



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le vendredi 1er octobre 2021 — Vol. 45 N° 119**

Interpellation : L'absence de vision du gouvernement  
caquiste pour le développement du transport  
dans le Québec du XXI<sup>e</sup> siècle

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

---

**2021**

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

**Le vendredi 1er octobre 2021 — Vol. 45 N° 119**

**Table des matières**

Exposé du sujet Mme Catherine Dorion	1
Réponse du ministre M. François Bonnardel	3
Argumentation	4
Conclusions M. François Bonnardel	16
Mme Catherine Dorion	16 17

**Autres intervenants**

M. Saul Polo, président suppléant

Mme Marie-Eve Proulx

M. André Fortin

M. Vincent Caron

M. Youri Chassin

Le vendredi 1er octobre 2021 — Vol. 45 N° 119

**Interpellation : L'absence de vision du gouvernement caquiste pour le développement du transport dans le Québec du XXIe siècle**

*(Dix heures)*

**Le Président (M. Polo) :** Votre attention, s'il vous plaît! Je déclare la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

La commission est réunie afin de procéder à l'interpellation de la députée de Taschereau auprès du ministre des Transports sur le sujet suivant : L'absence de vision du gouvernement caquiste pour le développement du transport dans le Québec du XXIe siècle.

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

**Le Secrétaire :** Oui, M. le Président. M. Bussière (Gatineau) est remplacé par M. Chassin (Saint-Jérôme); M. Reid (Beauharnois) remplace Mme Proulx (Côte-du-Sud); et Mme Lessard-Therrien (Rouyn-Noranda—Témiscamingue) est remplacée par Mme Dorion (Taschereau).

**Le Président (M. Polo) :** Parfait. Merci beaucoup. Je comprends qu'il y a aussi une entente afin que l'opposition officielle intervienne lors de la deuxième, quatrième et sixième série d'interventions. Parfait.

Nous débutons donc par les déclarations d'ouverture. Mme la députée de Taschereau et porte-parole du deuxième groupe d'opposition en matière de transports, vous avez la parole pour 10 minutes.

**Exposé du sujet**

**Mme Catherine Dorion**

**Mme Dorion :** Merci, M. le Président. Bonjour, bonjour à tous. Merci d'avoir répondu à l'appel et d'être là pour qu'on puisse avoir cette discussion sur un sujet qui n'étonnera pas le ministre. Je pense qu'il sait de quoi on est venus parler aujourd'hui. Je pense que le ministre s'est préparé un peu pour ça. Probablement qu'il a eu des rencontres avec ses conseillers pour se préparer des lignes, probablement les mêmes lignes que d'habitude. Entre autres, en ce qui a trait à mon intervention, on va peut-être dire : Québec solidaire, on sait bien, Québec solidaire fait la guerre aux automobiles, Québec solidaire n'aime pas les voitures, Québec solidaire n'a pas l'air à réaliser qu'en dehors du centre-ville il existe des gens, qu'il existe des voitures, qu'ils n'ont pas d'autre moyen de se déplacer.

Il a peut-être même préparé des petites attaques personnelles, ça arrive parfois, du genre : La députée de Taschereau, ci, la députée de Taschereau, ça. Peut-être : La députée de Taschereau, cette semaine, n'a pas utilisé un bon mot, elle a dû s'excuser; si j'étais elle, je serais gêné de m'exprimer sur telle, telle chose. C'est peut-être des choses qu'il a préparées dans sa réponse à ce dont je veux parler aujourd'hui.

Malheureusement, c'est trop souvent comme ça, au Québec... pas seulement au Québec, mais c'est trop souvent comme ça, au Québec, que les ministres répondent aux questions qui leur sont posées sur des questions fondamentales qui concernent l'avenir du Québec, qui concernent l'utilisation des fonds publics, l'argent des gens, qui concernent l'environnement, l'avenir même de notre air, de notre bien-vivre.

Alors, aujourd'hui, moi, je fais quoi quand je me prépare à une interpellation comme ça? Je me dis : Bon, c'est assez prévisible, ce qui peut se passer. Ce n'est pas ce que j'aimerais qu'il se passe. J'ai encore espoir que ça ne se passe pas comme ça.

Est-ce que ça vaut la peine de me mettre à expliquer aujourd'hui le phénomène du trafic induit, qui explique comment, quand tu ajoutes des voies d'autoroute, bien sûr qu'au début ça va plus vite, dans les tout premiers temps, pour les gens qui utilisent ces autoroutes-là mais que, très, très vite, l'ajout d'autoroutes fait que de plus en plus de personnes se disent : Ah! ça va vite, je pourrais aller habiter plus loin du centre-ville? Le développement immobilier, dans le modèle de l'étalement urbain, fait que de plus en plus de monde font ce choix-là, donc de plus en plus d'autos sur l'autoroute, donc, cinq à 10 ans plus tard, parfois même avant, l'autoroute est «jam-packed» à nouveau, et des gens comme les ministres des Transports font le choix de rajouter une autre voie d'autoroute, cinq ans plus tard, peut-être une autre voie, 10 ans plus tard, une autre voie, une autre voie. Et c'est des coûts astronomiques. Je pourrais parler de ça. Je pourrais m'étendre là-dessus.

Je pourrais parler de la Katy Freeway, au Texas, qui était toujours bloquée, ça fait qu'on lui a ajouté des voies, puis on lui a ajouté des voies, puis on a ajouté des voies. La dernière fois, c'était en 2011. Aujourd'hui, la Katy Freeway a 26 voies. Trois ans après le dernier élargissement, ça a été quoi, le résultat? Augmentation de 30 % du temps de trafic le matin — ça, c'est de la science — augmentation de 55 % du temps de trafic le soir; temps moyens de déplacement qui sont passés de 41 minutes à 64 minutes. Bravo, le Texas! Beau choix fertile, bel investissement d'argent.

Au fond, je n'aurais pas besoin d'aller au Texas. Je pourrais même parler au ministre de l'autoroute 15 puis de l'autoroute 13 au Québec. Le ministère des Transports lui-même reconnaissait, en 2002, le principe du trafic induit en admettant que l'ajout de voies sur ces deux autoroutes-là avait contribué au fait que le trafic dessus avait triplé en

20 ans. Si on aime le trafic, si on aime la congestion routière, si on souhaite de la congestion routière, bien, on ajoute des voies aux autoroutes, on développe les villes de façon de plus en plus étendue.

Je pourrais aussi parler au ministre du fait que presque la moitié des émissions de GES au Québec, 45 %, loin devant les usines, devant les autres sources d'émissions de GES, 45 % des émissions de GES sont dues au transport et que, depuis les débuts de la lutte aux changements climatiques, en 30 ans à peu près, au lieu de baisser, les émissions de GES dues aux transports, ça a augmenté de 60 %. Le nombre d'automobiles sur les routes du Québec, au lieu de se stabiliser, augmente plus vite que la population du Québec. On est-tu fier de ça? On aime-tu ça? C'est-tu ça qu'on veut, de plus en plus d'automobiles partout au Québec, sans fin?

Je pourrais répéter aussi que la seule solution éprouvée à long terme contre la congestion, ce n'est pas moi qui le dis, c'est à peu près 100 % des experts qui étudient dans le domaine de la congestion puis l'urbanisme, c'est... la seule solution, c'est d'investir massivement en transport en commun et de limiter l'augmentation du nombre d'autoroutes, de voies d'autoroute.

Je pourrais dire au ministre des Transports, peut-être qu'il ne le sait pas, qu'à Québec c'est deux fois plus long aller à la job en transport en commun qu'en char, deux fois plus long, que le transport en commun n'est vraiment, vraiment, vraiment pas compétitif et qu'on est très, très loin, à Québec, de donner le goût aux automobilistes de passer d'un mode de transport à l'autre. Puis ça, ce n'est pas la responsabilité du citoyen. Ce n'est pas lui qu'il faut se mettre à «shamer» parce qu'il prend son auto. C'est la responsabilité du ministre des Transports, des ministres des Transports qu'il y a eus dans les 30, 40 dernières années et qui ont dit : Ça ne me dérange pas que tu sois dépendant de ton automobile, ça ne me dérange pas que tu n'aies pas d'autre choix.

Mais, bon, en même temps, tout ça, est-ce que ce n'est pas un peu un dialogue de sourds? Est-ce que, quand le ministre va me répondre : Moi, je suis du côté de ceux qui sont dépendants à leur automobile et je vais m'assurer qu'ils aient, pendant trois ans, un petit moment où il y a moins de trafic avant que ça augmente à nouveau, moi, ça me va, je pense que c'est une bonne utilisation des fonds publics... Est-ce qu'on continue d'avoir ce dialogue de sourds là? Est-ce que j'attends qu'il me dise : QS n'aime pas les autos, la députée de Taschereau, ci, la députée de Taschereau, ça?

Je me suis dit : Peut-être qu'on pourrait partir sur un point sur lequel on est d'accord. Il y a un problème de congestion routière à Québec. Ça, c'est un point sur lequel on est d'accord.

Moi, si on me faisait la démonstration scientifique, experte, si des gens qui connaissent ça, ce dossier-là, comme le fond de leur poche, en grand nombre, me disaient que le troisième lien en particulier puis l'ajout d'autoroutes en général, ça va réduire la congestion à long terme et que ça ne nuira pas aux changements climatiques, honnêtement, je serais pour. Je dirais : Bien, ça, c'est un beau projet pour Québec. L'affaire, c'est qu'à date, moi, tout ce que je lis comme études là-dessus, des études qui ont été faites par des experts qui ont passé leur vie à se pencher sur ces enjeux-là, ça dit tout la même chose : Le troisième lien ou l'ajout d'autoroutes va empirer la congestion routière. Ce n'est pas un truc partisan, là, ce n'est pas une affaire d'hurluberlus, de hippies, de... ce n'est pas un communiqué de Greenpeace non plus, là, c'est des gens très sérieux qui ont passé leur vie à étudier ça.

Ma recherchiste a pris quelques minutes, elle m'en a sorti une page, d'experts universitaires dans le domaine des transports, de l'urbanisme, des infrastructures routières, de la congestion. Elle a arrêté, il y en avait trop. Elle m'a nommé des chercheurs qui affirment ce que j'affirme depuis tantôt, que l'ajout de voies d'autoroute empire la congestion routière dans les villes : Marie-Hélène Vandersmissen, directrice du Département de géographie à l'Université Laval; Dominic Villeneuve, professeur adjoint à l'Université Laval et spécialiste en transport et mobilité; Robert Certero, professeur émérite retraité du Département de développement urbain et régional de l'Université de Californie, à Berkeley; Jean Dubé, économiste, professeur agrégé à l'École supérieure de l'aménagement du territoire et de développement régional de l'Université Laval; François Des Rosiers, professeur titulaire au Département de finance, assurance et immobilier de l'Université Laval, spécialisé en économie urbaine et régionale; Todd Litman, fondateur et directeur du Victoria Transport Policy Institute à Victoria, en Colombie-Britannique; Serge Viau, architecte et urbaniste émérite, ancien D.G. de la ville de Québec; Daniel Sperling, professeur en génie civil et environnement et directeur fondateur de l'Institute of Transportation Studies de l'Université Davis, de Californie; Jean Mercier, professeur au Département de science politique de l'Université Laval, spécialisé en transport et en politiques publiques, docteur en études urbaines, spécialisé en planification et en transport; Pierre Fillion, professeur à l'Université de Waterloo, en Ontario, spécialisé en urbanisme; Paul Lewis, urbaniste, doyen de la Faculté de l'aménagement à l'UdeM, spécialisé en gestion des services urbains et en réseaux d'infrastructures; Michael Mehaffy, urbaniste, planificateur urbain, chercheur et auteur ayant mis en place le projet Orenco Station à Portland, en Oregon; Owen Waygood, professeur adjoint à l'École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional de l'Université Laval; Fanny Tremblay-Racicot, professeure en administration municipale et régionale, École nationale d'administration publique. Comme je vous disais, ce n'est même pas exhaustif. Ma recherchiste a arrêté de m'en donner, il y en avait trop.

Ça fait que maintenant je vais commencer. On va lancer la discussion, et je vais poser une question au ministre, une question que mon collègue Sol Zanetti lui a déjà posée il y a trois ans. Le ministre, fidèle à l'habitude de bien des ministres d'aujourd'hui et du passé, avait détourné le sujet, avait parlé d'autre chose. Mais maintenant je vais mettre mon réponse-o-mètre à «high» et je vais vraiment essayer d'écouter, d'entendre, de recevoir une réponse. Est-ce que le ministre peut me nommer deux experts, deux experts, deux, dans le domaine de la congestion routière, qui affirment que le troisième lien est un projet qui va réduire la congestion à Québec de façon durable? Deux experts.

• (10 h 10) •

**Le Président (M. Polo) :** Merci. Je cède maintenant la parole au ministre des Transports pour une période de 10 minutes.

**Réponse du ministre****M. François Bonnardel**

**M. Bonnardel :** Bien, merci, M. le Président. Est-ce que je suis surpris du préambule de Québec solidaire? Non. J'écoutais Québec solidaire tantôt, en point de presse, j'ai retenu trois choses : Pas de vision, le gouvernement n'a pas de vision, n'a pas d'option à l'auto, puis il y a trop de GES au Québec. On va faire un peu de pédagogie à la députée, puis je pense qu'elle le sait très bien, où je veux aller.

Quand on dit «trop de GES au Québec», oui, il y a eu des décisions du passé, d'anciens gouvernements, qui ont été dures à accepter pour certaines grandes entreprises, mais, quand on regarde le portrait global... Puis ce que Québec solidaire n'ose pas dire... et aime ça faire la leçon aux Québécois, c'est où on se situe, en termes de GES, face aux États nord-américains. On se situe où, M. le Président? Bien, on est premiers. On est premiers en Amérique du Nord. Quand on regarde le portrait de tonnes par habitant, bien, c'est 9,5 tonnes. Premiers, grâce à quoi? En partie, oui, à l'hydroélectricité, à cette fameuse batterie verte que le Québec représente, à ces contrats importants que le Québec a signés avec New York dernièrement, avec d'autres États américains. Puis, quand on se compare, on est meilleurs que New York, on est meilleurs que le Vermont, on est meilleurs que la Californie. Et tantôt la députée osait nous comparer au Texas. Texas, 32,4 tonnes par habitant, 47e. Ça, c'est le portrait réel du Québec d'aujourd'hui. Nous sommes premiers.

Et, quand elle dit à la télévision : Le gouvernement n'a pas de vision, bien, le Plan pour une économie verte, c'est le plan que mon collègue de l'Environnement a déposé voilà quelques mois déjà. Ça disait quoi? Bien, elle l'a dit elle-même, le transport représente une grande partie du problème des GES, près de 45 %.

Dès mon arrivée en poste, dès notre arrivée en poste, est-ce qu'on est restés les bras croisés en se disant : On va continuer de laisser ça aller, puis tout va bien, on est premiers, puis il ne faut rien faire? Bien non, bien non, M. le Président. On a décidé de mettre en place un plan qui allait être costaud, costaud pour être capables de donner des options, des opportunités aux grandes sociétés. Puis ça veut dire quoi? Un plan, sur cinq ans, de 6,7 milliards, un plan pour le réseau routier puis un plan pour le transport collectif.

