



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

DEUXIÈME SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le vendredi 1er avril 2022 — Vol. 46 N° 27

Interpellation : La place centrale du projet de tramway pour assurer une offre de transport collectif efficace dans la ville de Québec et ses banlieues et pour lutter contre les changements climatiques

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

2022

Commission des transports et de l'environnement

Le vendredi 1er avril 2022 — Vol. 46 N° 27

Table des matières

Exposé du sujet M. Sol Zanetti	1
Réponse du ministre M. Jonatan Julien	3
Argumentation Document déposé	4 12
Conclusions M. Jonatan Julien M. Sol Zanetti	16 16 17

Autres intervenants

Mme Agnès Grondin, vice-présidente

Mme Joëlle Boutin
M. Joël Arseneau
Mme Marie-Eve Proulx
Mme Marwah Rizqy

Le vendredi 1er avril 2022 — Vol. 46 N° 27

Interpellation : La place centrale du projet de tramway pour assurer une offre de transport collectif efficace dans la ville de Québec et ses banlieues et pour lutter contre les changements climatiques

(Dix heures une minute)

La Présidente (Mme Grondin) : ...je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

La commission est réunie afin de procéder à l'interpellation du député de Jean-Lesage au ministre des Transports sur le sujet suivant : La place centrale du projet de tramway pour assurer une offre de transport collectif efficace dans la ville de Québec et ses banlieues et pour lutter contre les changements climatiques.

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

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. M. Caron (Portneuf) est remplacé par Mme Boutin (Jean-Talon); M. Reid (Beauharnois) est remplacé par Mme Proulx (Côte-du-Sud); Mme Melançon (Verdun) est remplacée par Mme Rizqy (Saint-Laurent); et Mme Lessard-Therrien (Rouyn-Noranda—Témiscamingue) est remplacée par M. Zanetti (Jean-Lesage).

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la secrétaire. Je comprends qu'il y a entente afin que l'opposition officielle intervienne lors de la quatrième, cinquième et sixième série d'interventions, et que la troisième opposition intervienne lors de la deuxième série d'interventions.

Nous débutons par les déclarations d'ouverture. M. le député de Jean-Lesage et porte-parole du deuxième groupe d'opposition, responsable de la région de la Capitale-Nationale, vous avez la parole pour 10 minutes.

Exposé du sujet

M. Sol Zanetti

M. Zanetti : C'est... Je me lève ou je reste assis? C'est comme je veux?

La Présidente (Mme Grondin) : Restez assis.

M. Zanetti : O.K. Parfait. Bonjour, tout le monde. Alors, je vous remercie de participer, de répondre à l'invitation, évidemment, pour discuter tramway aujourd'hui.

Je veux commencer par parler du dernier rapport du GIEC parce que c'est, pour moi, un argument de plus pour dire que c'est urgent qu'on passe à l'acte dans le dossier du tramway, sans ingérence, évidemment, dans la gestion de la ville de Québec par rapport à ce développement de transport en commun important.

En ce moment, là, la crise climatique, ça devrait être une priorité absolue pour tous les gouvernements partout sur la terre, pas quelque chose de vraiment important, là, une priorité absolue. Parce qu'on est dans une époque où il y a du monde qui se disent : Évidemment, il est trop tard pour enrayer les changements climatiques, qui sont commencés. Il n'est peut-être pas trop tard pour limiter suffisamment... pour limiter les dégâts, mais il faut faire tout ce qu'on peut, absolument tout, pas tout ce qu'on peut à l'intérieur d'une certaine zone de confort. Vraiment, il faut faire tout ce qu'on peut.

Et je veux nous rappeler, là, les... comment on le disait, les conclusions du dernier rapport du GIEC, qui est sorti récemment, il y a quelques semaines, un rapport, donc, le rapport du GIEC, qui a été construit par... fait par 90 scientifiques provenant de 36 pays, qui ont contribué à la rédaction, sommaire de 36 pages destiné aux décideurs. Donc, ça... ça s'adresse à nous carrément. 270 personnes provenant de 67 pays ont aidé... aidées de 675 collaborateurs, ont préparé le rapport complet. On parle de 62 418 commentaires provenant d'experts et de représentants gouvernementaux que le GIEC a reçus avant la publication officielle du rapport.

