Bonnardel : Ça fait cher, l'étude, 2,2 milliards, là, de plus, là.

M. Ciccone : O.K. Parfait, c'est bien. Pourtant, votre collègue avait parlé d'études, mais, bon.

Une autre chose que j'aimerais comprendre, là, une petite technicalité. À la page du PQI, à la page A.12, on voit, la CDPQ Infra, 18,7 milliards de dollars. O.K.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...est terminée. Vous allez revenir un peu plus tard. Alors, maintenant, je cède la parole au deuxième groupe d'opposition. Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Oui, merci, Mme la Présidente. Je n'en reviens pas qu'on n'ait toujours pas... qu'on ne sache toujours pas combien les Québécois vont payer pour le troisième lien. Moi, j'ai des questions par rapport à la desserte des banlieues, le 844 millions de dollars. Je ne sais pas si le ministre peut faire preuve de transparence, cette fois, pour cette question-là. Est-ce qu'on va déposer les études, sur combien est-ce qu'on va réduire le trafic au centre-ville, la réduction des GES, le nombre de voitures qui vont être réduites grâce à ces voies réservées?

M. Bonnardel : Bien, le défi pour moi, Mme la députée, c'était de prendre les intrants de la ville de Québec et de m'assurer qu'on pouvait améliorer ce projet que la ville avait initialement déposé. Et quand je dis cela, bien, c'est de partir d'un point A, d'un stationnement incitatif dans le Nord, dans l'Est ou dans l'Ouest, et se dire : O.K. quand on se rabat sur la colonne vertébrale, est-ce qu'on améliore le temps? C'était... Vous m'avez souvent entendu parler de durée et coûts confort, mais le premier point, si, la durée, on y répond, on amènera des automobilistes, peut-être, à laisser le deuxième véhicule ou le premier véhicule à la maison pour utiliser le transport collectif de la ville de Québec. Donc, c'est là-dessus que je me suis basé pour améliorer tout ça, donc, avec des données que le ministère a.

Mme Ghazal : Est-ce que ces données-là peuvent être rendues publiques et déposées pour nous dire : Voici combien de moins de voitures nous prévoyons que ce projet-là va amener, moins de réduction de gaz à effet de serre, etc.? Est-ce que c'est possible de les déposer?

M. Bonnardel : Bien, on a fait un travail d'arrimage entre ce que la ville de Québec a fait... De notre côté, on a travaillé pour confirmer ce que la ville de Québec nous a dévoilé et de s'assurer qu'on partait avec quelque chose de solide et, après ça, nous, on y a travaillé pour l'améliorer.

Mme Ghazal : Mais ce travail-là, est-ce qu'il est...

M. Bonnardel : Il sera rendu...

Mme Ghazal : Quand?

M. Bonnardel : On donnera... On va rendre public les...

Mme Ghazal : Est-ce que le ministre peut me dire à peu près combien de réduction de voitures ça va amener, à peu près?

M. Bonnardel : Non. Ça, je ne peux pas vous donner ça là.

Mme Ghazal : Parce que ce n'est pas... Parce que vos équipes ne le savent pas encore, vous ne le savez pas ou vous ne voulez pas l'annoncer maintenant?

M. Bonnardel : Bien, je ne veux pas l'annoncer maintenant, parce que vous comprendrez que je vais garder les...

Mme Ghazal : Puis ce qui était dans le projet du maire, les Flexibus, stationnements incitatifs, tout ça, ça a été mis de côté?

M. Bonnardel : Bien, c'est un arrimage... c'est quelque chose qui pourra s'arrimer à la vision que nous avons. Donc, quand on va répondre à la périphérie, si le Flexibus peut être au bénéfice... bien, oui, tout à fait, ce sera un cocktail de plus.

Mme Ghazal : O.K. Pour ce qui est des voies réservées, je comprends la vision de la CAQ, c'est, on élargit l'autoroute parce qu'on ne veut pas faire ce qu'il appelle... ce que le ministre appelle vol de voie, et on permet à des voitures... si je comprends bien, puis j'ai vu ça dans le PQI, même des voitures... des autos solos électriques, d'y circuler.

M. Bonnardel : Bien, je reviens... je ne vous parlerai pas de l'annonce de Québec, mais je vais vous parler du réseau métropolitain de voies réservées de Montréal. Alors, vous vous en souvenez, on a fait cette annonce. Ma collègue et moi, on a annoncé pour près de 200 kilomètres de voies réservées. Oui, il y aura du transport collectif, oui, il y aura des véhicules électriques, et il y aura du covoiturage.

Mme Ghazal : Auto solo?

M. Bonnardel : Non, non, pas d'auto solo.

Mme Ghazal : Auto solo électrique, non?

M. Bonnardel : Ah! auto solo électrique, oui, oui, tout à fait.

Mme Ghazal : Parce que, selon les experts, tous... quand on fait ça... les experts Trajectoire Québec, d'autres qui ont été aussi consultés par rapport au 844 millions... on augmente la capacité routière. C'est qu'on va se retrouver, quelques années plus tard, avec des voies jammées. On ne sera pas plus avancés. Il y a même Trajectoire Québec... je ne sais pas si on peut déposer des choses maintenant... mais c'est sur leur site Internet, où ils disent : Des voitures électriques individuelles acceptées, si la réponse est oui, ce n'est pas bon. Ils ont fait un schéma pour dire c'est quoi un bon schéma pour des voies réservées. Ce n'est pas juste dire : On fait une voie réservée, donc c'est écologique, puis c'est bon, puis il y aura moins de voitures, puis moins de trafic. Il y a des conditions à ça, notamment de ne pas élargir, parce que ça ne change rien. Puis la deuxième chose, une voiture électrique, c'est... auto solo, qu'elle soit électrique ou à essence, ça ne change rien au trafic.