Mais, concrètement, ce qu'on a fait, c'est de supporter des secteurs spécifiques. Le transport scolaire. Il y a 10 650 bus scolaires au Québec. On s'est donné comme objectif d'être capables d'aller électrifier 65 % de ces autobus en 2030. Ce matin, il y avait justement une annonce de Girardin avec Granby, Autobus Granby, où ils ont signé un contrat pour 30 autobus scolaires.

Présentement, quand on a regardé un programme qui existait, puis mon collègue de l'Outaouais qui est ici ce matin sait très bien, il a été ministre des Transports pendant un an... il n'y a pas eu beaucoup de succès dans ce programme. Il y avait, jusqu'à aujourd'hui, 132 bus électrifiés au Québec. C'est 1 % de la flotte. Alors, on se donne comme objectif d'être capables d'aller chercher et d'électrifier 3 225 bus d'ici 2026, 7 225 d'ici 2030, et électrifier 100 % de la flotte d'ici 2035.

Un objectif plus qu'ambitieux, c'est de s'assurer que tous les véhicules au Québec à partir de 2035 qui seront vendus seront verts. Ça, elle n'ose pas le dire, mais elle sait très bien qu'en 2035, dans le futur Réseau express de la Capitale, sur les voies réservées qui... — soit dit en passant, Québec solidaire est contre le principe du réseau métropolitain de voies réservées à Montréal et contre le REC à Québec — bien, il y aura 100 % de ces véhicules neufs, neufs, qui seront verts, qui seront verts dans le tunnel, M. le Président. Oui, il restera encore assurément quelques véhicules thermiques, mais la loi ne permettra plus de vendre ces véhicules. Verts.

Le transport collectif. Le transport que l'on voit, la Société de transport de Québec, la STM, Laval, Longueuil, Sherbrooke, Gatineau, bien, le défi de ces 4 000 bus, c'est d'électrifier 55 % de la flotte d'ici 2030.

Est-ce qu'on arrête là? Les véhicules lourds. Les véhicules lourds, bien, c'est 150 000 véhicules. C'est une collaboration que mon collègue de l'Environnement a signée avec le Multi-State ZEV, qui est «zero-emission vehicles», 16 États nord-américains qui, conjointement, ensemble, se sont assis et vont s'asseoir pour être capables de trouver des pistes de solution pour électrifier la flotte de camions lourds. Il y a Lion, au Québec, qui est un partenaire important. Il y a Tesla aussi qu'on voit électrifier sa flotte pour être capable de donner des opportunités à ces compagnies qui vont vouloir électrifier leurs flottes.

Alors, quand on dit qu'il n'y a pas de vision, bien, c'est complètement faux. Quand on dit qu'il n'y a pas d'option, bien, on leur en donne, des options, aux Québécois.

La relance du transport interurbain par autobus, c'est la même, même chose, un programme important. Parce qu'il y a eu des secteurs qui ont été durement, durement touchés par la pandémie. Je parlais du transport urbain, bien, les sociétés de transport, c'est une aide importante. Je fais une petite parenthèse, quand même. C'est 1,2 milliard, presque 1,4 milliard que Québec et Ottawa ont donné pour supporter la baisse d'achalandage, qui est majeure pour ces sociétés. On ne prévoit pas revoir l'achalandage prépandémie avant quelques années encore.

On a le transport interurbain qui a levé la main aussi. C'est une aide de 38 millions de dollars qu'on a mise en place pour être capables de supporter ces transporteurs, puis ça... puis c'est important parce que c'est un accès en région, qu'on soit par bus, qu'on soit dans le secteur aérien. Le secteur aérien, j'en ai parlé maintes et maintes fois, mais c'est important de mentionner qu'avec le programme de 40 millions de dollars qu'on a mis en place dès le début de la pandémie, bien, on a donné un coup de main pour répondre aux besoins et à la demande, qui n'était pas énorme, qui n'était pas énorme mais qui était importante pour les différentes régions du Québec. Donc, autant le transport interurbain, autant le transport aérien, ce sont des secteurs qui, pour moi, qui, pour nous, sont extrêmement importants.

Et, quand la députée dit : Bien, il n'y a pas d'option à l'auto, pas d'option à l'auto, bien, ça veut dire quoi? J'ai souvent mentionné, puis je le dis respectueusement, pour changer le comportement de l'automobiliste, bien, il faut

leur donner des options viables, puis ces options viables passent par le transport actif, dans une certaine mesure, pour le dernier kilomètre. Mais maintenant on ne peut même plus parler d'un dernier kilomètre, avec la venue de ces vélos électriques. Bixi a un succès à Montréal. Bien, ce succès, je voulais le voir naître dans d'autres villes du Québec. On a mis un programme en place, de 8 millions, qui est extrêmement populaire, pour être capables de donner des opportunités aux villes, comme Sherbrooke, Gatineau ou ailleurs, de se dire : Bien, nous aussi, on aura des vélos en libre-service pour être capables de donner une certaine opportunité aux gens qui se disaient : Bien, avant, aller travailler à vélo, là, sur 10, 12, 15 kilomètres, c'était impossible. Aujourd'hui, ça l'est, ça l'est, possible.

Puis de voir Québec solidaire nous faire la leçon encore, en disant : Bien, le réseau métropolitain, voies réservées, ça ne marche pas, on ne peut pas faire ça, on ne peut pas élargir nos routes, aujourd'hui, bien, c'est ce combat que moi, je ne ferai pas, contre l'automobile, qu'eux souhaitent faire depuis des années déjà. Il n'y a rien qui change.

Puis, comme je le mentionnais, il y a trois points importants pour être capables de changer ce comportement. C'est la durée, le coût et le confort. Puis l'automobiliste, à Québec... Elle l'a dit elle-même, là, le transport collectif à Québec n'est pas compétitif. Bien, elle a absolument raison, absolument raison. Puis c'est pour ça, c'est pour ça qu'on a travaillé pendant des mois pour présenter le Réseau express de la Capitale, des mois, pour donner aux automobilistes qui ont possiblement un deuxième véhicule à la maison, et je le comprends, je le comprends, pour que papa et maman aillent travailler, parce qu'on ne peut peut-être pas utiliser le même véhicule... et leur dire aujourd'hui : Bien, le Réseau express de la Capitale répond à un besoin important pour vous donner cette option.

Cette option vient d'où? Bien, d'une centaine de kilomètres de voies réservées, de l'est à l'ouest, du nord au sud, d'une colonne vertébrale qu'on appelle le tramway, qui va partir de Saint-Augustin, ou presque, de Le Gendre, qui va se rendre jusqu'à D'Estimauville, près de 30 kilomètres de réseau, des voies réservées qui vont connecter aussi, sur la portion ouest des deux vieux ponts que nous avons à l'ouest, 116 et Guillaume-Couture, et le tunnel Québec-Lévis.

Je l'ai déjà dit, un des points les plus importants de ce projet, c'est d'être capables de boucler la boucle du transport collectif. Et le premier tracé que nous avons en tête passait près de l'île d'Orléans. On s'est dit : On va aller travailler à un deuxième tracé au cas où, on va le mettre un peu plus centre-ville—centre-ville. Et les résultats que nous avons eus, quand on a déposé ce projet, on l'a présenté au maire de Québec, au maire de Lévis et à différents acteurs, ça a été de se réjouir.

Et je terminerai et je continuerai pour la prochaine portion, M. le Président.

### Argumentation

**Le Président (M. Polo) :** Merci. Maintenant, nous allons débiter la période d'échange. Mme la députée de Taschereau, vous avez la parole pour un maximum de cinq minutes.

• (10 h 20) •

**Mme Dorion :** Merci, M. le Président. Si un prof de cégep veut utiliser cette interpellation pour donner son cours de science po, je lui conseille. Ça serait parfait. Je peux relever déjà qu'en tout début de discussion j'ai... j'ai «callé out», pardonnez-moi l'expression, la ligne de : QS n'aime pas les automobiles, QS fait la guerre aux automobiles. J'en sais gré au ministre d'avoir dit : Bon, je ne l'utiliserai peut-être pas cette fois-ci. Il a utilisé son autre ligne : QS aime ça faire la leçon. Il l'a dit deux fois. Vous allez peut-être l'entendre répéter ça souvent, peut-être en point de presse, en réponse à des journalistes, en Chambre, ici, en réponse en période de questions : On sait que QS aime faire la leçon. C'est comme ça qu'on essaie de rentrer dans la tête des gens des choses qui sont basées absolument sur rien.

Le prof de cégep pourrait aussi relever, et ça, c'est la chose la plus évidente de la réponse du ministre, le gigantesque, monumental détournement de sujet. J'ai nommé une pléthore de gens qui ont fait des études très sérieuses sur comment régler le problème de la congestion et qui disent : L'ajout d'autoroutes et le troisième lien, c'est la pire des solutions. J'ai demandé au ministre, c'est la deuxième fois qu'on lui demande, il est ministre des Transports, deuxième fois qu'on lui demande en cette Chambre : Tous ces gens-là disent que ça va empirer la... que vos projets vont empirer la congestion; avez-vous deux, pas 10, pas 15, pas autant que j'en ai sorti, deux, deux, deux experts qui disent : L'ajout d'autoroutes, le troisième lien autoroutier vont régler le problème de congestion à Québec à long terme? Pouvons-nous même améliorer, seulement améliorer le problème de la congestion routière à Québec à long terme? C'est ça, ma question.

On est-tu capables, ici, d'avoir une vraie discussion? Est-ce que le ministre peut au moins me dire : Écoutez, je n'en ai pas, mais ça ne me dérange pas, j'ai quand même envie de le faire? On pourra avancer, au moins. On pourra dire : Bien, pourquoi? À qui ça profite? C'est pour quoi? On peut-tu savoir ça? Il n'est pas question de grenailles, de décisions prises sur le coin d'une table. Il est question de 10 milliards, et probablement beaucoup plus, de l'argent de tous les Québécois. Et on sait que le projet est extrêmement impopulaire au Québec. Les maisons des aînés devaient coûter 1 milliard. Ils ont coûté... maintenant, c'est rendu à 2,4 milliards. Les maternelles quatre ans, ça a presque doublé par rapport au montant annoncé. Le troisième lien, ça va être quoi?

Ça fait que je vais reposer la même question que j'ai posée, qui n'a pas été répondue. Le ministre peut peut-être prendre des notes, il va y avoir deux questions. Est-ce qu'il peut me nommer deux experts dans le domaine de la congestion routière, des experts reconnus, qui disent : L'ajout d'autoroutes et le troisième lien vont améliorer à long terme le problème de la congestion à Québec? Et ma deuxième question : Ça va être quoi, le prix plafond? Il y en a un, prix plafond pour le tramway. On a été obligé de le retarder d'un an parce qu'il ne fallait absolument pas dépasser, et pour bon nombre d'autres projets. Les écoles, on les a arrêtées aussi. On va relancer un appel d'offres parce que ça coûte trop cher. À partir de combien ça va coûter trop cher, le troisième lien?

Ça, c'est deux questions fondamentales, fondamentales. On va utiliser de l'argent des Québécois, énormément d'argent, pour faire un projet qui va empirer le problème de la congestion. Alors, je repose mes questions pour que

ce soit bien clair. J'ai l'impression qu'on pourrait facilement les éviter si on tombe dans la lune puis on se met à parler d'autre chose. Deux experts, le prix plafond.

**Le Président (M. Polo) :** Allez-y, M. le ministre. Vous avez cinq minutes.

**M. Bonnardel :** Oui. Merci, M. le Président. On va profiter pour élaborer un peu plus sur le REC puis de répondre à la députée.

Le dossier d'affaires, je l'ai mentionné, la précision de ses coûts, la fourchette que j'ai donnée, que le premier ministre a donnée voilà quelques mois déjà va se préciser en 2025. On sera capables de donner aux Québécois une fourchette plus précise ou un coût plus précis d'ici les trois prochaines années. On a un processus important, environnemental, qui débute, un BAPE qui aura lieu aussi dans les prochains mois. On suit un processus qui est bien normal. On ne bulldoze absolument rien, on fait des forages pour vérifier l'état du sol.

Et, quand on dit : Bien, il n'y a pas d'étude, il n'y a jamais rien eu, il n'y a jamais eu personne qui a parlé de ça, ça sort d'où, la CAQ a inventé ça, puis là, soudainement, il y a un besoin politique absolument important, là, de faire ce réseau, je l'ai déjà mentionné en Chambre, je pense, à son collègue... à sa collègue députée qui était là avant elle, c'est une réflexion, le tunnel Québec-Lévis, qui existe depuis plus de 40 ans, si ce n'est pas plus, presque une cinquantaine d'années.

1973, on avait déjà un premier document qui s'appelait *Quelques réflexions sur les conséquences d'un lien routier entre Québec et Lévis*. 1975, ça s'appelait *Le lien rive-nord et rive-sud via un tunnel*. 1976, *Le lien via l'île d'Orléans face au développement et à l'aménagement régional*. 1979, *Le lien rive-nord—rive-sud du fleuve Saint-Laurent via l'île d'Orléans*. 1999, rapport d'étude sur un lien routier, *Lien sous-fluvial à l'est de Lévis*. 2001, rapport d'étude, *Lien sous-fluvial dans l'est de Lévis*. 2009, *Étude des conditions de circulation aux approches des ponts Pierre-Laporte et de Québec de même que sur un réseau désigné sur le territoire de Lévis*. 2016, *Étude de faisabilité technique*, du professeur Massicotte.

Le gouvernement a décidé de faire un choix important pour la mobilité et d'être capable de répondre spécifiquement à des enjeux que même la députée elle-même a mentionnés : le transport collectif.

Moi, j'ajoute la sécurité du réseau. Elle ne peut nier, elle l'a déjà mentionné, elle ne peut le nier que le pont de Québec, les deux vieux ponts que nous connaissons, un qui a presque 100 ans, l'autre qui a une cinquantaine d'années, bien, ces ponts ont une durée de vie. Et je ne le souhaite pas... Malheureusement, on a dû fermer un des deux ponts, voilà quelques hivers, dû à des conditions météo spécifiques, puis on voit jusqu'à quel point, si, si — on ne le souhaite pas — un des ponts devait fermer, à quel point ça va être catastrophique pour la circulation. Le camionnage, donner une option additionnelle à cette industrie, avec une gestion dynamique de la circulation dans ce tunnel, la fluidité.

Mais, surtout, je reviens sur le point qu'elle a dit tantôt, le transport collectif ne fonctionne pas à Québec. Bien, je lui dis une chose. Je sais qu'elle est contre le réseau de voies réservées. Québec solidaire est contre le Réseau métropolitain de voies réservées. Pour eux, là, il faut faire un vol de voie. C'est le terme qu'on utilise, au ministère. Donc, une autoroute à deux voies, pour eux, c'est un vol de voie. On réduit à une voie la circulation, puis on prend l'autre voie, puis on met le transport collectif là-dessus. C'est ça, le principe de Québec solidaire. On n'élargit pas les autoroutes, pour eux. On ne permet pas aux véhicules verts, au covoiturage, aux véhicules taxis, aux bus, en particulier, d'améliorer leurs temps de déplacement du point a au point b et d'être capables d'en arriver à répondre à un des trois points que je répète souvent, une sorte de mantra, la durée.