L'étendue et l'ampleur des effets des changements climatiques sont plus importantes que prévu dans... que prévu dans les dernières évaluations du GIEC, qui étaient déjà catastrophiques, là. C'était alarmant au plus haut point. Le rapport note qu'il y a, et je cite, «des dommages substantiels et des pertes de plus en plus irréversibles dans les écosystèmes terrestres, d'eau douce, côtiers et marins de haute mer. Entre 3,3 et 3,6 milliards d'êtres humains vivent déjà dans un contexte très vulnérable aux changements climatiques. Les changements climatiques affectent déjà la santé physique et mentale de nombreuses populations partout dans le monde. Des maladies humaines et animales, dont des zoonoses, font leur apparition dans de nouvelles régions.»

«Des progrès ont été réalisés en matière d'adaptation aux changements climatiques, mais ceux-ci sont insuffisants», juge-t-on. «Les mesures déployées sont trop souvent à petite échelle et conçues pour répondre aux impacts actuels et aux risques à court terme. Les mesures déployées sont aussi davantage axées sur la planification que sur leur mise en oeuvre.»

Le rapport indique que «la fenêtre d'opportunité se rétrécit rapidement pour faire face à l'urgence climatique. Une fois que la hausse moyenne des températures atteindra 1,5 °C, chaque pourcentage supplémentaire rendra l'adaptation plus difficile» et aussi, inutile de le mentionner, beaucoup, beaucoup plus coûteuse.

Alors, j'aimerais, Mme la Présidente, déposer ce rapport, là, ici, le rapport du GIEC. Donc, ça vous sera acheminé par courriel, parce que je trouve que c'est important d'en prendre acte.

Ce qui se passe avec les changements climatiques, ça se passe de... de façon moins fulgurante qu'une vague de COVID, mais les conséquences sont tout autant, sinon plus catastrophiques et potentiellement irréversibles.

Alors, il faut vraiment qu'on fasse tout ce qu'on peut, et, faire tout ce qu'on peut, tous les gouvernements doivent le faire. Puis, à notre échelle, ici, au Québec, concernant la Capitale-Nationale, tout ce qu'on peut, ça veut dire vraiment, là, tout faire pour non seulement ne pas retarder le projet de transport structurant, mais, si c'était possible, même, l'accélérer, mais, bref, faire en sorte qu'il soit livré dans les temps prévus sans modification supplémentaire. Puis chaque nouvelle demande de modification ou chaque nouvelle condition mise au financement entraîne des retards inévitables, puis les retards, c'est plus de 270 000 \$ par jour de retard et à peu près 100 millions par année. Alors, c'est énorme. Tu sais, on ne peut pas se permettre ça. C'est coûteux.

Et j'aimerais, donc, aujourd'hui, profiter de ce temps-là pour rappeler les raisons pour lesquelles ce projet-là est important, pour nous rappeler, là, l'importance de ce projet-là puis à quel point il va être bénéfique pour la Capitale-Nationale. Donc, c'est, évidemment, un projet qui est au coeur de la transition écologique et aussi économique de notre Capitale-Nationale. J'entendais, ce matin même, des représentants du milieu économique de Québec dire à quel point ils attendaient le tramway, que ça allait être un facteur qui allait être positif pour attirer de la main-d'oeuvre à Québec, pour pouvoir... pouvoir, justement, être compétitifs avec les autres grandes villes.