• (17 h 40) •

M. Bonnardel : Bien, Mme la députée...

Mme Ghazal : Mais ça, ce n'est pas Québec solidaire qui dit ça, c'est les experts.

M. Bonnardel : Bien non, mais vous le défendez, parce que je connais très bien votre idéologie face à ça. Pour vous, c'est un vol de voie, c'est aussi simple que ça, c'est un combat à l'automobile, en se disant : Bien, si on n'élargit pas, on vole une voie, donc...

Mme Ghazal : Donc, je comprends : auto solo électrique, oui, puis on élargit.

Une autre question. Par rapport à la STM, il y a un manque à gagner, juste pour 2021. Parce qu'on parle de nouveaux projets, mais quand il y a des toits qui coulent, quand il y a des dalles de béton qui tombent, quand il y a tout ça il faut aussi entretenir. Et, par exemple, pour la STM, pour tout le réseau, là, le métro, que Francis Vailles avait appelé «les catacombes», juste pour 2021, il y a un manque à gagner, dans le budget, de 270 millions, du gouvernement du Québec, et, sur 10 ans, 5,5 milliards. Je sais que c'est plus le fun de sortir... O.K., bien, est-ce que vous êtes d'accord qu'il y a un manque à gagner, des besoins de la STM pour faire cet entretien-là, qui est fondamental, important, pour ne pas qu'il y ait de réduction de services, et ce que le gouvernement doit donner? Est-ce qu'il y en a un? Est-ce que vous le confirmez, et, si oui, est-ce que vous allez le compenser?

M. Bonnardel : Bien, on a des sommes considérables dans le PQI sur le maintien à l'actif du côté du transport collectif. Si je ne me trompe pas, c'est 3 milliards qui est dédié sur...

Mme Ghazal : Oui, donc 2 milliards à la STM, c'est ce que je comprends.

M. Bonnardel : Bien, la STM, c'est la plus grosse société au Québec, et d'y répondre, et de s'assurer que, malgré le sous-investissement, dans une certaine mesure, que la société a eu pour ses infrastructures, on devra y répondre dans les prochaines années. Moi, je ne veux pas qu'on ferme le métro pour des... parce qu'on a sous-estimé les travaux qu'il y avait à faire ou qu'on n'a pas les sommes. Il faut s'assurer qu'on va offrir le service, en bonne et due forme, et surtout réparer nos infrastructures.

Mme Ghazal : De la même façon qu'on le fait pour les routes, on investit beaucoup.

M. Bonnardel : Voilà. Bien, dans une certaine proportion.

Mme Ghazal : Mais le manque à gagner de la STM, qui dit que, pour l'année 2021, il y a un manque à gagner de 270 millions, elle va aller le chercher où?

M. Bonnardel : Écoutez, je ne ferai pas le combat des...

Mme Ghazal : Mais est-ce que vous confirmez le 270 millions ou vous le remettez en question?

M. Bonnardel : Je ne peux pas vous confirmer si cette somme est véridique ou non, entre... pour moi, mais je suis conscient du défi que la STM a à pérenniser ses infrastructures dans le futur.

Mme Ghazal : Bien, elle, elle dit que c'est 1 milliard, pour 2021, puis le gouvernement, donc, le gouvernement doit payer 750 millions, mais il a mis, dans le budget, 480 millions. Ça fait que, si on fait la différence, ça fait 270 millions juste pour cette année. Mais vous ne confirmez pas, vous dites que non, ce n'est pas ça, le manque à gagner.

M. Bonnardel : Bien, je ne vous dis pas non, je vous dis que je ne fais juste pas un combat de chiffres avec la STM ici, aujourd'hui, là, mais...

Mme Ghazal : Donc, l'argent qui est dans le budget est suffisant pour tous les besoins d'entretien et de réfection de la STM, selon vous, M. le ministre?

M. Bonnardel : À court terme, je considère que c'est suffisant, oui. Maintenant, est-ce qu'il y aura des...

Mme Ghazal : Qu'est-ce qu'on va faire pour le futur?

M. Bonnardel : ...est-ce qu'ils peuvent avoir des demandes additionnelles? Assurément, assurément, puis on...

Mme Ghazal : Mais qu'est-ce qu'on fait pour les futures... pour les 10 prochaines années?

M. Bonnardel : Mais on va toujours s'asseoir puis on va trouver... pas juste trouver, on doit mettre en place un plan de match adéquat. Comme je vous le mentionnais, là, dans le maintien d'actifs du côté du transport collectif, il y a 3 milliards dédiés au transport collectif pour le maintien d'actifs. Donc, je pense que c'est quand même considérable, et, sur ces sommes, on va s'assurer de bien desservir la société de transport de la ville de Montréal.

Mme Ghazal : Pour le réseau routier, à la page A.9 du PQI, c'est 28,3... il y a comme une tarte... 28,3 milliards pour le maintien. Pour le réseau routier, c'est 23,5 milliards. Pour la bonification, c'est 4,8 milliards sur 10 ans. C'est quoi, la bonification? Il y en a combien, dans le 4,8 milliards, que c'est des ajouts d'autoroutes en zones urbaines?

M. Bonnardel : Oh! bien, il y en a... il y a assurément des routes qui sont élargies. Exemple, la 50, en Outaouais, vous avez la 55, en Mauricie, qui sont...

Mme Ghazal : Mais c'est combien? Est-ce que je peux avoir, la proportion du 4,8 milliards, c'est combien? Quand on dit bonification, ce n'est pas nécessairement des ajouts, mais ce serait combien en ajouts?

M. Bonnardel : Bien, il faudrait que...

Mme Ghazal : Est-ce que c'est possible d'avoir ce chiffre-là?