Parce qu'autant à Québec qu'à Montréal le futur usager du transport collectif va dire : O.K., tu me donnes une option additionnelle. Tu me dis : Laisse l'auto à la maison, je perds, grosso modo, je donne un exemple, 1 h 15 min, matin et soir, puis tu me dis : Aujourd'hui, avec le tunnel Québec-Lévis, je partirai de Lévis, du pôle, exemple, pour me rendre à la colline, ou à Jean-Paul-L'Allier, ou à l'Université Laval — on va prendre la colline — en 12 minutes. Bien, je fais le test, je laisse l'auto à la maison, je pars du pôle, je prends ton tunnel, je prends l'autobus 100 % électrique. Est-ce que j'ai un gain de temps? Est-ce que j'ai un confort adéquat? Est-ce que j'ai un coût adéquat entre mon auto qui me coûte x par année et le bus que tu me permets de prendre? Bien, c'est ça, le test, et là c'est là qu'on n'a pas le droit d'échouer, M. le Président. Merci.

**Le Président (M. Polo) :** ...la collègue députée de Côte-du-Sud pour une période de cinq minutes.

• (10 h 30) •

**Mme Proulx (Côte-du-Sud) :** Merci, M. le Président. Je tiens d'abord à remercier la députée de Taschereau pour cette question fondamentale pour le développement du Québec. Je tiens aussi à remercier le ministre des Transports de nous permettre de s'exprimer sur le sujet.

Pour moi, comme fille de la Côte-du-Sud, Côte-du-Sud qui est compris entre Saint-François-de-la-Rivière-du-Sud et Saint-Alexandre-de-Kamouraska, c'est un projet fondamental qu'est le troisième lien. Malheureusement, actuellement, je vois que, quand on n'a pas d'argument, on peut se permettre d'insulter les gens, puis c'est un peu ce que je vois dans les propos que tient trop souvent Québec solidaire quant à un projet très progressiste pour le Québec et particulièrement pour l'Est du Québec. Quand on parle d'un projet elvis-grattonien, bien, moi, je me sens insultée, moi, je me sens blessée par ces propos-là.

Pour moi, Québec solidaire entretient une vision colonialiste d'un projet où le progrès est au centre du troisième lien. Vision colonialiste, parce que les arguments qu'on entend, c'est : Il va y avoir des gens de la ruralité qui vont venir stationner dans nos rues, à Québec. Pour moi, c'est inacceptable. Puis l'autre élément, c'est : Nous, à Québec

solidaire, on pense, là, on sait comment les gens, là, doivent vivre en campagne, puis ce n'est pas avec un projet comme ça qu'ils vont vivre adéquatement. Donc, on essaie de réfléchir, puis de penser, puis de dire aux gens de la ruralité et des campagnes du Québec, particulièrement de l'Est du Québec, comment penser puis comment réfléchir face à un projet qui m'apparaît excessivement novateur.

Il me semble, en 2021, qu'il serait pertinent, très pertinent, même, de voir un projet de cette envergure comme un projet pour se rapprocher, pour développer des partenariats, pour voir une synergie se pointer plutôt que d'essayer de diviser et de cliver entre ceux qui savent quoi et comment ça doit marcher et ceux qui vivent au quotidien.

C'est une des raisons pourquoi j'endors à 100 % ce projet de troisième lien, puisqu'il permettra à des régions de survivre, peut-être même de pouvoir grandir. C'est un projet qui va créer une synergie. Ce sera un trait d'union entre la région de Québec, entre la région de Chaudière-Appalaches également, permettra à des régions comme Montmagny, d'autres municipalités dans mon comté, par exemple, de peut-être maintenir des écoles ouvertes, parce qu'en ce moment les écoles ferment. Les maternelles quatre ans, par exemple, permettent à des écoles de rester ouvertes actuellement dans mon comté. Ce n'est pas rien. Ce projet-là permettra non pas un étalement urbain, mais une utilisation de notre territoire, qui est déjà occupé, mais malheureusement la population y est vieillissante, donc malheureusement on doit fermer des services, on doit fermer des écoles.

Donc, ce projet-là, pour un endroit comme Côte-du-Sud, c'est une planche de salut. Ce n'est non pas un projet qui va détruire les terres agricoles, bien au contraire, parce qu'on croit à l'agriculture. Mais ce n'est pas vrai qu'on accepte, dans notre région, de se faire dire quoi faire, comment penser, comment rouler par des gens qui croient tout connaître à Québec.

Il y a, bien sûr, les chercheurs et les expertises en matière de développement régional et d'aménagement du territoire, mais il y a aussi les besoins des gens, la réalité des gens, de ceux qui l'utiliseront et qui en ont réellement besoin. C'est comme me dire, à moi : Bien, toi, tu as choisi, par valeur, d'habiter en campagne, d'habiter en milieu rural, mais tu ne peux malheureusement pas avoir accès à la ville convenablement, tu ne peux pas envisager une carrière en ville, il faut que tu restes dans ta campagne. Puis, moi, c'est ça que j'entends quand Québec solidaire donne ses arguments sur ce projet.

Donc, ce projet-là est un projet d'avenir, un projet de développement pour les 100 prochaines années, un projet qui va réunifier deux rives d'un fleuve immense, un des plus larges au monde, un projet aussi qui nous permet d'envisager un pôle de développement social et économique majeur à l'est du Québec. On a un pôle de développement à l'ouest, avec Montréal et l'Outaouais. Maintenant, on peut envisager l'avenir différemment pour l'est du Québec avec un projet comme le troisième lien, et c'est ce que la Coalition avenir Québec propose avec ce projet majeur.

On peut déjà envisager, par exemple... Pourquoi ne pas rêver? Pourquoi pas un train léger construit par Bombardier jusqu'à La Pocatière? Plutôt que d'utiliser nos autos, entre les deux voies de la 20, avoir un projet potentiel, dans 40 ans, pour un train pour transporter des gens qui viendraient, par exemple, de Montmagny ou La Pocatière. C'est un projet qui fait l'unanimité sur la Côte-du-Sud, dans Bellechasse, en Beauce, dans Lotbinière. Ça va permettre une meilleure fluidité du transport et des déplacements, donc les gens seront moins longtemps dans leur voiture.

Donc, c'est un projet qui est excellent pour toute la région de Québec. Il nous faut aller de l'avant avec ce projet majeur.

**Le Président (M. Polo) :** Merci beaucoup. J'invite maintenant le député de Pontiac à prendre la parole pour cinq minutes.

**M. Fortin :** Merci, M. le Président. Je vais commencer par vous saluer, M. le Président, saluer le ministre, ses équipes de gens très compétents, les députés qui sont ici et la députée de Taschereau pour nous permettre de faire le débat aujourd'hui.

Là, je vous avoue, M. le Président, que moi, je n'aurais pas commencé... Je savais que ce serait l'échange initial, là, parler du tunnel Québec-Lévis, mais, dans la demande de la députée de Taschereau, on parle de la vision, au Québec, en matière de transport. Je me suis dit : Je vais commencer sur d'autre chose, ça va peut-être calmer le jeu. Mais finalement, à entendre les échanges aujourd'hui, là, je me dis qu'on est un peu dans un discours de sourds ici, là.

Il y a des choses qui se sont dites, dans les premières minutes de nos échanges, qui sont invraisemblables, M. le Président. La députée de Côte-du-Sud nous dit qu'il y a unanimité du projet. Si on se met à parler comme ça, si on se met à dire que les projets sont tous unanimes, tout le monde est de notre bord, tout le monde veut ça ou tout le monde est contre, tout le monde ne veut rien savoir, on n'en viendra jamais à quelque chose de productif, à quelque chose de constructif.

Si on se met à parler de l'enjeu de façon... en comparant des choses qui ne se comparent même pas, comme le ministre des Transports a fait en commençant, en disant : Bien, nous, on est les premiers en matière de GES en Amérique du Nord, bien, on devrait avoir le droit de construire un tunnel, bien, ça n'a rien à voir. Ce n'est pas parce qu'on est les premiers qu'on devrait vouloir faire n'importe quoi dans le monde des transports. Ce n'est pas parce qu'on est bons à quelque chose qu'on devrait arrêter. Il me semble qu'on devrait continuer, on devrait s'enorgueillir de ça. C'est une bonne affaire puis c'est l'affaire de plusieurs gouvernements qui l'ont précédé, puis de la vision des gens au Québec, puis de ce qu'on a voulu bâtir comme société, mais on devrait en être fiers puis on devrait vouloir bâtir là-dessus, pas juste se dire : On est les premiers, «that's it, that's all», je fais ce que je veux, à cette heure.

On ne devrait pas attaquer Québec solidaire parce qu'ils disent : Ah! des voies réservées, là, dans un projet à Montréal, je n'en veux pas. Parce que, si on fait ça, moi, je peux ressortir tous les articles sur les voies réservées à Québec que ses collègues ne voulaient rien savoir d'avoir. Ils ont présenté des pétitions ici, à l'Assemblée nationale,

pour faire annuler des projets de voies réservées sur l'autoroute Henri-IV. Ils ont poussé les gouvernements précédents à annuler des projets de voies réservées sur l'autoroute Laurentienne. On peut continuer de même toute la journée, à faire ces arguments-là, à se dire : Non, moi, là, je reste dans ma vision, je ne bouge pas, c'est ça qui est ça, puis je ne veux même pas entendre les autres arguments, mais ça ne fera rien avancer. Puis on ne peut pas dire qu'un projet comme le tunnel ne fera pas en sorte qu'il y a de l'étalement urbain. Il va y en avoir, nécessairement. Partout ailleurs dans le monde, là, une autoroute supplémentaire en milieu urbain, ça cause de l'étalement urbain. Alors, j'aimerais juste qu'on ait un discours moindrement intelligent, moindrement basé sur les faits aujourd'hui.

Puis là je pourrais ressortir... je pourrais demander au ministre de nous étaler les études, les données, ce qu'il n'a toujours pas fait, ce qui nous permettrait d'avoir un discours plus cohérent, plus intelligent, tout le monde. On pourrait lui demander aujourd'hui, là, : Mettez les études sur la table, celles que vous n'avez toujours pas mises, celles qui nous disent combien de gens pourraient l'emprunter avec leur voiture, avec le transport en commun, qu'est-ce que vous prévoyez. Ça, ce serait utile, M. le Président. Ça, ce serait utile dans la suite du débat, puis pas juste aujourd'hui, là, dans la suite du débat d'ici à ce que le ministre des Transports prenne sa pelle dorée, à la veille des élections, puis creuse un trou aux abords du fleuve. Parce que c'est ça qu'il va faire. Il nous l'a déjà dit qu'il n'allait pas attendre les études environnementales, qu'il allait commencer tout de suite.

Mais, moi, tout ce que je veux savoir, ce matin, à propos de ce projet-là, à propos de la vision du gouvernement en matière de transport dans la région de Québec, puis ça s'applique partout ailleurs, là, tout ce que je veux savoir, c'est si le ministre des Transports, lui, dans sa vision... Parce que la vision des gens, des partenaires du ministère des Transports, moi, j'y crois. La vision des gens qui travaillent avec le ministre, de ses fonctionnaires, moi, j'y crois. Mais ce que je veux, c'est la vision du ministre des Transports. Quand le premier ministre dit que le troisième lien serait bon pour l'environnement, quand il nous dit que c'est positif parce qu'aujourd'hui les gens attendent, et je le cite : «Les gens attendent dans l'auto à l'entrée des ponts, puis ça, ce n'est pas bon pour l'environnement», quand le premier ministre dit que c'est un projet qui va être bon pour l'environnement, je veux savoir si le ministre des Transports est d'accord avec lui.

• (10 h 40) •

**Le Président (M. Polo) :** M. le ministre, pour cinq minutes.

**M. Bonnardel :** Fascinant, M. le Président, d'entendre l'ancien ministre des Transports, le dernier du Parti libéral, qui a mis en place le bureau de projet, être presque contre le projet que lui-même a mis en place voilà quatre ans, cinq ans ou presque, l'ancien ministre des Transports qui nous dit aujourd'hui : Bien là, je me questionne, je ne suis plus certain, il faut-tu faire un tunnel, il fallait-tu faire un pont? On ne sait plus trop quand on écoute le Parti libéral du Québec. Puis, quand ma collègue parle d'un projet qui fait consensus, on n'a jamais parlé de 100 % de consensus. On n'a jamais parlé de 100 %. C'est à peu près impossible de faire consensus à 100 % pour des projets.

Mais de nous faire la leçon, du côté de Québec solidaire puis du Parti libéral, puis de dire aujourd'hui : Ah non! Ah non! Les GES... Comme si j'avais fait un lien entre le fait qu'on soit premiers en GES puis qu'on ne pouvait pas, de l'autre côté, construire des routes, avoir une voie réservée sur ces routes puis construire un tunnel pour améliorer la sécurité du réseau, d'avoir une option additionnelle de transport collectif.

Bien, je vais répéter ce que j'ai dit en Chambre à sa première question, à la députée de Taschereau. Elle n'a pas aimé ça de voir que Léger, Léger, firme respectée au Québec, avait osé faire un sondage au nom de la fameuse Chambre de commerce de Lévis et de questionner pas 500, mais 2 000 personnes, dont 1 000 à Québec même, 1 000 à Québec même, 500 après... 300 à Lévis, 200 à Bellechasse, 1 000 à Québec. Puis, à la fin, ça a donné quoi? 70 %, 70 % d'appui au projet complet du Réseau express de la Capitale.

On ne peut pas faire l'unanimité, c'est certain, mais, quand je regarde les chiffres d'une firme sérieuse comme Léger... Et la députée de Taschereau qui a presque dit, dans un texte, que c'étaient des questions truquées, que c'était arrangé avec une fameuse chambre de commerce qui, elle, pousse... Vous pensez deux secondes, vraiment, là, que Léger aurait truqué les questions, là, puis qu'aujourd'hui les gens n'ont pas été libres de répondre à une question simple : Pensez-vous que ce réseau va répondre à un besoin?, que je répète depuis trois ans.

On n'avait pas le droit de se tromper quand on a déposé ce projet. Pourquoi? Parce que vous souhaitez et on souhaite donner une autre opportunité aussi, améliorer la sécurité, une opportunité de transport collectif et boucler la boucle du transport collectif. Il fallait absolument qu'on soit capables de répondre aux gens qui restent à Boischatel, qui restent, peu importe, dans Portneuf, le droit d'avoir une option additionnelle... dans Le Gendre, de transport collectif et d'aller travailler peut-être au pôle de Lévis. Quand je parle de boucler cette boucle, c'est ça, puis d'avoir un gain de temps, d'avoir un gain de temps.

Le député lui-même, il connaît très, très bien les études. Il a été ministre. Il sait très bien que, ces études, le ministère des Transports les avait. On ne parle pas juste de ça depuis cinq ans, là, depuis qu'il a mis en place le bureau de projet, on en parle depuis 50 ans. Et parce qu'aujourd'hui on décide de donner une option additionnelle pour répondre à un besoin de fluidité, de sécurité, de transport collectif, de camionnage... qu'on doit arrêter? Bien non, bien non. Est-ce qu'on le fait seuls dans notre coin? Non plus. Est-ce qu'on parle à la ville de Québec? Assurément. Est-ce qu'on prévoit, dans nos exposés que nous avons présentement, un achalandage de 50 000 à 55 000 véhicules dans le tunnel? Assurément. Est-ce qu'on prévoyait une augmentation d'achalandage sur les deux vieux ponts d'ici 2036? Oui, de 8 %, puis une réduction de 15 % sur la congestion en heure de pointe quand le tunnel sera en opération.