On se rappellera que la ville de Québec est la seule ville au Canada, de cette taille-là, qui n'a pas de réseau structurant. Et, quand les gens choisissent de dire : Je vais aller faire ma vie à quelque part, je vais me trouver un emploi, quand ils savent qu'il y a un métro, quand ils savent qu'il y a un tramway, ils se disent : Ça va couper mes frais de transport, c'est intéressant, ça améliore la qualité de vie, ça enlève le stress, le transport en commun, par rapport à la voiture et à la congestion. Alors, c'est quelque chose qui est attractif. C'est quelque chose qui favorise la mobilité de la main-d'oeuvre dans une ville. C'est quelque chose, aussi, qui favorise le bassin de recrutement pour une entreprise, parce qu'elle peut recruter du monde qui viennent de plus loin s'il y a, justement, un accès au transport en commun et que c'est facile. Ça lui permet de ne pas tout dépenser son terrain en stationnement. Ça sauve des coûts sociaux absolument phénoménaux et ça a des impacts positifs sur la santé. Alors, ça, c'est pour l'économie, là.

On a ici un milieu des affaires, à Québec, qui est assez unanime pour dire : Ce projet-là, on en a besoin, ça fait longtemps, il ne faut pas le ralentir, il faut l'accélérer, parce qu'on est en pénurie de main-d'oeuvre. Québec doit attirer du nouveau monde, et puis, ces gens-là, ça va faire une différence. Il ne faut pas qu'ils soient plus attirés par... par Montréal à cause que, justement, il y a un transport en commun plus développé. Il faut qu'on soit compétitifs, il faut qu'on passe par là, puis ça va être bon pour tout le monde.

• (10 h 10) •

L'autre... Un autre argument, là, c'est que — basé sur l'implantation des tramways qu'on a vus ailleurs dans le monde — ça va créer une hausse d'achalandage importante, l'arrivée du tramway, une hausse d'achalandage dont... de plusieurs millions de transports par jour... pas par jour, par année. Par jour, c'est un peu optimiste. J'essaie de retrouver le chiffre exact, là. Ce ne sera pas très long. Bon, je ne le retrouve pas tout de suite trop facilement puis je ne veux pas... je veux... Donc, disons, ce chiffre-là est sous réserve un peu. En fait, c'est 3,6 millions de passages, donc, par année que ça pourrait créer de plus, comme achalandage, et ça, 3,6 millions de passages, bien, ça veut dire beaucoup moins d'autos sur les routes. Beaucoup moins d'autos sur les routes, là, ça veut dire plus de fluidité sur les ponts, ça veut dire plus de fluidité sur la 40, qui ne refoulera pas, à 5 kilomètres-heure, jusqu'à la sortie chemin du Lac, à Saint-Augustin, où, justement, la ministre de la Capitale-Nationale disait, l'autre jour, en Chambre, que c'est là qu'elle habitait puis qu'elle comprenait la situation des gens qui sont là. Bien, je dis : Moi aussi, je la comprends. Moi, j'ai travaillé au Campus Notre-Dame-de-Foy, puis, tous les matins, j'étais dans le sens inverse du trafic, puis je voyais les gens à côté de moi, dans l'autre... Jusqu'à chemin du Lac, c'est à 5 kilomètres-heure, ça n'a pas de bon sens, sur la 40.

Donc, le transport en commun avec les stationnements incitatifs, les gens qui vont pouvoir prendre le tramway pour se rendre jusque sur la colline Parlementaire, si c'est là qu'ils travaillent, ça va avoir un impact significatif sur la congestion puis sur la mobilité des gens de la périphérie de Québec. C'est donc quelque chose qu'on doit aller... qu'on doit favoriser.

Puis la question... Ça, je suis persuadé que, de toute façon, le ministre est d'accord déjà, mais la question de la rue partagée n'est pas un obstacle à ça, parce que ce tronçon-là de 500 mètres, là... Bien, c'est assez clair que, si on fait le tramway, l'impact positif sur la congestion du transfert modal vers le transport en commun va être infiniment... bien, pas infiniment, là, ça se chiffre, mais va être énormément plus grand que... que les... disons, le ralentissement des quelques voitures qui vont passer à 20 kilomètres-heure sur un tronçon de 500 mètres au centre-ville. Ça n'aura clairement pas d'impact à Saint-Agapit, ça n'aura pas d'impact dans Portneuf, si ce n'est un impact positif, parce qu'on va... on va favoriser un transfert modal. Donc, voilà.