M. Bonnardel : Oui, je pourrais faire l'exercice et vous donner ça, là, après les études de crédits, là.

Mme Ghazal : O.K., très bien. Merci.

On a parlé, tantôt, du transport interurbain, avec mon collègue. Est-ce que... Il y a moins de 1 %, là, du transport... d'argent en transport collectif qui va aux régions, O.K. Parce que, là, on va dire, les besoins sont plus importants, et

le problème n'est pas uniquement à cause de la pandémie. Le système, il est vraiment brisé, là. Le ministre nous accuse d'être idéologiques parce qu'on veut que ce soit un service public. Un service public, bien, il doit être rendu au public, fait par le public, et non pas par des compagnies qui veulent faire des profits. Mais, bon, je ne veux pas aller là-dedans. Qu'est-ce que vous comptez faire? Vous avez refusé qu'il y ait un sommet, comme les préfets l'ont demandé, pour qu'on règle ce problème-là une fois pour toutes, qui n'est pas, je le répète, causé par la pandémie. Il est brisé de façon profonde.

Et une dernière question rapidement. Il y a les taxes qui sont chargées sur les billets de transport interurbain. Elles ne le sont pas, par exemple — c'est une question d'équité — sur... à Montréal ou ailleurs, là. Est-ce que, ça, vous comptez aussi faire quelque chose là-dessus?

M. Bonnardel : Bien, j'arriverai rapidement avec un plan de match...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez 40 secondes.

M. Bonnardel : ...pour le transport interurbain. Je n'ai pas dit non aux municipalités et aux différentes régions pour les aider et les supporter. Je mesure très, très, très bien, suite à la crise, la minicrise de Keolis, qui ne voulait plus desservir la Gaspésie, je le mentionnais tantôt... Donc, on doit y répondre, on doit trouver des mesures. Tout comme on l'a fait pour l'aérien, on va le faire aussi pour...

Mme Ghazal : Donc, si ce n'est pas un sommet... Nous, on a déposé une motion, vous l'avez refusée. Il va y avoir quand même un sommet?

M. Bonnardel : Donnez-moi encore un peu de temps, vous allez voir.

Mme Ghazal : Ah! mon Dieu, qu'il faut être patients.

M. Bonnardel : Oui.

Mme Ghazal : O.K. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. On est, curieusement, revenus au transport aérien. Je vous donne l'opportunité, M. le ministre, de répondre. Qu'est-ce qui cloche? Qu'est-ce qui fait que vous avez besoin de quatre mois, peut-être davantage, pour livrer un plan? Est-ce que c'est une question financière, c'est une question de définition du nouveau réseau? Est-ce que vous êtes en négociation avec des partenaires du transport aérien, des transporteurs?

M. Bonnardel : Bien, il n'y a rien qui cloche. On est en contact avec les différents transporteurs. On a déjà parlé de TREQ, qui voulait naître et être... pas un partenaire, mais participer, donc, à l'essor, à l'effort du transport aérien régional et d'être un nouveau joueur, donc un nouveau compétiteur, et, s'ils le souhaitent, je leur dis bravo. S'ils ont le financement, bien, pourquoi pas? Maintenant, il faut quand même bien faire les choses, de prendre trois mois, quatre mois de plus pour bien analyser les données, le travail que le Pr Roy a fait, les intrants que je reçois, qu'on reçoit des différents transporteurs, des idées, et tout, et tout, et...

M. Arseneau : Encore aujourd'hui, vous continuez d'en recevoir?

M. Bonnardel : Bien, on en a reçu... Non, non, on est au final. Non, on est au final, on n'est plus à l'étape, là, de l'analyse, puis on prend-tu ceci, on fait-tu cela, là. Non, non, on est à préparer le rapport... bien, le plan final, je vais le dire ainsi, là. Donc, c'est une question de temps, là, avant qu'on vous dévoile tout cela.

M. Arseneau : Merci. J'aimerais parler, brièvement, du troisième lien. Vous avez parlé d'introduire une composante de transport collectif. J'aimerais savoir quel mode de transport collectif est privilégié?

M. Bonnardel : On prévoit du transport collectif par bus.

M. Arseneau : Par bus. Ça commence et ça se termine...

M. Bonnardel : Par bus.

M. Arseneau : ...par l'autobus. D'accord.

M. Bonnardel : C'est pour ça que je vous disais que l'arrimage avec le réseau structurant, des deux côtés, était important. Donc, j'ai souvent répété que les deux projets étaient intimement liés, bien, encore plus aujourd'hui. Quand on voit qu'on a livré le réseau structurant et qu'on va livrer le tunnel, vous comprendrez tout ce qu'on a fait comme travail dans la dernière année.

M. Arseneau : Je ne peux pas m'empêcher de remarquer que vous avez réitéré l'argumentaire à l'effet que c'est un projet qui allait bénéficier à l'ensemble de l'est de la province, et je suis extrêmement surpris. En quoi est-ce qu'un lien entre deux centres-villes, celui de Lévis et de Québec, peut bénéficier à l'est de la province alors que la majorité des gens qui voyagent vers l'est ou à partir de l'est souhaitent, en réalité, contourner les villes, et non pas entrer en plein centre-ville, là? Je ne comprends pas la logique derrière votre affirmation.

M. Bonnardel : Bien, il y a un apport de transport par camion, M. le député, aussi. Pensez à tous ceux qui partent de la Gaspésie ou qui partent de Montréal, utilisent la 40, qui pourraient utiliser le tunnel Québec-Lévis, et donc réduire le temps qu'ils font sur la route, améliorer la fluidité. Donc, quand je parle de l'Est du Québec, bien, c'est dans un contexte même de transport collectif, de transport interurbain. Tous ceux qui partiront, là, de la Gaspésie, de Matane, Rivière-du-Loup, Rimouski qui pourraient passer par le tunnel pour rejoindre la 40, bien, je pense qu'on maximise et on réduit le temps que ces personnes passeront dans un bus, ou dans une voiture, ou dans un camion.