Donc, on n'a pas juste inventé ça, là, on n'a pas juste travaillé là-dessus depuis 18 mois. Vous avez commencé le travail, on a continué le travail, on l'a peaufiné, puis, bien humblement, là, je pense qu'on a déposé un très, très bon projet pour les gens de Québec. Puis, quand je vois les sondeurs questionner les gens, quand je parle aux gens,

quand on m'écrit... Ah! c'est vrai que ceux qui chialent, ils chialent fort. Mais la majorité silencieuse, qui attend une option, qui souhaite être capable de dire ce que je vous disais bien respectueusement, pour ceux qui ont deux autos à la maison, de dire : Il y a peut-être une option additionnelle, puis celle-là, c'est d'utiliser le transport que tu me proposes, le REC, aujourd'hui, pour réduire la durée et le temps que je passe dans ma voiture matin et soir, pour améliorer mon confort, avoir un coût raisonnable... Bien, c'est ce que je réponds à Québec, c'est ce que je réponds à Montréal, c'est ce que je souhaite répondre à Gatineau.

Puis je vois Québec solidaire, là, du bout des lèvres, qui n'a même pas le courage de dire...

**Le Président (M. Polo) :** Merci. Merci beaucoup, M. le ministre. Est-ce que je comprends que c'est de nouveau la députée de Côte-du-Sud qui a la parole? Oui? Allez-y, pour cinq minutes.

**Mme Proulx (Côte-du-Sud) :** Merci, M. le Président. J'aimerais aborder maintenant tout ce qu'on est en train de faire puis notre façon d'envisager l'avenir en matière environnementale puis de la lutte aux changements climatiques.

En matière de transport, on parle d'une vision à long terme du transport au Québec. Deux éléments majeurs. Notre gouvernement se caractérise d'abord et avant tout par des gestes concrets qu'on pose via nos plans d'action, via aussi des actions qui ont déjà commencé. Notre vision, au gouvernement, est assez claire en cette matière, c'est de changer les habitudes des citoyens et des entreprises pour améliorer, par exemple, là... pour lutter contre les changements climatiques.

D'abord, notre collègue ministre de l'Environnement a déposé l'année dernière, là, son Plan pour une économie verte, du jamais-vu, 6,7 milliards de dollars investis pour participer à changer les habitudes tant des citoyens eux-mêmes, en donnant certains incitatifs, mais aussi en accompagnant les entreprises dans l'innovation. Ce n'est pas rien, ce qu'on fait. Le ministre des Transports parlait tout à l'heure des autobus. On travaille à plusieurs niveaux pour changer nos habitudes, parce que c'est ce qui va faire la différence en matière de transport, c'est de changer nos habitudes et celles des entreprises. On a souvent tendance à fonctionner dans ce qu'on connaît, mais là, en ce moment, on doit prendre ce virage vert en changeant nos habitudes comme citoyens mais aussi comme entreprises et société. Le plan d'action, c'est des investissements majeurs, je l'ai dit, 6,7 milliards pour lutter contre les changements climatiques. C'est majeur.

L'autre élément qui est aussi très important, qui se passe au ministère des Transports, c'est le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire. Ce sont des moyens de transport qui, traditionnellement, polluent beaucoup. Ce plan-là, là, vise à diminuer de 40 % des émissions de gaz à effet de serre, là, au Québec. Donc, l'idée est vraiment, là, de chercher des façons de faire, des façons d'innover pour que les entreprises utilisent des nouvelles méthodes pour travailler puis moins polluer. Je pense, entre autres, à un modèle qui... Un exemple qui existe, c'est celui, par exemple, du port de Montréal, où on a trouvé des façons d'électrifier les transports ou tout simplement de fermer les moteurs lorsqu'on déplace des containers, excusez l'anglicisme. Donc, tout ça fait en sorte qu'il y a une diminution importante, là, de l'émission de gaz à effet de serre.

Juste pour vous dire, là, depuis le début de ce plan-là, il y a eu 21 projets qui ont été soutenus, ce qui a permis une réduction d'émissions de 89 974 tonnes de gaz à effet de serre. Donc, ce n'est pas rien.

Un autre exemple qui est intéressant aussi, c'est celui d'une grue, toujours à Montréal, une grue qui devient électrique, qui permet, là aussi, d'éviter, là, les moyens d'alimentation traditionnelle au mazout. Donc, ça permet vraiment... ça fait une distinction.

Je vous parle de ça aujourd'hui parce que ça nous permet de voir qu'on a une vision beaucoup plus large du transport et de l'environnement puis qui nous permet aussi, concrètement, là, d'arriver avec des moyens de soutenir les entreprises qui veulent innover en matière d'environnement et de transport, mais aussi de soutenir les citoyens qui veulent changer leurs habitudes. Ce n'est pas vrai que moi, Marie-Eve Proulx, députée de Côte-du-Sud, demain matin, je vais prendre, en habitant à Saint-Pierre-de-la-Rivière-du-Sud, un village de 1 000 habitants... je vais attendre l'autobus sur le coin d'une rue pour me rendre quelque part. On ne peut pas généraliser les méthodes et les modes de transport. Donc, il faut ajuster, puis, pour ce faire, le Plan pour une économie verte va donner des incitatifs, par exemple, pour qu'une rurale comme moi, par exemple, puisse bénéficier d'un soutien pour avoir une auto électrique, ce qui va me permettre, moi, oui, de faire mes distances mais de moins polluer l'environnement.

Donc, on veut changer les habitudes, on veut participer. On ne veut pas forcer, évidemment. On veut participer à changer les habitudes pour que notre environnement, notre planète aillent mieux, puis c'est ce qu'on fait avec le ministère des Transports. Moi, je suis impressionnée de voir toute l'innovation qu'on soutient pour les entreprises et pour les citoyens en cette matière. Puis les sommes investies aussi nous permettront, un tant soit peu, de changer les habitudes de chacun.

Donc, je reviens sur le plan, le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire. Ce plan permettra clairement de travailler à élargir notre vision, aussi, des transports. Il n'y a pas que le troisième lien, pour le ministère des Transports, au niveau de sa vision. Donc, c'est ce qu'on fait avec ce plan, et on continue d'avancer concrètement vers des changements d'habitudes.

• (10 h 50) •

**Le Président (M. Polo) :** Merci beaucoup, Mme la députée. Je cède maintenant la parole à la députée de Taschereau.

**Mme Dorion :** Moi, je me demande si la députée de Côte-du-Sud habite à Fermont ou à Blanc-Sablon, là, quand je l'écoute. Il n'y a pas d'autoroute qui se rend dans son comté? Ah oui! Attendez, Côte-du-Sud, il y a bel et bien des autoroutes qui se rendent là. Moi, je la comprends d'être tannée du trafic qu'il y a sur ces autoroutes. Elle, si elle habite en campagne, elle va pouvoir avoir son auto électrique. Mais elle n'aimerait pas ça qu'à l'endroit précis où le

trafic commence, quand elle se rapproche de Québec, il y ait des alternatives réellement intéressantes à l'auto pour que plus de monde puisse les utiliser? Ça, ça libérerait ses autoroutes, à la députée.

Si la campagne du Québec veut rester la campagne du Québec puis si la députée aime vraiment sa campagne puis qu'elle ne veut pas la voir devenir un paradis de béton puis de stationnements, il va falloir qu'elle fasse vraiment attention au développement et à comment ça se passe. C'est ça que ça fait aux plus belles zones du Québec, l'ajout incessant d'autoroutes tout le temps. C'est la campagne qui va être la première perdante, la beauté de la campagne, la beauté de la nature québécoise qui va être la première perdante de ça. Et les députés de régions devraient vraiment prendre soin de leurs campagnes en faisant attention à ça.

Bon, le ministre n'a pas répondu à la question, évidemment. Il a nommé des rapports de faisabilité technique, si j'ai bien compris. C'est sûr qu'il n'y a pas grand-chose qui n'est pas faisable quand on est prêt à mettre 10, 15, peut-être plus que ça, milliards dans un projet. Tout est faisable. Moi, j'ai demandé des études qui démontrent que ça va réduire la congestion. C'est le seul argument qui a de l'allure dans tout ce qu'a dit le ministre : On veut réduire la congestion, mais c'est un argument qui ne marche pas. Donc, expliquez-moi.

Donc, il n'y a personne qui est d'accord avec le ministre. Dans tous les experts, dans toutes les études qui ont été faites sur la congestion, sur l'urbanisme, personne n'est d'accord pour dire que l'ajout d'autoroutes ou le troisième lien va réduire la congestion. C'est ça que je comprends.

Là, ça fait un, deux, trois... ça fait trois fois, là, que le ministre a l'occasion de répondre, que la question lui est posée très, très, très clairement. Je pense que je vais répondre à sa place : Je n'en ai pas, d'étude, je n'en ai pas, d'expert. Puis, je vais vous le dire bien franchement, ce n'est pas pour rien que je vous posais cette question-là, je le sais qu'il n'y en a pas. Il me semble que, si on a un minimum de désir de régler le problème de la congestion pour de vrai, à Québec comme partout dans les villes au Québec, on va essayer de se baser sur l'intelligence collective, là, de ceux qui connaissent ça.

Bon, le ministre parle de sondages. Le seul sondage qui fait mention du coût puis qui n'a pas été commandé par des militants pro-troisième lien dit que moins de la moitié des gens de la région de Québec le veulent et que l'appui au Québec est à 26 %, que la majorité du Québec, 54 %, est contre, fermement contre, pas ne sait pas c'est quoi ou n'a pas entendu parler du projet, ne veut pas de ce projet-là.

Là, je suis désolé, mais, rendu au point où on en est, là, le troisième lien est un projet trop controversé du point de vue de l'environnement, ça, c'est clair, du point de vue des finances publiques, c'est très, très clair. On pourrait ajouter à ça la pénurie de main-d'oeuvre, on pourrait ajouter plein d'affaires, mais c'est beaucoup trop controversé comme projet pour qu'on considère que c'est juste un enjeu de la région de Québec ou de Bellechasse.

GNL aussi concernait le Québec en entier, même s'il y a du monde qui ont essayé de nous faire accroire que, non, c'est juste une question d'emploi puis de Saguenay puis que ça ne concerne personne d'autre. Non, ça a concerné le Québec en entier, le Québec en entier s'est senti concerné, et la CAQ s'est pété la face sur ce projet-là comme il va se pêter la face sur le troisième lien.

Le ministre, qui aime les sondages, est-ce qu'il a vu celui où 85 % des répondants à l'échelle de la province et la majorité des gens de Québec aussi aimeraient mieux utiliser les sommes du futur troisième lien pour améliorer l'état du réseau routier en décrépitude? Je ne sais pas, vous, vous devez en connaître, des camionneurs. Moi, j'en connais une couple, puis il n'y en a pas un que je connais qui ne dit pas que c'est gênant, dès que tu rentres au Québec, comment les routes sont maganées. Il me semble que le ministre devrait penser à ça. On ne l'a pas entendu parler de ça tant que ça dans ses grands projets. Il me semble, ça, la CAQ aime ça être populaire, ce serait populaire, ça, en plus de vraiment servir à quelque chose.

Des listes sur tout ce qu'on pourrait faire avec cet argent-là, à notre époque où bien des affaires foutent le camp, malheureusement, il en est déjà sorti, il va en sortir encore. Ces listes-là vont être de plus en plus gênantes pour la CAQ. On a tellement besoin de cet argent-là, de ces investissements-là dans d'autres domaines, dans toutes sortes de domaines.

Et, oui, c'est une question qui concerne les Québécois, puis c'est une fille de Québec qui parle aujourd'hui, parce que ce n'est pas vrai qu'en mon nom, qu'en celui des citoyens de ma ville la CAQ va dire que c'est au tour de Québec, que c'est au tour de Québec de plomber nos finances publiques, que c'est au tour de Québec de faire son projet ultrapolluant à elle, que c'est au tour de Québec de se couvrir de béton puis de trafic pour le bien-être de tout le monde, sauf des gens de Québec, en particulier des automobilistes qui vont voir la congestion augmenter sans se voir offrir de nouvelles alternatives.

Ça fait qu'à partir de maintenant le ministre peut dire à ses amis de la Chambre de commerce de Lévis, de la ville de Lévis puis de la CAQ que, les sondages qu'ils commandent, s'ils veulent être pris au sérieux, il va falloir qu'ils mentionnent le coût du projet puis il va falloir qu'ils les fassent à la grandeur du Québec.

Mes questions. Comment il va faire, le ministre, pour payer ça? Est-ce qu'il va augmenter les taxes, les impôts? Est-ce qu'il va couper dans les services publics, dans les écoles, dans les CHSLD? Est-ce qu'il va endetter encore plus de générations futures? Il va le...

**Le Président (M. Polo) :** Merci beaucoup, Mme la députée. J'invite maintenant M. le ministre pour sa réponse.

**M. Bonnardel :** Québec solidaire qui continue de faire la morale aux Québécois. Si je suis la logique de Québec solidaire aujourd'hui, là, bien, on va mettre en opposition tous les nouveaux projets, qu'ils soient à Gatineau, qu'ils soient à Montréal, que ce soit le prolongement de la 19, le futur prolongement de la 13, la phase II du REM à Montréal, Gatineau, on va tous les mettre en opposition puis on va questionner tous les Québécois... puis le

prolongement de la 138 sur la Basse-Côte-Nord. Donc, aujourd'hui, si je suis sa logique, là, il faut questionner tout le monde. Bien, moi, je ne marche pas de cette façon. J'ai un réseau à sécuriser au Québec, j'ai un réseau à améliorer.

Puis, quand je parle de prolonger la 19, est-ce qu'elle est contre de prolonger la 19 avec une gestion dynamique des voies, avec une voie réservée? La phase II du REM, son ancienne collègue n'était pas trop pour, elle non plus. Puis je pense que la députée de Taschereau, le REM, la phase II à Montréal, elle est contre, elle aussi. Elle n'ose pas le dire, elle n'ose pas le dire. Bien, une option additionnelle de transport collectif à Montréal, non. Ah! c'est la méchante caisse qui fait ça. Il ne faut pas que ce soit la caisse qui fasse ça, hein? Sécuriser la 50 en Outaouais, il ne faut surtout pas faire ça non plus. Sécuriser la 55, il ne faut surtout pas faire ça.

On va prendre l'argent où? Premier gouvernement qui n'a jamais autant mis d'argent dans le PQI depuis trois ans, de 100 milliards à 135 milliards de PQI, puis je répète pour les gens qui nous écoutent, un PQI qui est passé de 100 milliards à 135 milliards de dollars. Puis on ose me dire aujourd'hui qu'on n'est pas capables de faire de belles écoles, de maisons des aînés, de rénover et de construire des hôpitaux puis de faire des routes ou d'élargir puis de mettre des voies réservées? Bien, je m'excuse, là, il faut faire ses devoirs. 35 milliards de PQI additionnels, ça veut dire combien, ça, spécifiquement?