Un autre argument qu'on peut amener, c'est la question de... Bien, j'ai, en fait, une image à vous montrer, là. Tu sais, souvent, quand on dit : Une rue partagée de 500 mètres — j'ai entendu ça, là — ça va créer de la congestion, ça va augmenter le temps de transport... J'ai une image à vous montrer, là. Regardez, ça, c'est 1 000 personnes, O.K., qui se déplacent. Donc, pour transporter 1 000 personnes, là, ça prend quatre trams, 15 bus... bien, quatre trams, ou 15 bus, ou encore 625 autos. Puis ça, c'est des chiffres qui sont très conservateurs, parce qu'on m'a dit que, dans la réalité de la ville de Québec, ce serait plutôt 800 voitures, parce qu'il y a moins de covoiturage que dans la moyenne nord-américaine. Alors, ce serait encore plus d'autos.

Alors, quand moi, je regarde cette affiche-là, je me dis : Qu'est-ce qui cause la congestion? Tu sais, c'est clairement les voitures qui causent la congestion. Et l'idée, là, c'est que ces automobilistes-là, là, si, pour chaque auto qui va...

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

M. Zanetti : ...chaque conducteur qui va se retrouver... Ah! c'est terminé.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Oui, c'est terminé. Merci, M. le député. Vous pourrez poursuivre. Je cède donc maintenant la parole au ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles pour une période de 10 minutes.

Réponse du ministre

M. Jonatan Julien

M. Julien : Oui. Merci. Merci, Mme la Présidente. Un grand plaisir d'être ici avec vous, chers collègues des trois partis d'opposition, également, mes collègues ici, de la banquette gouvernementale. Je suis heureux d'avoir l'occasion de faire le point avec vous sur... sur le grand projet de transport collectif dans la grande région de Québec et également sur le volet électrification des transports. Je souhaite d'ailleurs, permettez-moi, Mme la Présidente, un prompt rétablissement à mon collègue le ministre des Transports, qui ne peut pas être avec nous ce matin. Comme vous le savez, je le remplace.

C'est un dossier qui me tient particulièrement à coeur et qui est important pour notre gouvernement, car, comme vous tous, ce qu'on souhaite, au gouvernement, c'est d'améliorer durablement la mobilité, et surtout que cette amélioration soit au bénéfice de tous les citoyens de la grande région de la Capitale-Nationale et également, là, naturellement, là, de Chaudière-Appalaches. On veut une amélioration au bénéfice de tous ces citoyens-là. Ce sont les gens qu'on représente, que je représente, que vous représentez, et c'est pour ça que ce bénéfice-là doit être pour l'ensemble de ceux-ci.

Je suis très fier. Je suis très fier, Mme la Présidente, de la vision qui a été présentée par notre gouvernement en ce qui a trait au transport collectif pour la région métropolitaine de Québec, le Réseau express de la Capitale. Mme la Présidente, jamais un gouvernement n'a eu autant d'ambition pour la grande région, jamais. Comme gouvernement, nous avons la responsabilité d'intégrer tous les projets de transport collectif dans une optique régionale. Je trouve important aujourd'hui de rappeler, justement, les différentes composantes de notre vision, qui sont indissociables, qui doivent être intégrées en complémentarité, justement, pour atteindre l'objectif qu'on se fixe d'améliorer, de manière durable, la mobilité pour l'ensemble des citoyens de la grande région.