M. Arseneau : Merci. Tout à l'heure, on a parlé de... certaines personnes, des collègues qui étaient impatients de vous voir faire des annonces. D'autres sont plutôt sceptiques, là, sur la faisabilité technique, financière du projet, sur la réponse à un besoin réel, sur l'effet concernant l'émission de gaz à effet de serre, sur l'urbanisation également, là, ou sur l'étalement urbain. Mais j'aimerais savoir, quand même : Est-ce que vous pouvez nous donner un cadre temporel, à l'effet que l'annonce sera faite au début de la prochaine année ou, même, cette année?

M. Bonnardel : Ah! cette année, M. le député.

M. Arseneau : Cette année? Bon.

M. Bonnardel : Je pense que tout le monde...

M. Arseneau : On se rapproche d'un semblant de réponse.

M. Bonnardel : ...tout le monde attend, j'en suis conscient. Il y avait deux gros projets à livrer, le réseau structurant et le tunnel. Et dans ce contexte, bien, je sais que tout le monde a été patient. Je sais qu'on m'a posé d'innombrables questions, on en a posé aux crédits l'an passé. Mais là on arrive au final, là, on arrive au final. Et je vous le confirme, comme je l'ai mentionné tantôt — je ne sais pas si vous étiez présent — il y aura début des travaux, comme prévu, à l'automne 2022.

M. Arseneau : D'accord. Je veux rapidement aborder la question du taxi, parce qu'on a passé des heures nombreuses et agréables à travailler sur le projet de loi n° 17 et, maintenant qu'il est adopté, j'aimerais savoir quelle a été la somme finale d'indemnisation qui a été versée aux taxis. Est-ce que toutes les indemnisations ont été versées à cette date-ci, et quel est le montant final?

M. Bonnardel : Ah! M. le député, on est à 99,5 %, 99,6 %, 99,7 % puis peut-être aujourd'hui 99,9 % de livraison du... Quand je dis livraison, là, qu'on a résolu toutes les demandes, les analyses. Je vous le mentionnais, là, qu'on avait gardé des sommes spécifiques. Je n'ai pas la somme exacte, mais ça frôle... Ça s'en vient, ça s'en vient, ça s'en vient.

• (17 h 50) •

M. Arseneau : O.K. Si on peut l'avoir maintenant, ce serait bien. Sinon, plus tard, ça ferait aussi.

M. Bonnardel : Ça, c'était donc 607, mais il manque... Ce n'est pas complet, ce 607 millions là.

M. Arseneau : 607 millions auraient été versés.

M. Bonnardel : Oui.

M. Arseneau : Mais, en fait, j'ai une autre question, le temps qu'on trouve la réponse exacte. J'aimerais savoir, compte tenu de la pandémie, qui a ralenti considérablement les activités dans l'industrie du taxi, si la redevance qui a été fixée pour aider à, justement, compenser les chauffeurs de taxi, qui ont perdu un certain droit, si ça change, en fait, les intentions du gouvernement quant au montant de la redevance ou quant à la durée nécessaire de la redevance pour compenser les sommes d'indemnisation versées.

M. Bonnardel : Rapidement, le 607, c'est les indemnisations que nous avons versées, hormis les sommes qui avaient déjà été versées par l'ancien gouvernement...

M. Arseneau : 250 millions.

M. Bonnardel : ...c'est ça... et nous. Donc, on est dans ces montants. J'avais prévu... On avait prévu qu'à 50 millions de courses là, si je me souviens bien, là, à 0,90 \$, là, on prévoyait un horizon entre quatre, sept ans, six ans pour aller rembourser...

M. Arseneau : Donc, on n'ira pas augmenter la redevance, mais la période, puisque la pandémie a ralenti.

M. Bonnardel : Bien, honnêtement, on était flexibles, là, on était flexibles pour être capables d'aller chercher cette somme, et que ce ne soit pas éternel.

M. Arseneau : D'accord, mais est-ce que l'implantation de la redevance a été... s'est faite rondement? Parce que, pour l'avoir expérimenté moi-même, des chauffeurs de taxi, au moment de mettre en oeuvre la redevance, ne savaient pas trop, trop comment fonctionner, les taximètres ne semblaient pas avoir été mis à jour. Est-ce que c'est un enjeu auquel le ministère a été confronté, et est-ce qu'il a soutenu l'industrie du taxi?

M. Bonnardel : Oui, tout à fait. Il y a eu une période de transition, il y a eu quelques appels, là, de différentes sociétés ou de chauffeurs, là, qui se questionnaient. On avait une équipe en place, avec le sous-ministre adjoint, avec ma conseillère qui est responsable du dossier. On a accompagné tout le monde. Je ne vous dis pas que ça s'est fait rondement, mais la majorité ont bien compris le processus, puis on a accompagné tout le monde.

M. Arseneau : Une dernière question sur le taxi : Est-ce que vous avez, actuellement, des sommes qui sont déboursées pour faire face à un recours collectif de l'industrie du taxi, qu'il nous avait annoncé?