Puis le ministre des Transports, l'ancien, le sait très, très bien de quoi je parle. Quand je parle de maintien d'actifs... 6,4 milliards d'argent annoncé l'an passé, un record, sur deux ans. La voirie locale, pour être capables de réduire le déficit de maintien d'actifs de nos municipalités, un programme qu'on oublie un peu, là, mais que les municipalités les plus petites ont grandement besoin. Une moyenne, sous le gouvernement libéral, de 191 millions annuellement. Sous notre gouvernement : 431 millions. 431 millions. Un PQI qui est passé à presque 27 milliards de dollars pour le réseau routier.

J'en ai fait un leitmotiv d'être capables d'améliorer notre réseau. Quand je parle d'indice d'état gouvernemental, le fameux IEG, on sait de quoi je parle, on est à 50 % ou à peu près. Le réseau supérieur est à 75 %, 76 %. Ça va mieux de ce côté. Mais ça va prendre des sommes colossales dans les prochaines années parce qu'on n'a pas mis assez de sous dans les anciens gouvernements, puis aujourd'hui on paie le prix.

Malheureusement, c'était le 15e anniversaire de la Concorde voilà quelques jours. Malheureusement. Avec cet événement malheureux, il a fallu qu'on fasse des constats importants par la suite, puis d'améliorer notre réseau, puis de ne plus jamais, jamais, jamais revoir ce qu'on a vécu voilà 15 ans.

Puis aujourd'hui on a 50 milliards d'investissements prévus en transport collectif avec, oui, un partenaire qui s'appelle la Caisse de dépôt, la Caisse de dépôt, que Québec solidaire n'aime pas, mais qui sont un partenaire d'une phase I, d'un projet phase II pour Montréal qui va donner aux Montréalais, en partie, 100 kilomètres de réseau additionnels, qui va mettre au monde... pas mettre au monde, mais qui va donner un réseau digne des plus grandes capitales mondiales avec le métro, avec la STL, avec Longueuil, Laval. Est-ce qu'on imagine jusqu'à quel point les investissements seront importants pour Laval, le réseau métropolitain de voies réservées que le... QS ne veut pas voir naître?

Bien oui, ça va en prendre, des voies réservées, pour être capables de faire circuler nos bus 100 % électriques à partir de 2025. Ça va en prendre parce qu'on ne fera pas de vol de voie. On va permettre à ces bus, au covoiturage et aux véhicules électriques de circuler, puis donner une option. Elle parlait d'option. Bien, cette option, on y travaille. On y travaille avec le PEV pour électrifier notre réseau puis d'être capables de donner des opportunités aux sociétés d'électrifier. Il y a des sommes importantes, là. Je le mentionnais, sur cinq ans, c'est près de 7 milliards de dollars. On verra des résultats importants dans les 10, 15, 20 prochaines années au Québec.

• (11 heures) •

**Le Président (M. Polo) :** Merci beaucoup, M. le ministre. Je cède maintenant la parole, je pense, au député de Portneuf.

**M. Caron :** Merci, M. le Président. À mon tour de saluer l'ensemble des collègues présents ici et les gens qui accompagnent notre ministre.

J'entendais, il y a quelques instants, le ministre nous rappeler quels étaient les investissements qui étaient accordés pour entretenir notre réseau routier local, et je peux vous assurer que, pour nous, qui représentons des comtés plus ruraux, ça fait vraiment toute la différence dans la gestion administrative de nos municipalités, parce qu'on sait qu'il s'agit là de sécurité et de confort de nos concitoyens.

Je voulais aussi parler de la force de notre équipe, finalement, dans la Capitale-Nationale, force de notre équipe aussi en Chaudière-Appalaches, une force de députés en nombre, mais, avant tout, selon moi, une force de députés en termes de représentation de population... de type de représentation de population, plutôt. Moi, je suis député de Portneuf. J'ai donc une population qui est beaucoup plus orientée vers la ruralité, ma collègue de Charlevoix—Côte-de-Beaupré également. Mais on a des députés comme notre députée de Jean-Talon, qui représente, elle, une population beaucoup plus urbaine, et puis on a la couronne nord avec La Peltre et Chauveau.

Donc, on a une bonne idée de quels sont les besoins de nos concitoyens, ceux qui vivent chaque matin dans la vraie vie, ceux qui vivent chaque matin aux prises avec les congestions pour aller travailler. Et on a eu beaucoup de rencontres, et plusieurs de mes collègues députés du gouvernement, dans la Capitale-Nationale, ont la réputation aussi d'être des députés de terrain, et je peux vous assurer qu'on a multiplié les rencontres avec notre population pour savoir exactement quels sont les besoins. On a bien entendu. Et le ministre a toujours démontré une grande ouverture à nous rencontrer, à nous écouter, à comprendre quels sont les besoins des gens qu'on représente. Et je peux vous assurer que tout ça, aujourd'hui, c'est le fruit d'un travail long mais mûrement réfléchi pour répondre le plus adéquatement possible aux besoins de notre population.

Donc, on a une pas pire idée, j'allais dire, des besoins de notre population, et je suis fier aujourd'hui que les projets qu'on présente, les projets avec lesquels on va de l'avant viennent répondre absolument à cette situation. Moi,

je vous le disais tout à l'heure, je représente Portneuf, et notre belle capitale nationale, notre belle ville de Québec vit actuellement un moment charnière de son histoire à la fois dans le développement de son territoire, mais aussi dans le développement de son transport.

Donc, c'est là toute l'importance d'arrimer, finalement, ces deux notions de développement qu'on constate ici, et je pense réellement que le REC fédère l'ensemble des projets qui sont mis sur la place et l'ensemble des projets qui vont amener Québec à demain, finalement. Québec doit se positionner, et, avec le REC, qui est un projet de 844 millions de dollars et plus de 100 kilomètres... le ministre en parlait tout à l'heure, plus de 100 kilomètres de voies réservées, on permet, notamment, l'interconnexion avec les deux rives, le transport collectif Québec-Lévis, le tramway avec son interconnexion. On a travaillé fort avec la municipalité de... avec la ville de Québec, pardon, pour que tout ça soit complètement en phase avec les besoins et les réalités.

Bref, selon moi et selon... Tout à l'heure, on parlait de consensus ou d'unanimité, mais, en tout cas, je peux vous assurer qu'au sein de la population on sent que notre vision correspond à une véritable révolution du transport collectif dans la Capitale-Nationale. Moi, je me réjouis, bien entendu, que le pôle Le Gendre puisse voir le jour à l'ouest. C'est un endroit qui va venir vraiment répondre aux interrogations que la population me signifiait depuis de nombreuses années.

Le transport collectif... Et je sais que ma collègue députée de Taschereau était allée dans Portneuf un peu plus tôt lors de la campagne électorale, et elle a pu se rendre compte de la réalité que peuvent vivre des députés comme moi, des députés terrain. Je représente 18 municipalités, dont l'une d'entre elles avec seulement 286 habitants. J'aurai l'occasion de revenir un petit peu tout à l'heure sur la complexité de la mise en oeuvre du transport collectif dans des régions comme la nôtre, mais, bien entendu, il y a beaucoup de choses à améliorer. Je reviendrai d'ici quelques minutes, M. le Président. Merci beaucoup.

**Le Président (M. Polo) :** Merci beaucoup, M. le député. J'invite maintenant le collègue de Pontiac à prendre la parole pour cinq minutes.

**M. Fortin :** Merci, M. le Président. J'ai le goût de dire au député de Portneuf qu'il... Je n'ai aucun doute qu'il est très en lien avec les gens de sa circonscription, qu'il les représente très bien, mais, quand il dit que... notre plan de transport à Québec est vu par les gens de ma circonscription comme une révolution, c'est sûr que c'est vu comme une révolution. C'est exactement l'inverse que ce que vous disiez il y a quelques années. C'est exactement l'inverse. Il y a quelques années, là, on ne voulait pas de voies réservées nulle part. On menait des combats pour ne pas avoir des voies réservées. Aujourd'hui, il y en a 100 kilomètres, de voies réservées, dans le Réseau express de la Capitale, auquel fait référence le ministre. Alors, c'est sûr que c'est vu comme une révolution.

On a de la misère à vous suivre un petit peu, mais il y a une chose, par exemple, où vous êtes constants, à la Coalition avenir Québec. Quand il est question d'ajouter des autoroutes, vous êtes constants. Le projet de l'autoroute 13, auquel faisait référence le ministre il y a quelques instants, sa formation politique en parle depuis longtemps. Il en parlait au cours des dernières années. Il l'a promis en campagne électorale. L'année passée, il l'a mis dans le PQI, un projet d'autoroute 13 entre la 640 et la 50.

Puis là on va mettre deux... Je vais mettre quelque chose bien au clair, là. Il y a les enjeux de sécurisation, comme disait le ministre, hein, pour améliorer la sécurité, tout ça. Il n'y a pas personne ici, de n'importe quel parti, qui va être contre ça. Je ne peux pas croire. On parlait de la 55, de la 50, etc., pas de problème là. Les nouvelles autoroutes, particulièrement en milieu urbain, périurbain, si on veut appeler ça comme ça, pour l'autoroute 13, là, ça, c'est un projet... ce sont des projets pour lesquels ça va être bien difficile pour le ministre de nous dire... de répondre à ma question initiale de tantôt puis de nous dire que c'est des projets qui sont bons pour l'environnement. Parce que, quand la députée de Taschereau faisait référence à l'autoroute Katy au Texas, là, créer une nouvelle autoroute, la 13, pas bien, bien loin de la 15, qui est congestionnée... Je vous le concède, elle est congestionnée. Je la prends toutes les semaines. Mais créer une autre autoroute pas bien, bien loin, c'est à peu près la même chose que d'ajouter une, deux, trois, quatre, cinq voies de plus, jusqu'à 26. C'est à peu près la même chose.

Alors, je veux que le ministre réponde à ma question initiale. Est-ce que le tunnel Québec-Lévis, c'est bon pour l'environnement? Est-ce que l'autoroute 13, une nouvelle autoroute 13, là, entre la 640 puis la 50, c'est bon pour l'environnement? Son premier ministre nous dit que oui. Il dit que c'est positif pour l'environnement. Il va à l'encontre de tous les experts environnementaux. Tous les gens qui sont le moins intéressés par l'environnement vont dire le contraire. Alors, je demande au ministre des Transports aujourd'hui, encore une fois, c'est la même question que tantôt : Très clairement, est-ce qu'il va nous dire que le projet du tunnel Québec-Lévis est bon pour l'environnement, comme son premier ministre l'a fait?

**Le Président (M. Polo) :** Vous n'écoutez pas votre temps complet, M. le député de Pontiac?

**M. Fortin :** ...le rajouter à mon dernier bloc, M. le Président?

**Le Président (M. Polo) :** Parfait, excellent. M. le ministre, la parole est à vous.

**M. Bonnardel :** Oui. M. le Président, le Parti libéral du Québec n'est pas facile à suivre aujourd'hui, là. Donc là, je parle à un ancien ministre des Transports qui est en train, du bout des lèvres, de me dire : L'autoroute 19, finalement, le prolongement, pas bon, pas bon, un projet qu'eux ont mis presque au monde. Ça fait longtemps qu'on

en parle, de la 19. On l'a annoncé, là, ça fait des années et des années, et là on va concrétiser ce projet, puis lui-même, ancien ministre, il est en train de me dire non puis de s'imaginer, s'imaginer qu'on pourrait prolonger la 13. On n'a pas le droit d'en parler. Il ne faut surtout pas en parler. Son propre collègue m'accusait de vouloir tuer du monde ou presque en Outaouais quand on a décidé d'installer des glissières de sécurité sur la 50 dans la portion de L'Ange-Gardien. Bien, on n'a tué personne, puis, sur ce six point quelques kilomètres, ces glissières ont fonctionné.

• (11 h 10) •

**M. Fortin** : ...personne dans l'enceinte, ici ou ailleurs, qui n'a accusé personne de vouloir tuer du monde. Il y a des limites à l'hyperbole qui peut être utilisée par le ministre des Transports.

**Le Président (M. Polo)** : Reprenez, M. le...

**M. Bonnardel** : Bien, M. le Président, je cite ce que le député de La Pinière...

**Le Président (M. Polo)** : Non, je comprends, M. le ministre. Vous comprendrez...

**M. Bonnardel** : Je comprends. Je ne répéterai pas les commentaires.

**Le Président (M. Polo)** : Ça se passe bien?

**M. Bonnardel** : Oui.

**Le Président (M. Polo)** : Essayons de bien terminer la semaine.

**M. Bonnardel** : C'est ce qui s'est quand même dit. Donc, si je suis la logique du député libéral aujourd'hui, ancien ministre des Transports, bien, il faut arrêter tout investissement ou presque. Tout ce qui est nouvelle route possible au Québec, avec une approche de transport collectif, de gestion dynamique des voies, on arrête tout. Je pense que tout le monde est conscient que le déficit de maintien d'actifs est important, à savoir que les sommes que nous avons investies...

Puis, je répète, tantôt... parce qu'il faut bien mesurer, là, les disponibilités que le premier ministre nous a données, à nous, les ministres, d'être capables de réduire ce déficit de maintien d'actifs chez les aînés dans les CHSLD, en santé, en éducation, en transport, en culture. Juste en maintien d'actifs aux Transports, on est passés de 16,3 milliards, en 2018, à 23,5 milliards. C'est des sommes colossales, un PQI qui a augmenté de 35 milliards en trois ans pour réaliser... réduire ces déficits et de répondre, aux Québécois qui nous écoutent, que, oui, on peut faire de nouvelles routes. En faisant des nouvelles routes, on peut rénover votre école, on peut construire un nouvel hôpital, on peut rénover votre bibliothèque. On le prouve. On le prouve, aujourd'hui, qu'on peut faire tout ça en même temps.

Et je parlais de voirie locale. Il le sait très bien que c'est un programme où il y avait, je vais le dire respectueusement, un sous-investissement chez nos municipalités. Puis aujourd'hui ceux qui nous écoutent, s'ils sont là, bien, aujourd'hui, ils disent que le gouvernement a livré la marchandise. Sous votre ancien gouvernement, c'était une moyenne annuelle de 190 millions. On est, aujourd'hui, à 430 millions, 430 millions parce que les besoins sont là, parce que les automobilistes qui circulent sur le réseau supérieur se disent : Tranquillement, ça s'améliore. Puis je l'ai dit sans gêne au micro de Paul Arcand aujourd'hui, notre IEG, notre indice d'état gouvernemental, routes en bon état au Québec, sur les 31 000 kilomètres que nous avons, est à 50 %, 51 %. Est-ce qu'on doit faire mieux dans les prochaines années? Assurément. Est-ce qu'on a encore d'autres sommes importantes à annoncer? Certain. Est-ce que la bataille est gagnée? Non, mais ça, c'est dû à des années de sous-investissement.

Et, quand on parle... Aujourd'hui, là, le libellé de l'interpellation, je vois que c'est une concentration sur le tunnel Québec-Lévis et non le REC, puis que la vision des 25, 50 prochaines années... Bien, votre vision, je ne l'entends pas trop, là. À part le combat contre le tunnel, bien, je n'en vois pas d'autre, option. Puis ce que je vous ai présenté, puis ce que j'ai présenté depuis le début, dans le Plan pour une économie verte, où il y a 6,7 milliards sur cinq ans, où l'électrification de l'ensemble de notre réseau... des opportunités qu'on va donner aux Montréalais, aux gens de Gatineau, aux gens de Québec d'avoir une offre de transport améliorée pour que ces gens se questionnent et se disent : Enfin, on a un gouvernement qui nous donne une opportunité...