Dans le cadre du REC, là, le Réseau express de la Capitale — donc, dorénavant, je l'appellerai le REC — le gouvernement du Québec mise sur deux axes de déplacement. On a l'axe nord-sud, l'axe est-ouest. Et on doit le faire en complémentarité, Mme la Présidente. Et il y a quatre grands projets qui, mis ensemble... des grands projets de transport collectif qui, déployés ensemble, vont nous permettre d'atteindre cet objectif-là. On ne peut pas regarder seulement une partie de ce REC, qui n'est pas... qui n'est pas, à lui seul, la solution intégrée de ce qu'on veut amener pour la grande région de Québec.

Alors, les quatre grands éléments qui sont à l'intérieur du REC, vous les connaissez, mais on va les rappeler. Il y a le tunnel Québec-Lévis avec une part de transport collectif, il y a, naturellement, la colonne vertébrale de l'axe est-ouest qui est le tramway, il y a la desserte des banlieues de Québec, qui a toujours été, dans la perspective gouvernementale et de notre gouvernement, un élément essentiel, c'est-à-dire comment on peut desservir les citoyens qui ne sont pas sur l'axe tramway d'une manière plus optimisée, et il y a la desserte également sur la Rive-Sud, de même nature, en transport collectif. Et c'est les liens entre ces quatre éléments-là, ces quatre projets-là qui font en sorte que, comme gouvernement, on va atteindre l'objectif qu'on s'est donné d'améliorer l'efficacité de la mobilité dans la grande région de Québec, de la mobilité durable. Nous entendons nous assurer que ces divers projets soient, justement, intégrés le plus efficacement possible. C'est... c'est, justement, l'idée derrière ce réseau, que chaque composante se complète, qu'elle se renforce, qu'elle s'optimise, et c'est l'ensemble des quatre composantes qui, ensemble, va atteindre les résultats souhaités, et non pas une à une.

Vous savez, Mme la Présidente, on a toujours été, et on le maintient, au gouvernement, favorables au projet de tramway à Québec et on veut le réaliser, justement, en travaillant étroitement avec la ville de Québec, comme on l'a toujours fait, comme on l'a toujours fait. Le tramway s'inscrit, justement, dans le Réseau express de la Capitale avec, oui, le tunnel Québec-Lévis, puis ça fait partie d'une vision, comme je mentionnais, régionale du transport de la grande région. Notre vision inclut, effectivement, le centre-ville, où on est actuellement, le centre-ville de Québec, mais ça inclut également Lévis, ça inclut les banlieues de Québec. C'est cette vision d'équilibre qu'on doit chercher dans la mobilité durable collective pour la région de Québec.

Moi, je suis un exemple, en réalité, de citoyen de la région de Québec. J'ai 50 ans. J'ai toujours... Je suis... Je viens de Québec. Je demeure à Québec. Je suis né à Loretteville, j'ai grandi à Lac-Beauport. J'ai fini mon adolescence puis l'âge adulte, une quinzaine d'années, rue Père-Marquette, coin Belvédère, donc à 50 mètres de René-Lévesque, une quinzaine d'années. J'ai eu mes enfants. Je suis allé à Val-Bélair, puis maintenant Neufchâtel-Lebourgneuf. Donc, dans la vie, les citoyens d'une région évoluent, et, dépendant de leurs aspirations, de leurs enjeux, ils se mobilisent et ils changent d'endroit. J'en suis l'exemple. Et je pourrais nommer plein d'exemples comme ceux-là.

• (10 h 20) •

Dans toutes ces situations-là, comme citoyen de la grande région de Québec, j'ai le droit, j'ai le droit d'avoir accès à de la mobilité collective durable de qualité, de pouvoir cheminer à travers ce réseau-là. Alors, on ne peut pas regarder uniquement, dans un faisceau très étroit, un seul projet. On doit l'élargir pour répondre, justement, aux préoccupations de l'ensemble de la population d'une grande région.