M. Bonnardel : Non.

M. Arseneau : Non? Merci.

Je vais aborder, maintenant, la question du REM, brièvement, on aura l'occasion d'y revenir dans la prochaine séance. Les 18 milliards de dollars qui sont... 18,7 milliards qui sont inscrits au budget créent une certaine confusion. Le ministère lui-même a dit : J'aurais dû être plus précis en ajoutant 2,2 milliards. En fait, ce que j'essaie de comprendre, c'est : Comment le gouvernement peut-il inscrire 18 milliards dans le PQI et faire un lien avec le coût estimé des deux REM, celui de l'Ouest et de l'Est, par la CDPQ si, la CDPQ, ses sommes investies ne sont sûrement pas comptabilisées dans le PQI? Ou est-ce qu'elles le sont? En réalité, si le gouvernement, sa part, c'est 1,28 milliard, pourquoi est-ce qu'on inscrit le montant global, incluant les sommes versées par la CDPQ? Pouvez-vous m'éclairer là-dessus?

M. Bonnardel : Oui. Bien, comme vous l'avez mentionné, puis mon collègue de Marquette l'a mentionné tantôt, il y a une portion, comme l'a dit ma collègue ministre déléguée aux Transports... qu'il y a une portion qui est une réserve, je vais le dire ainsi, sur les prochains projets. Le montage financier de la phase... je vais l'appeler la phase II... n'est pas complètement défini encore avec le gouvernement. Donc, on a mis ces sommes pour démontrer que, oui, il y avait un 6,5 milliards pour la phase I, il y a un 10 milliards pour la phase II, qui est prévu par la caisse, par la caisse, et des sommes additionnelles pour les phases III, IV, ou autres, par la suite.

M. Arseneau : Donc, il faut comprendre que le programme d'investissement québécois ou le plan d'investissement québécois... d'infrastructure, c'est-à-dire, qui indique une somme à verser, par le gouvernement, de 18,7 milliards, en fait, il y a une large partie de cette somme-là qui sont des sommes qui ne sont pas déversées... qui ne sont pas versées, pardon, par le gouvernement, mais bien par la CDPQ. C'est ce qu'il faut comprendre. Donc, ce n'est pas des sommes qui proviennent des budgets du gouvernement et des citoyens, mais de la CDPQ, c'est ça?

M. Bonnardel : Exactement, exactement.

M. Arseneau : Et à quelle hauteur se situent-elles dans le 18,7 milliards?

M. Bonnardel : Bien là, ça, je ne peux pas vous définir... on ne peut pas vous définir précisément... parce que ce n'est pas terminé avec les Finances encore, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...cette portion. Alors, maintenant, je vais à l'opposition officielle. M. le député de Marquette.

M. Ciccone : Merci beaucoup. Je vais continuer sur... avec ce que le député des Îles-de-la-Madeleine avançait, parce que j'ai terminé là-dessus. Puis vraiment, là, je veux comprendre, parce que le député des Îles-de-la-Madeleine amenait quand même un bon point.

Comme je vous ai dit à la dernière intervention, quand on regarde au PQI, à la page A.12, CDPQ Infra, projets hors PQI, le chiffre de 18,7 milliards de dollars... Ce matin, j'étais en train de regarder le ministre des Finances répondre à mes collègues de Pontiac et de Robert-Baldwin, et M. Émond, Charles Émond, le P.D.G. de la Caisse de dépôt et placement du Québec, a dit ceci : «Vous mentionnez une quinzaine de milliards, la caisse n'aura pas elle-même, si on prend juste le REM et le REM de l'Est, s'il va de l'avant — alors, ce n'est pas garanti — ce n'est pas nous qui allons investir l'ensemble du 15 milliards de dollars. C'est un montant beaucoup moindre que ça.» Alors que... Pourquoi on inscrit alors, à la page A.12, à CDPQ Infra, la somme de 18,7 milliards de dollars? On sait que vous avez une partie du 18,7 milliards de dollars. La Caisse de dépôt, si on regarde sur le projet de l'Ouest, le REM de

l'Ouest, c'est à la hauteur de 3,2 milliards de dollars. Ça, ça appartient à la Caisse de dépôt. Vous avez une partie, le fédéral a une partie. Pourquoi qu'on met l'ensemble, la totalité du montant à la Caisse de dépôt?

M. Bonnardel : Vous l'avez bien mentionné M. le député, là, c'est un montant hors PQI, puis, tout comme le député des Îles-de-la-Madeleine l'a dit, ce sont des sommes totales, totales, évaluées par la caisse, pour la phase I, que nous connaissons déjà. Pour la phase II, le financement total de ce projet n'est pas défini, tout comme je ne peux pas vous définir la phase III de Laval, la phase IV de la Montérégie ou, peu importe, là, inversement, un ou l'autre. Alors, c'est pour ça qu'on a réservé... La caisse a mis des sommes très importantes. On pourra définir, dans les prochains mois, quelle sera la base de financement de la caisse, avec les différents paliers de gouvernement, pour s'assurer de mettre de l'avant ce projet dans l'Est de Montréal, qui est attendu.

M. Ciccone : Alors, alors, pourquoi vous ajoutez ce hors PQI là pour un calcul, qui était un engagement électoral, du 50-50 réseau routier-réseau collectif? Parce que vous avez fait un exercice comptable, là, vous avez ajouté les voies réservées, l'enveloppe centrale, les projets éventuels ultérieurs dans le PQI. Je ne sais pas comment vous pouvez faire ça. Vous avez une boule de cristal. Peut-être que... Sur 20 ans — on ne sait pas ce qui va arriver dans 20 ans, là — vous avez inclus ça puis le projet, justement, que je vous ai mentionné, là, le CDPQ Infra, hors PQI, du 18,7 milliards de dollars, pour arriver à 50-50. Tu sais, il faut quand même... On peut pousser, là, mais il faut pousser égal, M. le ministre, parce que c'est un engagement électoral, là, puis vous n'arrivez pas du tout, là, à 50-50, là.

M. Bonnardel : Est-ce que vous niez, M. le député, que les projets de la caisse ne sont pas des projets de transport collectif?