On veut tous... Vous voulez tous que l'achalandage augmente en transport collectif, que les gens utilisent moins leurs véhicules, mais il faut leur donner des options. Il faut leur donner des voies spécifiques pour ça. Il faut leur donner du transport actif, quand ils sortent du métro, peut-être prendre le vélo pour le dernier trois, quatre kilomètres, pas juste à Montréal, à Sherbrooke, à Gatineau, au Saguenay. C'est ce à quoi on travaille présentement.

**Le Président (M. Polo)** : Merci beaucoup, M. le ministre. J'invite le député de Portneuf à poursuivre.

**M. Caron** : Oui, merci, M. le Président. J'en étais tout à l'heure à la réalité des circonscriptions comme la mienne, qui sont tout à fait différentes de celle qu'on peut vivre à Québec, à trame grosse. Et je vous parlais tout à l'heure d'une municipalité qui s'appelle Saint-Thuribe, 286 habitants, cette difficulté qu'ont ces citoyens à pouvoir rejoindre actuellement le transport régional par autobus. Et on est condamnés, finalement, à toujours devoir faire mieux, toujours devoir faire plus pour bonifier l'offre qui est proposée à nos concitoyens.

Et, encore une fois, rien n'est parfait, mais tout est perfectible. Je me réjouis vraiment de cette connexion qu'on va avoir à l'ouest de la ville de Québec, à Le Gendre, parce que ça va réellement venir en support à la fois à nos

concitoyens. Mais l'autre fois je parlais avec un étudiant de ma circonscription, qui me disait : Vincent, ça va changer complètement la donne, parce qu'avant, lorsque j'envisageais ce que je voulais faire, eh bien, j'y allais... mon raisonnement était basé exclusivement sur la proximité et non pas sur le choix des études que je pouvais faire. Mais maintenant, justement, avec cette connexion du transport vers Le Gendre, eh bien, une panoplie de nouvelles ouvertures s'offrent à lui. Donc, ça fait réellement toute une différence au sein de notre population.

J'entendais le ministre, il y a quelques instants, parler, en effet, du REC, et c'est ce plan d'ensemble qui est intéressant pour des régions comme la nôtre, notamment dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre. Portneuf, par exemple, est située seulement à une heure de Québec, centre-ville, mais on sait bien que ça va faciliter... Les accompagnements qu'on va donner au développement du transport régional, ça va faciliter les allées vers Québec, mais ça va être vrai aussi pour l'inverse. On sait que, depuis quelque temps, il y a un regain d'amour, j'allais dire, pour la terre. Il y a un regain pour aller travailler à la campagne. Donc, on est capables, finalement, de constater que tout ce qui est mis en place, en tout cas, tout ce qui est en perspective et qui sera bientôt mis en place, bien, va permettre à la fois de bénéficier aux centres urbains, mais aussi de bénéficier aux régions un petit peu plus rurales.

Au Québec, c'est 40 % des GES qui sont occasionnés par le transport, dont 80 % par la route et l'autoroute. Et je voulais rassurer ma collègue de Taschereau en lui rappelant qu'on agit sur plusieurs fronts. On répond présent pour la première fois de manière chiffrée, avec des projets qui sont ambitieux, 6,7 milliards de dollars pour la lutte contre les changements climatiques. On a doublé les sommes qui étaient investies annuellement contre la lutte des gaz à effet de serre.

Mais, au-delà de ça, eh bien, il y a eu des aides financières qui ont été attribuées pour favoriser, justement, les tables régionales de transport collectif. On investit également pour encourager la promotion du transport alternatif. On le sait que beaucoup trop de gens encore ont, par confort peut-être, deux véhicules à la maison. Il y a aussi toute une façon de faire à repenser. Il y a une manière de rééduquer, finalement, toute notre population en leur suggérant d'autres modes de transport, par exemple le covoiturage.

Bref, il y a toute une série d'actions qui s'inscrivent, finalement, à l'intérieur des actions que notre gouvernement mène depuis que nous sommes au pouvoir. Et puis, sans tomber dans des comparaisons, des accusations, vous savez qu'en 2007 les gens... les sommes qui étaient consacrées au programme régional et interurbain en transport étaient de 10,3 millions de dollars. En 2021, nous avons haussé ça à 19,3 millions de dollars. Donc, c'est quand même 9 millions de plus. C'est beaucoup d'argent et ça démontre que nous avons cette volonté de diminuer les gaz à effet de serre.

Le transport collectif, l'ajout de boulevards urbains, de stationnements incitatifs sont des reflets de ce que nous mettons en place au quotidien pour venir répondre à cette nouvelle réalité qu'est celle que nous vivons. Donc, vraiment, plus que jamais, nous sommes au travail, mais, plus que jamais, nous sommes dans l'action, M. le Président. Merci beaucoup.

**Le Président (M. Polo) :** Merci beaucoup, le collègue de Portneuf. J'invite maintenant la députée de Taschereau.

**Mme Dorion :** C'est-tu un temps qu'il me restait, que je n'avais pris?

**Le Président (M. Polo) :** Non, c'est votre bloc. C'est un autre bloc.

**Mme Dorion :** Excusez, je n'ai pas la bonne... Bon, O.K., parfait. Il y a... Mais j'ai quand même une dernière intervention à la fin, c'est ça? Je me trompe-tu? Il me reste deux interventions?

**Le Président (M. Polo) :** Oui, bien, en fait, par la suite, il vous reste votre intervention finale de 10 minutes.

**Mme Dorion :** Parfait. Merci. Il y a deux expressions que j'ai trouvées très poétiques dans la bouche du ministre, sincèrement. Il a... À un moment donné, il a dit : Les deux vieux ponts. Puis, je me suis informée, le pont Pierre-Laporte est trois ans plus jeune que le ministre des Transports. Moi, je ne trouve pas que le ministre des Transports a l'air vieux. Je pense qu'il est encore bon. Je pense qu'il peut servir encore longtemps. Je pense qu'il a encore beaucoup de choses à apporter et je ne le qualifierais pas de vieux, M. le Président.

**Une voix : ...**

• (11 h 20) •

**Mme Dorion :** C'est ça, c'est ça. Aussi, l'autre expression qui est poétique, c'est le vol de voie. On veut voler des voies aux automobiles. Je voudrais juste rappeler, là, remettre les choses... Tu sais, pensons-y, c'est une belle expression, là, le vol de voie. Élargir des autoroutes, créer des autoroutes, c'est, à chaque fois, un espace, une voie qui est volée aux milieux humides, une voie qui est volée à la nature, une voie qui est volée aux terres agricoles, parfois, une voie qui est volée, oui, à la beauté du Québec, à tout ce qui est vert au Québec, à tous les animaux, la faune, la flore, aux gens qui aiment en profiter. Mais c'est beaucoup plus que la voie qui est volée, parce qu'on sait bien que chaque voie amène du développement immobilier qui est beaucoup plus étalé, donc beaucoup plus de béton, que densifié, ce qui laisserait de la place aux boisés.

Je vais parler de sécurité, parce que c'est revenu quelques fois. Il vient d'y avoir une collision mortelle à Beauport. Il y a eu 18 accidents en cinq ans presque au même endroit. Il y a des endroits très accidentogènes à Québec. On les connaît. Il devait y avoir des aménagements à un moment donné. Moi, j'habite dans une rue qui accueille une sortie d'autoroute. C'est un quartier plein d'enfants. Il y a une école, il y a un parc. Il y a des petits flos de huit, neuf ans

à vélo, en gang, qui occupent la rue, qui se promènent. Il y en a qui sont en Rollerblade. Les voitures passent à toute allure. Ils s'en foutent qu'il soit écrit «40», là. Ils passent. Ils sont pressés. Ils sont tannés. Ils s'en vont chez eux. Puis je les comprends. Moi aussi, le soir, des fois, j'ai bien hâte d'arriver chez nous. Puis combien d'enfants, combien de piétons, combien de cyclistes ont été happés par des automobilistes à Québec, puis au Québec, dans les dernières années?

Oui, on va faire des aménagements, on va en faire, une chance. Il reste que le ministre, en élargissant les autoroutes partout, va rajouter des dizaines de milliers d'automobiles à tous ces endroits-là. Les villes ont compris ça. C'est pour ça qu'elles s'en vont... En général, elles s'en vont vers des politiques de réduction de vitesse, de rétrécissement des voies, une vision zéro accident, l'ajout de pistes cyclables, la transformation d'autoroutes urbaines en boulevards, l'amélioration drastique du transport en commun pour réduire la nécessité de prendre son char.

C'est ça, la mode, même dans les banlieues, parce que les banlieues, c'est la ville, M. le Président, puis les gens veulent conserver, au centre-ville comme en banlieue, leur tranquillité, leurs espaces verts, leurs boisés. Ils veulent arrêter aussi d'avoir peur que leurs enfants se fassent écraser parce qu'ils sont allés jouer dehors, dans le quartier de leur enfance, avec leurs amis d'enfance, comme tout enfant a besoin de le faire. Puis je ne veux pas instrumentaliser les enfants puis faire brailler le monde. Moi, j'ai peur chaque fois qu'ils sortent dehors puis qu'ils s'en vont au parc parce que je sais que j'habite dans un quartier où les autos passent à toute vitesse, même si c'est notre milieu de vie.

Ça fait que je me demande un peu qu'est-ce qu'il va faire, le ministre, quand il va se rendre compte qu'il va avoir mis des dizaines de milliards, des milliards, en tout cas, pour élargir le haut de l'entonnoir, pour dire : Il va pouvoir y avoir beaucoup plus d'automobiles dans le haut de l'entonnoir, alors que c'est impossible d'élargir le bas de l'entonnoir, les centres-villes, les banlieues aussi, à moins d'enlever les espaces verts, à moins de transformer les boisés en boulevards à quatre voies, à moins de transformer les blocs d'habitation en stationnements à étages, à moins de transformer tout le centre-ville en un endroit qui n'est aucunement vivable, pour, finalement, dire à tout le monde : Bien, venez là le matin, mais il n'y a plus aucun intérêt.

La ville, ce n'est pas juste une place avec des bureaux puis des stationnements, là. Les banlieues, ce n'est pas juste une place avec des grands boulevards. C'est des endroits où les gens ont choisi de vivre. Ça fait que, voilà, à quoi ça sert d'élargir le haut de l'entonnoir quand, le bas de l'entonnoir, on ne pourra pas l'élargir à moins de scraper les milieux de vie des gens qui, en banlieue, ont choisi une tranquillité, qui, au centre-ville, ont choisi une rue de proximité, de quartier, où les gens peuvent se côtoyer puis être dehors ensemble?

**Le Président (M. Polo) :** Merci beaucoup, chère collègue. J'invite maintenant le ministre pour sa réplique.

**M. Bonnardel :** M. le Président, je pense que c'était clair, mais ce l'est encore plus aujourd'hui quand on écoute Québec solidaire. Oui, la guerre à l'automobiliste est là de leur côté, la guerre aux nouvelles routes, sécuriser nos routes. Si je les écoutais, bien, le défi du maintien d'actifs et de sécuriser nos routes... On peut comprendre que, les sommes que je vous ai mentionnées tantôt, il y en aurait moins. Ça veut dire quoi?

Puis j'ai oublié... Je fais un petit croche sur la 50, parce que, si j'écoute bien la députée de Taschereau aujourd'hui, bien, sécuriser la 50, l'élargir, pas touche, on ne fait pas ça. On ne fait pas ça. Sécuriser la 50, c'était faire la glissière que j'ai mise en place avec le ministère voilà 18 mois. C'est un commentaire d'une femme, le 26 août dernier, dans *Le Droit*, qui dit ceci : «Une femme enceinte qui a percuté la glissière de sécurité sur l'autoroute 50 après avoir subi un malaise au volant de son véhicule dit devoir sa vie et celle de son futur enfant à l'infrastructure.» Elle dit : «Les gens de l'Outaouais doivent savoir où loge le Parti libéral du Québec. Le doublement de la 50, pourquoi ils ne l'ont pas fait? Parce qu'ils prenaient les gens de l'Outaouais pour acquis.» Ça, c'était le commentaire de la dame.

Puis on discute aujourd'hui avec un ancien ministre des Transports, député, ministre responsable de l'Outaouais qui n'a jamais, jamais, jamais pris acte de sécuriser, et de doubler la 50, et de faire avancer ce projet comme on le fait aujourd'hui. C'est des témoignages troublants, mais c'est des témoignages empreints de vérité. On s'est fait accuser... Je me suis fait accuser de tous les maux du monde par le député de La Pinière. Puis aujourd'hui j'ai la députée de Taschereau qui nous dit : Maintien d'actifs, sécuriser le réseau.

Je vais lui parler de Dufferin, où il y a eu l'accident. Il est vrai, il est vrai qu'il y a eu un accident malheureux, malheureux, et on ne restera pas les bras croisés en attendant le rapport du coroner. Je l'ai mentionné, on est déjà au travail pour être capables de voir de quelle façon, avant même le dépôt de ce rapport, qu'on pourra sécuriser ce réseau. Elle le sait très, très bien que je ne laisse pas passer ce genre de chose. Elle le sait très, très bien que je ne suis pas le genre de gars qui dit : Ah! j'ai dit ça, là, puis on ne s'en reparlera pas. Non, les équipes sont au travail pour être capables de trouver des pistes de solution rapides, rapides. C'est mon devoir de sécuriser ce réseau.

La vision zéro accident, piétons, cyclistes, automobilistes, malheureusement... Le bilan s'améliore au Québec, mais il y a encore des secteurs un peu plus névralgiques, les piétons, les vélos. On doit améliorer notre réseau, être capables de mieux sécuriser ce réseau, parce que... Le transport actif, on va continuer de faire ça, puis je sais de quoi je parle quand je parle de transport actif. Puis les possibilités, là, sont énormes, sont énormes avec l'arrivée du vélo électrique.

Je pense qu'elle ne peut pas nier ce fait que nos infrastructures, qu'on soit à Montréal ou qu'on soit à Québec, bien, c'est le défi que ces villes ont, que moi, j'ai pour sécuriser notre réseau, pour avoir des programmes qui vont répondre à cette... aux ambitions des villes et des organismes sans but lucratif qui supportent, qui financent, qui réparent notre route verte, nos voies cyclables, nos voies réservées en plein centre-ville, à Montréal ou à Québec, trouver cet équilibre, cet équilibre important, sur l'ensemble du réseau québécois, les 31 000 kilomètres que le ministère répare année après année, les nouvelles routes, oui, qu'on va construire, avec une approche de mobilité durable importante, pour le transport actif, pour des voies réservées, pour le covoiturage, pour l'arrivée...

Et osez le dire, Québec solidaire, osez le dire que, d'ici 20 ans, 15 ans, il y aura seulement des véhicules verts vendus au Québec. Quand je dis «verts»... 100 % électriques. Donc, dans 20, 25 ans, 30 ans, 100 % de ces véhicules ou presque seront électrifiés sur l'ensemble du réseau, dans le fameux tunnel Québec-Lévis, sur le Réseau express de la Capitale. Tous les véhicules seront verts. Quand j'entends que c'est mauvais pour les GES, bien, 100 % des véhicules seront verts. 100 % des autobus qui vont circuler dans le tunnel seront verts. Il y aura le tramway. Il y aura les voies réservées. Donc, c'est un équilibre sur ce réseau où on permettra à plusieurs personnes d'avoir des opportunités puis une offre améliorée.

**Le Président (M. Polo) :** Merci beaucoup, M. le ministre. J'invite le député de Saint-Jérôme à prendre la parole.

• (11 h 30) •

**M. Chassin :** Merci, M. le Président. Alors, évidemment, je souffre de la malédiction du dernier intervenant, M. le Président, parce que, depuis tout à l'heure que j'entends les échanges, c'est ma première possibilité d'intervenir. J'ai gribouillé, là, sur ma feuille, des tonnes de notes. Alors, évidemment, ce n'est jamais facile, mais permettez-moi d'essayer d'être le plus concis possible.

Puis là, sur un ton bon enfant, j'avoue être ahuri de ce que j'entends de la part des oppositions, M. le Président, parce que j'ai entendu un porte-parole du Parti libéral ayant mis sur pied le bureau de projet s'inquiéter de la possibilité que peut-être que ce projet ne diminuera pas les GES. Ça a été l'argument principal et central des interventions du collègue de Pontiac, alors que, du côté de Québec solidaire, j'ai entendu plutôt la collègue de Taschereau s'inquiéter de la gestion de l'argent des contribuables. Alors, c'est formidable. Écoutez, je suis tout à fait ébaubi de ces lignes argumentaires.

Mais, un peu plus sérieusement, M. le Président, je veux revenir sur un argument que le ministre a évoqué puis qui m'apparaît drôlement intéressant, parce qu'évidemment il y a des aspects de projets de transport en commun sur lesquels on s'entend, je pense, tous les partis, mais certainement Québec solidaire et nous. On est un gouvernement qui, en fait, investit comme jamais dans le transport collectif au Québec. Et là-dessus je pense qu'on a un point commun, là, on a une pierre d'assise sur laquelle bâtir.

Mais néanmoins il y a une distinction qui est comme importante, je pense, à faire, c'est que la proposition de Québec solidaire, dans le plan qu'ils ont dévoilé, rappelez-moi, en février dernier, je pense, c'est de doubler les sommes consacrées au transport en commun, probablement en rognant, finalement, sur la partie transport routier. Mais, le ministre l'a mentionné, M. le Président, et c'est important à rappeler, c'est que, sur les 27 milliards qui sont dévolus au transport routier dans le Plan québécois des infrastructures, il y en a une bonne partie, en fait, précisément 83 %, qui sont consacrés au maintien d'actifs. Et ça, pour moi, M. le Président, c'est essentiel, parce que c'est de la pensée à long terme.

On a trop souvent, au Québec, négligé le maintien d'actifs pour se retrouver, dans le fond, davantage dans les nouveaux projets puis avoir, malheureusement, des infrastructures routières qui se détérioraient et qui, évidemment, causaient de graves problématiques. Alors, 83 % des investissements totaux en maintien d'actifs, c'est drôlement important. Et ça limite probablement la capacité d'une vision comme nous propose Québec solidaire, en diminuant les investissements routiers, d'augmenter le transport collectif. Je pense que personne ne souhaite rogner sur le maintien d'actifs. Alors, ça, c'est un élément.

Et évidemment, étant député de Saint-Jérôme, je ne pourrais pas passer sous silence l'électrification des transports avec, par exemple, l'électrification du transport lourd. Alors, on a effectivement, chez nous, la compagnie électrique Lion qui travaille très fort, qui a des projets et qui a des plateformes. C'est formidable de voir ce qu'on est capables de faire. Évidemment, tout ça, comment dire, est encore naissant, là, comme industrie, alors on est là pour les encourager. Puis, notamment, avec une usine d'assemblage de batteries dans la région des Laurentides, on aura un meilleur contrôle sur les coûts puis probablement aussi des avancées technologiques.

Et je veux terminer, M. le Président, par une bonne nouvelle au ministre des Transports. Parce qu'évidemment, d'un certain point de vue, là, j'observe tous ces débats-là puis je pense que, de mon point de vue d'observateur, je vois quelque chose qui se dégage. Évidemment, on a parlé, dans l'interpellation, de vision du gouvernement caquiste pour le développement du transport dans le Québec du XXI<sup>e</sup> siècle. C'est des grands thèmes, ça englobe beaucoup. Mais finalement la question, elle est beaucoup celle du tunnel Québec-Lévis, où, finalement, on se rejoint peut-être plus qu'on pense, parce que les points de discorde sont somme toute relativement mineurs par rapport au contexte total dont le ministre a parlé.

Dans le Réseau express de la Capitale, il y a un ensemble de projets sur lesquels je n'ai pas entendu de critique. La critique, c'est précisément : Est-ce qu'au tunnel Québec-Lévis on va régler la congestion? Mais, quand on parle, par exemple, de régler un enjeu de sécurité, de boucler la boucle puis d'avoir des voies réservées, là, là-dessus, je pense que je n'ai pas entendu de critique, à date. Ça fait que c'est plutôt bon signe. Puis évidemment j'ai l'impression qu'on a quelque chose sur lequel avancer à partir de là, M. le Président. Merci beaucoup.

**Le Président (M. Polo) :** Merci beaucoup. J'invite le collègue de Pontiac.

**M. Fortin :** Le député de Saint-Jérôme a raison sur une affaire, c'est vrai que je suis préoccupé par l'environnement. C'est vrai. Je pense, j'espère qu'on l'est tous. À la lueur des rapports qui sont sortis dernièrement, rapport du GIEC, entre autres, je pense qu'on a tous une responsabilité envers l'environnement. Alors, j'aimerais ça que tout le monde soit sur la même longueur d'onde là-dessus, parce que, les Québécois, il y en a beaucoup, là, j'ai vu ça cette semaine, qui nous disent qu'ils sont écoanxieux, il y en a beaucoup. Je pense, de mémoire, là, c'est environ 60 %. Puis, dans les élus de l'Assemblée nationale qui avaient été sondés, c'était tout le monde sauf le ministre de l'Environnement.

Alors, quand même, là, je crois que c'est une préoccupation relativement importante que beaucoup de gens partagent en ce moment et pour laquelle on doit mesurer chacune des initiatives du gouvernement, chacune des initiatives du gouvernement. Que ce soit en transport, en logement, en santé, peu importe, on doit penser à comment ça touche l'environnement. Alors, je ne me gênerai pas de ça, mais pas une seconde.

Mais le ministre est passé bien proche, dans ses dernières remarques, bien proche de répondre à ma question. Je lui ai posé deux fois la même question un peu plus tôt : Est-ce qu'il croit, comme le premier ministre, que le tunnel Québec-Lévis est un projet qui est bon pour l'environnement? Il est passé... les deux fois, là, que lui ai posé la question, il est passé à autre chose, puis c'est correct, M. le Président. Mais, dans ses dernières remarques à la députée de Taschereau, il est passé bien près de dire qu'il pense lui aussi que c'est un projet qui est bon pour l'environnement.

Alors là, il est 11 h 35, il reste quelques minutes à nos échanges. Je ne prendrai pas tout mon temps. Je vais offrir au ministre des Transports le temps qu'il me reste pour qu'il puisse nous confirmer si, oui ou non, il pense que le projet de tunnel Québec-Lévis est un projet qui est bon pour l'environnement.

### Conclusions

**Le Président (M. Polo) :** Parfait. Merci beaucoup. Chers collègues, j'invite... Bien, on va passer aux remarques finales puisqu'il n'y a pas de réplique. En fait, le ministre ne souhaite pas prendre son temps pour sa réplique. Donc, je vais inviter M. le ministre. Vous avez 10 minutes comme remarques finales.

### M. François Bonnardel

**M. Bonnardel :** Merci, M. le Président. Après presque 1 h 45 min, 1 h 30 min de débats, le libellé de l'interpellation aujourd'hui n'aurait pas dû être celui que vous avez lu, M. le Président, de la vision du gouvernement pour le transport du XXI<sup>e</sup> siècle. Ça aurait dû être : Des deux côtés, nous sommes contre le tunnel Québec-Lévis, peut-être pour le REC, on ne le sait pas trop, mais en tout cas contre le tunnel Québec-Lévis. Ça aurait dû être ça, l'interpellation aujourd'hui. Ça l'a été en grande partie par les deux députés.

Bien, quand on regarde la trame importante des 25, 50 prochaines années pour le ministère des Transports, pour le gouvernement... Puis je pense que, pour l'ensemble des Québécois... Je l'ai mentionné tantôt, le Québec fait bien, quand on parle de réduction de gaz à effet de serre. Oui, nous sommes premiers, puis il faut se réjouir, grâce, entre autres, oui, à l'hydroélectricité. 9,5 tonnes par habitant, c'est très bien. Est-ce qu'on peut faire mieux? Assurément. Est-ce qu'on va continuer d'être les leaders dans les prochaines années? Il le faut. Puis on répond comment à cela? Bien, c'est un équilibre, c'est un équilibre entre trois points importants.

Le maintien d'actifs. Maintien d'actifs, c'est sécuriser notre réseau, je le mentionnais tantôt, pour différentes routes, en particulier la 50, dans la région du député de Pontiac. C'est sur l'autoroute Dufferin-Montmorency, dans le secteur de la députée de Taschereau, malheureux accident qu'on a eu voilà quelques semaines déjà. Puis sécuriser le réseau, donc, pour le maintien d'actifs, ça veut dire continuer d'investir des sommes colossales, importantes pour garder cet indice d'état gouvernemental, là, cet acronyme, pour garder notre réseau à un niveau qui va s'améliorer, qui va se voir par l'ensemble des automobilistes. Présentement, le réseau est à 51 %, le réseau supérieur est à près de 76 %, on frôle aussi le 70 %, 75 % pour nos infrastructures, nos structures. Mais on doit toujours, on est condamnés à faire mieux, au ministère des Transports.

Soutenir nos municipalités, je l'ai mentionné tantôt, avec notre Programme d'aide à la voirie locale. Je pense qu'aujourd'hui nos municipalités se réjouissent de voir que nous investissons des sommes importantes pour supporter leurs réseaux. Une moyenne, sous l'ancien gouvernement, qui était de 190 millions, sous le Parti libéral, qui aujourd'hui frôle le 470 millions de dollars.

Entretien, conserver et réhabiliter notre réseau ferroviaire. On n'en a pas beaucoup parlé, mais ça, c'est un secteur qui est extrêmement important. Si on veut, dans une certaine mesure, réduire encore nos GES, c'est de permettre d'avoir un réseau qui va nous permettre d'avoir un réseau ferroviaire où plus de wagons pourront être sur notre réseau, dans une certaine mesure, moins de camions, peut-être, sur nos routes. Et c'est un équilibre qu'on va devoir trouver. On a des investissements importants dans le secteur de Vallée-Jonction, de Thetford Mines. On doit et on peut améliorer notre réseau ferroviaire.

• (11 h 40) •

Je disais qu'il y avait trois points, tantôt : le maintien d'actifs, la mobilité durable et l'accès aux régions. Puis, quand je parle de mobilité durable, c'est indéniable qu'on va parler d'électrification des transports. Quand j'ai parlé, d'entrée de jeu, du PEV, que mon collègue de l'Environnement a déposé voilà quelques mois déjà, 40 % d'électrification du parc des taxis d'ici 2030 — c'est le défi qu'on s'est donné, d'accompagner financièrement l'industrie des taxis — 55 % du parc d'autobus urbains d'ici 2030, 65 % des autobus scolaires d'ici 2030, 100 % des véhicules de promenade, électriques, d'ici 2035.

Est-ce qu'on mesure jusqu'à quel point les objectifs sont importants, que les sommes seront importantes pour être capables d'en arriver à être les meilleurs? Je ne veux pas qu'on soit... On va peut-être être deuxièmes, peut-être troisièmes, mais j'aimerais ça qu'on soit les meilleurs en Amérique du Nord. On est déjà les meilleurs en termes de GES. On peut continuer de le faire, et profiter d'une batterie verte qui est celle de notre vaisseau amiral, on va l'appeler ainsi, qui est Hydro-Québec, et profiter de l'expertise des ingénieurs que nous avons au Québec pour mieux développer la batterie sur nos vélos, sur les avions, sur les taxis volants. Il y a une société, eVTOL, qui est au Québec, là, qui se dit précurseur pour mettre en place, en production, des taxis qui vont transporter les gens.

On a des possibilités énormes au Québec, énormes, au Québec, en termes de mobilité durable, et c'est là-dessus qu'on table, avec, je le répète, des sommes, au Plan québécois des infrastructures, qui sont passées de 100 milliards à 135 milliards. C'est assez important quand on mesure jusqu'à quel point... ceux qui ont déjà été dans le gouvernement, jusqu'à quel point il faut le faire. Que le premier ministre nous permette aujourd'hui de réduire et d'améliorer le réseau, de réduire le déficit, bien, c'est à nous de livrer puis c'est ce qu'on fait aujourd'hui.

Soutenir la mise en place de services performants de transport collectif. Bien, je le répète haut et fort, je n'ai pas entendu Québec solidaire dire, aujourd'hui : Ah! le Réseau express de la Capitale, on l'aime bien, on va permettre... malgré qu'elle ait dit au début que le réseau de transport collectif que l'on connaît à Québec n'est pas bon, aujourd'hui, il mérite d'être amélioré. Puis c'est ce qu'on fait.

Et, quand elle n'ose pas dire puis eux n'osent pas dire que le REM, phase II, à Montréal, c'est une belle option additionnelle pour avoir le meilleur réseau de transport collectif en Amérique du Nord... Bien, qu'ils le disent. Est-ce qu'on peut améliorer la phase II? Est-ce qu'il y a une intégration architecturale qui doit être améliorée? Assurément. On l'a dit. Est-ce qu'il y a quelques petits écueils? Assurément. Mais je pense qu'on a une opportunité incroyable pour Montréal, avec cette phase II et avec le réseau métropolitain de voies réservées sur l'ensemble du réseau, Rive-Nord, Rive-Sud, à Montréal, sur l'autre option de transport REM que nous aurons sur la portion de la Rive-Sud. Est-ce que Québec solidaire sera contre, encore, cette possible phase III que la Caisse de dépôt étudie présentement? Est-ce que Québec solidaire dit que, le tramway, il faut aller en référendum, pour Gatineau? Est-ce qu'on devrait se questionner aussi, là, parce qu'on a des milliards à investir à Gatineau? Bien, Gatineau mérite... et eux aussi veulent un réseau pour donner une opportunité additionnelle aux usagers de ce secteur.

Je parlais d'assurer la sécurité des transports, bien... puis je parlais de l'autoroute 50 tantôt. Je pense que le député de Pontiac ne peut pas nier le fait qu'on a pris des décisions qui étaient audacieuses mais qui aujourd'hui sécurisent le réseau partout sur l'ensemble du territoire. Est-ce qu'on peut s'améliorer? On devra et on continuera de s'améliorer, puis c'est notre défi de le faire.