M. Ciccone : Vous poserez vos questions dans un an et quatre mois, M. le ministre.

M. Bonnardel : Alors, M. le député, la Caisse de dépôt, CDPQ Infra, va de l'avant pour la phase I, que vous avez vous-mêmes initiée. On initie la phase II. Il y a d'autres phases qui seront initiées aussi dans le futur. Il y a des voies réservées, vous avez vu les sommes. Alors, si, aujourd'hui on considère que des voies réservées, ce n'est pas pour l'auto solo à essence, là, c'est pour des autobus, c'est pour des véhicules verts, c'est pour du covoiturage, moi, je considère que c'est un apport considérable pour cette transformation que l'on souhaite dans notre politique de mobilité durable, à offrir un cocktail différent que l'automobile aux usagers québécois.

• (18 heures) •

M. Ciccone : Mais ma question était sur, justement, l'exercice comptable pour arriver à 50-50, parce qu'on considère, là, puis ce n'est pas juste moi, là, c'est l'ensemble, là, de dire : Bien là, on va mettre des chiffres pour arriver au 50-50, parce qu'on l'avait promis en campagne électorale, mais les chiffres réels, là, réels, là, le transport collectif représente, là, 12,8 milliards de dollars — ça, c'est 31,2 % — puis, pour le transport routier, c'est 68,8 milliards de dollars. Puis ça, c'est les vrais chiffres, là, c'est les chiffres qui sont à la page A.16, B.58 et B.62.

Tu sais, je veux juste qu'on reste vraiment, là, dans la réalité de la chose. Je comprends qu'on peut ajuster les chiffres pour améliorer le résultat, mais c'est important pour moi de mentionner, M. le ministre, que, justement, on ne peut pas mettre, là, n'importe quoi pour arriver... choisir, là, de façon arbitraire pour arriver à 50-50 pour dire à tout le monde qu'on a respecté notre engagement électoral. Je mentionne que c'est 31,2 en transport collectif et 68,8 en transport routier.

Les dirigeants de la caisse ont bien expliqué que le réaménagement des abords du projet, qui pourrait coûter plus cher, là, serait aux frais du gouvernement, ce qui pourrait monter jusqu'à 15 milliards de dollars, M. le ministre, là, 15 milliards de dollars.

M. Bonnardel : Vous m'apprenez ça, M. le député.

M. Ciccone : Non, mais c'est parce que tout ce qui est à côté des abords, est-ce que c'est vrai que ça va être à vos frais à vous autres? Parce que, là, on ne peut pas juste mettre un REM comme ça, il faut le préparer.

M. Bonnardel : Là, vous parlez de la phase I, les coûts additionnels de 15 milliards?

M. Ciccone : Non, non! 10 milliards, là. Le 10 milliards, ça, c'est le projet du REM...

M. Bonnardel : La phase II.

M. Ciccone : ...REM de l'Est. Oui, exactement. Mais là, est-ce que ça... Tout ce qui va venir à côté, ça... Parce qu'on ne peut pas juste passer, il va falloir tasser quelque chose, là.

M. Bonnardel : Là, j'essaie de vous suivre, là.

M. Ciccone : Oui.

M. Bonnardel : Vous parlez de coûts additionnels de 15 milliards...

M. Ciccone : Non, non, non!

M. Bonnardel : ...hormis le 10?

M. Ciccone : Non, non, non! Ça va coûter... Le projet. Mais le... additionnel, ça va être aux frais du gouvernement, là.

M. Bonnardel : Bien, je vous mentionne depuis tantôt que l'enveloppe, le portrait financier de ce projet dans l'Est n'est pas défini encore, donc il est prématuré de définir que le coût pourrait être au-dessus de 10 milliards. C'est ce que la caisse a évalué à 10 milliards. On part avec ces sommes.

M. Ciccone : O.K. Mais c'est parce que, quand on fait une construction, une infrastructure, il n'y a pas juste ça, là, le projet, là, il y a d'autre chose qui vient avec ça, là.

M. Bonnardel : Bien, toute chose... La phase I a été définie de cette manière, Hydro-Québec a été partie prenante pour un montant de 295 millions. Donc, on verra comment, là, on fera cette analyse, comment la caisse fera cette analyse, puis on pourra s'asseoir... Bien, on s'assoit déjà avec eux pour définir, là, l'enveloppe financière qui sera répartie entre les différents paliers.

M. Ciccone : M. Emond a dit également qu'il prévoit que le projet sera rentable pour l'institution, mais cette rentabilité dépendra de ce que l'État consentira à verser à l'institution pour chaque passager, puis ça, c'était dans *La Presse*, là, le 16 décembre dernier. Avez-vous une idée de combien, justement, ça va... Si on prend, là, le prix kilométrage-passager, on savait que l'Ouest est à 0,72 \$, à peu près, là. Avez-vous une petite idée de combien ça pourrait coûter? Parce que, quand on est obligé d'aller chercher un 8 % de rendement... Quand tu investis... Si on investit, vous et moi, monsieur, puis on est sûrs d'avoir un 8 % de rendement, on investit, on ferme les yeux. Mais, cependant, si ça ne fonctionne pas, c'est qui qui va payer le manque à gagner? Ça va être vous, là.

M. Bonnardel : Vous connaissez bien déjà le portrait de la phase I, là, qui est à 6,5 %, à 0,72 \$... kilomètre-passager, payé à 85 % par le gouvernement. Donc, les négociations et les discussions sont en cours avec la caisse, avec les différents paliers, mais on pourra définir... vous donner le plan de match financier en temps et lieu.