Stimuler davantage le transport actif, je l'ai mentionné dans une des interventions, pour moi c'est un aspect non négligeable pour donner une opportunité additionnelle. On parle du dernier kilomètre. Moi, je ne le vois même plus de cette façon. C'est peut-être presque le dernier cinq ou six derniers kilomètres, quand quelqu'un sort du métro, qu'il prenait peut-être son... qu'il marchait ou qu'il aurait une possibilité de prendre un véhicule... un vélo électrique. Aujourd'hui, aujourd'hui, on peut donner cette disponibilité, cette possibilité à tous les usagers. Tous les citoyens qui se disent : Avant, je ne pouvais même pas m'imaginer aller travailler en vélo... à vélo, bien, aujourd'hui, on peut le faire parce que l'évolution du vélo électrique est exponentielle. Donc, on devra prévoir des infrastructures là-dessus aussi.

Quand je parlais d'équilibre, bien, c'est tout ça ensemble, un réseau sécuritaire, des voies réservées, des options de tramway, de REM, de voies réservées, c'est innover avec le transport intelligent. La suite des choses, dans 10 ans, dans 5 ans, c'est nos téléphones, la possibilité où nous aurons... où nous pourrions commander un véhicule, parce que les gens vont peut-être faire le choix de ne plus en acheter puis de se partager le même véhicule. On n'en a pas discuté, mais vous savez très, très bien, votre véhicule est stationné 80 % du temps dans la journée, il n'est pas utilisé. Donc, ces options qu'on appelle «mobility as a service», en anglais, c'est ce que le monde entier est en train d'étudier, présentement, pour donner ces possibilités au citoyen d'avoir sur son téléphone... lui-même, commander une voiture, un taxi, un Uber, de payer son Bixi, à Montréal, ou à Sherbrooke, ou ailleurs. Tout, tout, tout sera là-dessus dans les prochaines années.

Puis l'accès aux régions, je termine avec ça, c'est indéniable que ça... l'accès aux territoires, notre plan de match pour l'aviation, notre plan de match pour le transport interurbain, permettre à ces régions de s'épanouir, de grandir, que la collectivité se dise : Bien, on n'oublie pas vos régions, parce qu'on va investir dans ces régions dans les prochaines années. Je pense qu'on a des défis importants, pour les 20, 25, 50 prochaines années, de répondre aux besoins de l'ensemble des Québécois partout sur le territoire du Québec. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Polo) :** Merci beaucoup, M. le ministre. Mme la députée de Taschereau, pour 10 minutes.

### **Mme Catherine Dorion**

**Mme Dorion :** Merci, M. le Président. Juste avant de faire mon petit speech de la fin sur M. et Mme Tremblay, je veux juste rectifier certaines choses. D'abord, féliciter la ville de Saint-Jérôme pour son transport collectif gratuit. Impressionnant. Une avancée, un exemple sur lequel bien d'autres villes, j'espère... un exemple que bien d'autres villes vont suivre.

On m'a parlé de REC : Le REC, la députée de Taschereau, personne ne m'a dit qu'il était contre. Bon, on a un peu de temps, je peux le critiquer, le REC. Il n'y a personne qui prend le transport en commun qui a regardé la fameuse carte qui ressemblait à une carte de métro. Bel outil de communication, mais qui n'a rien à voir avec la réalité. Il n'y a personne qui prend le transport en commun, à Québec, qui s'est dit : Oh! wow! C'est ça, mon besoin. Moi, j'ai pris très, très, très longtemps les express qui sont sur les autoroutes, à Québec, ça fait que je vous parle vraiment d'expérience. Je les prends encore souvent. J'ai pris la 230, la 239, la 330, la 339, juste des autobus qui sont sur des autoroutes. Il n'y a pas de problème là. Ce n'est pas vrai que le monde se plaint du fait que c'est trop long. Ce n'est pas ça, le problème en transport en commun à Québec. Puis c'est pour ça que c'est la ville de Québec qui a l'expertise, puis que la CAQ, avec son projet de REC, montre à quel point elle ne connaît rien au transport en commun à Québec.

Pour quiconque l'utilise tout le temps, puis moi, je l'utilise encore régulièrement, c'est : Voyons donc, c'est quoi, le rapport? C'est utiliser les voies réservées comme un prétexte pour ajouter des autoroutes sur lesquelles il n'y aura pas juste des autobus. Puis on le sait qu'il va y avoir toutes sortes d'autos sur cette voie supposément réservée là. Ce

n'est pas parce que tu peintures un losange à terre sur une voie d'autoroute que ça devient du transport collectif. Ce n'est pas ça. Il faut vraiment être des années 70 pour penser de même. Ce n'est pas ça pantoute. Une voie réservée sur une autoroute, c'est un minimum. C'est absurde qu'il n'y en ait pas sur toutes les autoroutes du Québec où est-ce qu'il y a des autobus qui passent en ce moment. Ça n'a pas d'allure. Ça, c'est années 70 pour vrai, là. Ça fait que, non, le REC n'est absolument pas un projet de transport en commun. Ce qui est un vrai projet de transport en commun dans le REC, c'est ce qui n'a pas été fait par la CAQ, ça fait que c'est le tramway de Québec.

Le besoin n'est donc vraiment pas là. C'est bien beau de pouvoir te rendre rapidement à une banlieue. Ce qu'on a besoin, là, c'est de développer le transport en commun qui va du centre aux banlieues proches avec des arrêts partout. L'autobus, là, sur une voie d'autoroute ne va pas s'arrêter à chaque sortie puis «dropper» le monde sur la sortie. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. Ça a été pensé par du monde qui ne prennent jamais le transport en commun, par du monde qui pensent que le transport en commun, c'est juste fait pour les pauvres ou pour ceux qui ont vraiment beaucoup de temps, des espèces de gens pas normaux qui n'ont pas d'auto, donc ce n'est pas tout à fait des M., Mme Tremblay.

M., Mme Tremblay, moi aussi, je les aime. Puis moi aussi, j'aime ça parler de M., Mme Tremblay. Ils pourraient porter bien d'autres noms à Québec, là, bien d'autres noms avec bien d'autres sonorités, mais allons-y comme ça.

La CAQ dit souvent qu'il y a des gens qui ne peuvent pas se déplacer autrement qu'en voiture, puis il faudrait que QS comprenne ça. Mais ça a l'air de faire plaisir à la CAQ, comme... d'être un argument qu'ils aiment, un argument, pour eux, de dire ça. Mais pensez-vous que M. et Mme Tremblay, ils aiment ça, eux autres, ne pas pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture? Je comprends, quand tu habites en campagne, c'est normal, mais, quand tu habites en banlieue, ne pas pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture, quand tu habites en banlieue, ce n'est pas normal. Ce n'est pas normal que le monde soit obligé d'aller reconduire leurs ados partout en auto, à tout moment, qu'ils sont obligés de payer une voiture par occupant de la maison. Puis, si c'est de même, c'est parce qu'il y a quelque part un ministre des Transports, il y a eu des ministres des Transports, avec des degrés divers, qui n'ont pas poussé assez les opportunités autres que l'auto. Ce n'est pas de la faute de M., Mme Tremblay. Ce n'est pas une fierté de ne pas pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture. Ça ne devrait pas être une fierté pour un ministre des Transports.

C'est sûr que les gens, M., Mme Tremblay, disent : J'ai absolument besoin de mon char, les transports en commun ne sont à peu près pas développés au Québec. Ils le sont, mais ils ne sont pas assez développés pour faire concurrence à l'automobile. Puis, quand les villes, comme aujourd'hui, s'y mettent enfin, la CAQ brette, tourne en rond, retarde les projets. Honnêtement, son enthousiasme... Puis qu'ils arrêtent de faire accroire qu'ils en ont, là, ils n'en ont pas. Ils ne les aiment pas, les projets des villes. Ils ne sont pas aidants, ils ne sont pas des bons collaborateurs.

Du centre-ville à Cap-Rouge, à l'heure de pointe, ça prend 1 h 50 min en transport en commun. Ça prend 25 minutes en auto. Moi, là, je veux aller à Cap-Rouge à l'heure de pointe, le soir, là, je me dis : Crime, c'est «jam-packed» sur la 40, je ne vais pas prendre mon auto, je vais prendre le transport en commun. 1 h 50 min plutôt que 25 minutes. C'est qui, le fou, le M., Mme Tremblay, qui va dire : Je vais prendre le transport en commun? À moins qu'il ait bien du temps à perdre, mais, à notre époque, y a-tu grand monde qui a bien du temps à perdre? Il y a-tu grand monde qui a deux heures aller, deux heures retour à mettre pour le plaisir de décharger la 40 puis de ne pas participer au trafic? Bien non, M., Mme Tremblay, comme moi, vont prendre leur auto, à ce moment-là, parce que le transport en commun n'est pas compétitif. Et de rendre les autoroutes encore plus compétitives, ça empire le problème. C'est le transport en commun qui doit être de plus en plus attirant pour décharger le trafic.

• (11 h 50) •

Pensez-vous qu'il y a beaucoup de M. et de Mme Tremblay qui ont envie de faire un kilomètre à pied ou une dizaine de kilomètres en vélo sur une route pas de trottoir, pas de piste cyclable, avec des voitures qui roulent à 70 kilomètres à l'heure en pleine ville? Je ne sais pas si vous l'avez déjà essayé. Je ne sais pas si vous seriez game d'aller chercher vos enfants à l'école puis de rouler là-dessus. Moi, honnêtement, les quelques fois où je l'ai essayé, j'ai eu la peur de ma vie puis je me suis dit : Plus jamais. Pensez-vous qu'il y a beaucoup de M. ou Mme Tremblay qui ont envie d'aller au travail en transport en commun quand il faut qu'ils fassent un arrêt à une garderie qui se trouve à l'autre bout de la ville parce que le gouvernement a choisi de ne pas développer assez de places en CPE dans leurs quartiers, à distance de marche?

Évidemment que tout ce monde-là prend son char, puis évidemment que, quand... comme le ministre des Transports qu'il y a devant moi, quand les ministres restent dans leur vision en tunnel puis ne veulent pas développer des alternatives à la voiture qui sont réalistes dans le mode de vie d'aujourd'hui, en termes de temps, évidemment que le monde va continuer à prendre son auto, évidemment que les gens vont continuer à gonfler le trafic, puis évidemment que le monde va être pogné dans le trafic. C'est sûr. Ça ne dérange pas le ministre qu'à Québec ce soit deux fois plus long d'aller à la job en transport en commun qu'en char? C'est qui, M. ou Mme Tremblay qui va prendre le transport en commun? On ne peut pas se dire, magiquement : Les gens vont le faire, quand le temps a une valeur tellement haute aujourd'hui puis que les gens courent après leur vie tout le temps.

Alors, la fausse moins pire solution que proposent le ministre, le premier ministre, quand c'est plus de routes, plus de chars, plus de temps perdu dans le trafic, avec, en prime, des milliards jetés aux poubelles, ça fait quoi, au fond? Ça fait juste plonger les gens dans encore plus de dépendance à l'automobile, puis ça, ça ne fait plaisir à personne. La dépendance à l'automobile, ça ne fait pas plaisir à M. et Mme Tremblay. Il n'y a aucun M., Mme Tremblay qui aime ça, ne pas avoir d'autre choix. Quand ils regardent, sur Google, leur chemin, puis que c'est rouge partout sur l'autoroute, puis qu'ils disent : Ah! câline, je ne prendrai pas mon auto... Mais non, c'est quatre fois plus long en transport en commun. Tu n'en as pas, d'alternative, tu es pogné avec ton auto.

Qu'est-ce que ça va faire aussi? Ça va faire que M., Mme Tremblay de Charlesbourg vont voir l'étalement urbain transformer leur boisé en infrastructure, perdre leur accès à la nature proche. Ils vont voir le boulevard Henri-Bourassa

complètement bloqué sur une période de pointe toujours plus longue, d'année en année, pendant que la CAQ refuse d'offrir aux gens de Charlesbourg l'alternative qui aurait permis de réduire le nombre d'autos dans leur coin de ville, parce qu'ils ont jeté le tramway aux oubliettes. Ils aimaient mieux mettre un losange sur un élargissement d'autoroute.

Je l'ai demandé tantôt : À quoi ça sert de remplir le haut de l'entonnoir pour le remplir de chars quand, dans le bas de l'entonnoir, tu ne peux pas l'élargir à moins de briser la vie de quartier des gens, à moins de transformer les banlieues en des zones qui ont toutes perdu leurs accès à la nature puis leur tranquillité, à moins de provoquer encore plus d'accidents, à moins de jeter des immeubles d'habitation à terre pour les remplacer par des tours à stationnement, à moins de transformer en boulevards à six voies des petites forêts de banlieue qui restent, qui n'appartiennent pas trop... on ne sait pas trop à qui, puis dans lesquelles les gens ont fait des chemins, des sentiers pour pouvoir slaquer après le travail?

Puis je trouve que c'est la métaphore parfaite, les élargissements d'autoroute puis les ajouts d'autoroutes. Je trouve que c'est la métaphore parfaite pour l'époque qu'on est en train de vivre. Tu sais, des fois, on arrive le soir, on a beaucoup de travail, les enfants sont là, il faudrait commencer le souper, il faut tout... mais on se dit : Ah! je vais faire une heure de travail parce que j'en ai trop, de travail, je vais en faire une, là, puis après je vais me sentir mieux, je vais être plus libéré. Mais ce n'est pas ça que ça fait, au final. Ça ne te libère pas. Ça ne t'en enlève pas, du travail, ça fait juste t'en rajouter. Tu t'es mis une heure de plus, puis le lendemain ça va être une heure de plus aussi, puis le surlendemain, puis là ça va être le samedi au complet, parce que tu vas toujours laisser de plus en plus de place au travail. Bien, c'est la même chose avec les routes. Tu rajoutes des autoroutes parce que tu te dis : Ah! on va pouvoir souffler, il va y avoir moins de congestion. Mais non, au fond, ce que tu viens de rajouter, c'est des autos, c'est du trafic qui ne rentre plus au centre-ville.

On a la chance, Québec, d'être à un moment de son histoire où elle peut se développer, avec tout ce qui se fait de plus moderne, pour ne pas vivre le développement qu'a vécu Montréal, qu'ils sont obligés de réparer en ce moment. On peut-tu faire ça intelligemment, avec les connaissances du jour?

J'aimerais ça qu'on pense autrement, généralement. J'aimerais ça que notre avenir soit entre des mains du monde... de monde qui aimerait ça qu'on pense autrement que de toujours faire plus, plus, plus pour être pognés avec encore plus, plus, plus. N'avoir plus de place dans nos têtes, plus de place dans nos villes, plus de place pour jouer dehors, plus de place pour se faire des terrasses, pour s'asseoir sur le balcon, pour, finalement, faire d'autre chose que juste aller au travail et revenir du travail dans un trafic de plus en plus dense, toujours, je trouve que ce n'est pas un bel avenir pour le Québec. J'aimerais ça que cette vision de libérer de l'espace, de libérer de l'espace mental aussi soit partagée par le gouvernement. Il va falloir que j'attende encore un peu. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Polo) :** Merci beaucoup, Mme la députée de Taschereau. Compte tenu que nous avons écouté tout le temps de toutes vos interventions, je lève la séance.

Et la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die. Merci beaucoup.

*(Fin de la séance à 11 h 56)*