M. Ciccone : O.K. Je veux revenir un peu sur... Je veux comprendre aussi encore, là, pourquoi la Caisse de dépôt... On parle du REM de Chambly. Pendant la campagne électorale, le député de Chambly, qui est le ministre de l'Éducation, il dit : Je ne veux pas donner l'échéancier des travaux, mais on va aller de l'avant dans notre promesse, il y aura une station du REM à Chambly, nous allons tenir nos engagements. Moi, je veux savoir ce qui s'est passé, M. le ministre, avec ça.

M. Bonnardel : Ah! bien, c'est fort simple, M. le député. Il n'y avait pas de gain à prolonger le réseau REM jusqu'à Chambly. Ce que ça veut dire, c'est que présentement, quelqu'un qui partait de Saint-Jean avec l'autobus qu'il connaît aujourd'hui, avec les UAB versus... direction Sherbrooke, l'UAB qui sera construite direction Montréal, et même présentement on ne l'a pas, là... le gain de temps n'était pas significatif. Donc, le coût versus ce gain, bien, a amené la caisse à exposer puis à expliquer... parce qu'on l'a fait devant tous les élus, et pas juste les élus de l'Assemblée nationale, les élus concernés, qui étaient, oui, déçus comme moi. Moi aussi, j'aurais bien aimé voir le REM se prolonger jusqu'à Chambly, jusqu'à l'intersection 10-35, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui. Donc, la caisse nous a démontré que ce projet, ce prolongement ne tenait pas la route et que le service, présentement, qu'on offrait était adéquat, et ce qu'on a proposé aux gens de Chambly et autres, c'est d'avoir des voies réservées en bonne et due forme sur cette portion d'autoroute qui vont maximiser encore plus le temps pour se rendre directement, là, à la station du REM à Brossard.

M. Ciccone : Il avait été ajouté au projet de loi n° 66. Encore une fois, je veux comprendre comment vous avez choisi les projets sans nécessairement savoir si c'était accepté ou non, parce que vous aviez demandé à la CDPQ Infra d'étudier le projet. Pourquoi vous l'avez mis dans le projet de loi n° 66 avant d'avoir la réponse que ça se fait ou que ça ne se ferait pas?

M. Bonnardel : Bien là, vous parlez de certains projets qu'on souhaitait et qu'on souhaite mettre de l'avant le plus rapidement possible. Dans ce processus, vous l'avez étudié avec votre collègue de La Pinière, on m'avait déjà posé la question sur l'ancien numéro... projet de loi n° 61. Bien, le défi au ministère des Transports, c'en est un de temps, et de maximiser avec le projet de loi n° 66 ces travaux, ce processus environnemental et ne pas le bafouer, là, mais d'accélérer ce processus d'expropriation et autre et qu'on puisse sauver une saison, 18 mois, 12 mois, bien, c'est le défi qu'on s'est donné. On a priorisé certains projets dans différentes circonscriptions du Québec pour être capables de répondre aux différents besoins, que ce soient en termes de voies réservées, que ce soient en termes d'élargissements, de revoir certaines structures. Bien, on a mis tout ça ensemble pour s'assurer d'avoir un réseau qui sera adéquat, sécuritaire. Il ne faut pas se le cacher, 31 000 kilomètres, là, sur notre réseau, 9 700 structures à entretenir, c'est énorme, et là-dessus, bien, il faut faire le travail. Alors, le p.l. n° 66 nous donne ce coup de main pour ne pas bafouer le processus, mais l'accélérer en le respectant.

M. Ciccone : En gros, pourquoi ça coûte le double du prix pour moins de kilomètres?

M. Bonnardel : Le double du prix? Qu'est-ce que vous voulez dire par le double du...

M. Ciccone : On monte à 10 milliards... pratiquement à 10 milliards de dollars — on sait que ça va coûter plus cher — pour 37 kilomètres, versus le REM de l'Ouest.

M. Bonnardel : O.K., vous parlez de la phase II...

M. Ciccone : Oui, oui, la phase II.

M. Bonnardel : ...de la phase II du REM. Écoutez, on est dans une proportion très centre-ville, là. On part au centre-ville, on passe en dessous du pont Jacques-Cartier, on monte dans une portion plus au nord, on s'en va par la suite vers Sherbrooke. Donc, construire en aérien, dans une certaine mesure, sur toute une proportion de centre-ville, bien, il y a des coûts qui sont bien différents de ceux que vous connaissez déjà, que je connais déjà quand on part de la portion Dix30, on monte vers le pont Samuel-De Champlain, on se dirige vers l'ouest et autres. Donc, il y a des coûts qui sont bien différents de ce qui avait été déjà réservé et évalué en 2015, quand ce projet est né, si je ne me trompe pas, 2015, versus 2021, fin 2020-2021.

M. Ciccone : Il me reste combien de temps, Mme la...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il vous reste presque six minutes.

M. Ciccone : Merci beaucoup. Là, je vais prêcher un peu pour ma paroisse, je vais parler du REM à l'aéroport. Vous m'avez fait mal au coeur, M. le ministre, quand vous aviez dit que c'était un projet... c'était sur les terres fédérales puis que vous ne vouliez pas vous impliquer pour aider, justement, à ce qu'il y ait une station à l'aéroport de Dorval. On sait fort bien que l'idée du projet, c'était de partir de l'aéroport de Dorval et de s'en aller directement, facilement au centre-ville, puis ça, ça fait des années qu'on parle de ça. Je dis ça parce que, pour moi, le REM, c'est un projet québécois. Oui, on touche à des terres qui sont fédérales, comme l'aéroport de Dorval, ça, je comprends ça, et de compétence fédérale, mais en même temps c'est un projet québécois.

Pourquoi, vous, vous ne vouliez pas aider l'aéroport de Dorval, mais votre collègue ministre de l'Économie s'est dit : On va aider l'aéroport à avoir sa station?

• (18 h 10) •

M. Bonnardel : Bien, premièrement, on n'a jamais dit qu'on n'allait pas aider. Ce processus, évalué initialement par l'aéroport de Montréal, était assez grandiose. On est passé, si je ne me trompe pas, de 600 à 500 millions pour ce projet. Du côté du fédéral, on est allé chercher du financement à la banque des infrastructures, ce qui initialement n'était pas le cas, et notre gouvernement a décidé d'investir 100 millions de dollars, et 100 millions du côté d'ADM.

De l'autre côté, de dire qu'on ne s'intéresse pas à la connexion de la gare de Dorval... J'ai eu, puis je vous l'avais déjà mentionné, des discussions avec Marc Garneau et M. Alghabra en lui disant jusqu'à quel point cette connexion était importante. Le fédéral a débuté une étude, je vais le dire ainsi, en 2019. On n'a pas eu ce rapport encore qui a été dévoilé par le fédéral, et je souhaite qu'il le fasse rapidement. Le tunnelier s'en vient. Peu importe, là, de quelle façon, là, que cette connexion se fera, je pense qu'il serait important qu'on n'oublie pas cette portion de la gare Dorval là.

M. Ciccone : Je... Vous m'enlevez... Vous m'avez coupé le souffle, M. le ministre. C'est la première fois que je vous entends le dire clairement, que vous êtes ouvert à ce prolongement-là de 700 mètres à la gare intermodale de Dorval. On sait que ça sert les gens : les trains d'Exo y passent; également, les autobus sont tout près; Via Rail est là. Là, on parle dans le nouveau budget fédéral du TGF, qui s'en vient aussi.

Avoir justement ce 700 mètres là, ce serait extraordinaire pour ma circonscription. Non seulement ça, mais vous savez qu'au Québec, là, sur l'île de Montréal — parce que, moi, j'ai deux réalités : Lachine, qui est la fin de... dans le sud-ouest de l'île de Montréal, et le début du West Island avec Dorval — au niveau du transport en commun, au niveau du transport, c'est difficile, c'est très, très, très difficile, notamment à Lachine, et d'être capable d'avoir justement un REM... un 700 mètres de plus qui viendrait toucher juste la gare intermodale, c'est une bonne nouvelle. Je sais que l'ADM est ouverte à cette idée-là, je sais également que le fédéral, oui, a mis un 2 milliards de dollars pour une étude. Vous l'attendez, j'espère qu'elle va être favorable à l'idée aussi. Alors, les parties prenantes semblent être d'accord pour ça. Puis je suis content de vous entendre aujourd'hui, M. le ministre, dire ça, parce que votre collègue, encore une fois, a répété un peu sensiblement les mêmes paroles que vous durant l'annonce, il y a deux semaines, en disant : C'est fédéral, le fédéral s'en occupera. Alors, je suis content d'entendre ça.

Je sais qu'il ne me reste plus beaucoup de temps. Je veux vous parler de la ligne rose, M. le ministre. Dans mon comté, il y a... Le 17 décembre 2020, on a parlé de la ligne rose, on a annoncé qu'il était pour y avoir 20 millions de plus pour la portion de l'ouest de la ligne rose. Ça a été annoncé le 26 juin dernier qu'il était pour y avoir un tronçon de la ligne rose à Montréal, ça avait été annoncé par Mme la mairesse. Si on regarde au PQI ici, «Projet structurant de transport collectif électrique pour relier l'est, le nord-est et le sud-ouest de Montréal au centre-ville», j'imagine que ça va se faire. Avez-vous un échéancier? Parce que je sais que vous avez demandé un projet... l'étude, pardon, au CDPQ du système de transport collectif électrique pour desservir le secteur, je sais qu'il y a une analyse qui a été transmise. Est-ce qu'on peut la voir, cette analyse-là?

M. Bonnardel : Bien, ça, c'est les intrants de la caisse, qui seront à notre bénéfice, au bénéfice de l'ARTM pour définir dans le bureau de projet le travail ou la suite, comment cela prendra forme, si ce n'est pas un REM, de quelle façon on pourra desservir la portion sud-ouest de l'île de Montréal dans le futur.

M. Ciccone : Je sais qu'il ne me reste pas beaucoup de temps, là. L'échangeur Saint-Pierre. Chez nous, là, à Lachine, là, c'est enclavé... désert alimentaire. Ça crée une précarité, de la pauvreté. On a un comité de transport à Lachine qui est extraordinaire, qui est très, très, très dédié : Revitalisation Saint-Pierre, qui s'est joint à Concert'action de Lachine, Imagine Lachine-Est. On attend d'ici 20 ans, là, à peu près 20 000 personnes, on veut développer un écoquartier. Le GRAME est impliqué également. Ce que je vous demande en terminant, M. le ministre, c'est que, justement, on a... des gens formidables ont besoin de réponses à leurs questions, mais non seulement ça, mais peuvent vous aider également, parce qu'ils connaissent la réalité terrain, et je vous inviterais, s'il vous plaît, à les inclure dans vos prises de décision pour l'échangeur Saint-Pierre. Merci beaucoup, M..

M. Bonnardel : Bien reçu.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je vous interromps sur cette lancée, nous avons terminé cette portion.

Document déposé

Alors, en terminant, je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition de la Société des traversiers.

Compte tenu de l'heure, bien sûr, la commission ajourne ses travaux au mercredi 28 avril 2021, à 14 h 30, où elle entreprendra l'étude du volet Environnement et lutte contre les changements climatiques des crédits budgétaires du portefeuille Environnement et lutte contre les changements climatiques. Je vous souhaite une très, très belle fin de journée, une belle soirée à vous tous et à vous toutes. Voilà. C'est terminé pour aujourd'hui.

(Fin de la séance à 18 h 15)