Ah! on ne fera jamais l'unanimité, Mme la Présidente, là. Ça, je comprends bien ça. Ce que je conçois, cependant, et je crois que ça a été énoncé à la fois par nous... et tout le monde en convient, le maire de Québec également, on doit travailler à l'amélioration de l'acceptabilité sociale du projet. Ça a été nommé, ça a été redit. Il y a des enjeux à cet égard-là à Québec. Refuser de le dire, c'est refuser de regarder la vérité en face. Et on souhaite contribuer, comme gouvernement, en collaboration avec la ville de Québec, à l'amélioration de cette acceptabilité sociale pour un projet d'envergure comme le tramway, mais comme tous les projets qui sont liés au Réseau express de la Capitale, parce qu'à la fin on fait ça pour qui, Mme la Présidente? Pour qui on fait ces projets-là? Ce n'est pas pour une idéologie. C'est pour améliorer, clairement, la qualité de vie des citoyens qui habitent la grande région de Québec—Chaudière-Appalaches. Il ne faut jamais se détourner de cette ambition-là et de cette responsabilité-là.

Donc, une condition de succès du projet qu'on a devant nous, Mme la Présidente, est, clairement, de s'assurer que tous les projets de transport collectif qui font partie du REC, tous les projets qui sont identifiés, en premier chef, le tramway, obtiennent cette acceptabilité sociale, et on s'engage, comme gouvernement, à travailler à cette augmentation de l'acceptabilité sociale.

Maintenant, pour l'émission des décrets, il s'est dit plein de choses. Je réitère que les décrets seront émis à la date qui a été convenue et prévue, le 6 avril prochain. On ne déroge pas de ça et on sera au rendez-vous. Notre gouvernement, en réalité, souhaite que le Réseau express de la Capitale soit mis de l'avant, qu'il réponde aux aspirations des gens de toute la région de Québec. Et on veut une approche équilibrée, justement, pour s'assurer que ce qui va être mis en place, proposé, avec des investissements nécessaires de milliards de dollars... qu'on ne fasse pas l'économie de s'assurer que ces projets-là obtiennent le maximum d'acceptabilité sociale. Sinon, clairement, on ne jouerait pas notre rôle d'élus de représenter les citoyens qui nous font confiance. Alors, c'est là-dessus qu'on va travailler avec la ville de Québec dans les prochaines semaines pour s'assurer qu'on aille de l'avant avec tous ces projets.

Argumentation

La Présidente (Mme Grondin) : ...M. le ministre. Nous allons débiter la période d'échange. Donc, M. le député de Jean-Lesage, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Zanetti : Je vous remercie, Mme la Présidente. Alors, j'ai bien entendu la déclaration d'ouverture du ministre et j'ai... Ça soulève quelques questions. D'abord, bon, je suis bien content de voir que le décret va être signé le 6 avril et que le gouvernement entend tenir le cap là-dessus, sur cet engagement, sur cette promesse, mais évidemment, ici, ce qui est la question fondamentale, c'est : Allez-vous le signer sans nouvelle condition, sans poser de nouvelles conditions par rapport à la rue... le projet de rue partagée sur René-Lévesque? C'est parce que le maire de Québec, clairement, entend livrer son projet en écoutant les consultations citoyennes qui ont été faites, en mettant une rue partagée. Donc, allez-vous le lui permettre? C'est ça, l'enjeu, finalement, ici. Nous, ce qu'on veut, c'est un décret le 6 avril, oui, pour ne pas avoir de retard, mais un décret qui respecte le champ de compétence de la ville de Québec à réaliser ce projet-là.

Le gouvernement a déjà mis énormément de conditions par rapport à ce projet-là. Des arguments de dire : Ah! c'est de la saine gestion, on est un gros bailleur de fonds, c'est normal qu'on mette des conditions, je comprends, mais ça a été fait. Il y a eu plusieurs conditions qui ont été énoncées... et ces conditions-là ont toutes été respectées. Et là il ne faut pas en ajouter des nouvelles, parce que ça, c'est vraiment retarder les choses, et ça nuit au projet.

Moi, je suis vraiment d'accord avec le ministre lorsqu'il dit : Il faut qu'on pense à tout le monde de la région de Québec, les gens des périphéries, de tous les quartiers centraux, des quartiers de banlieue, des gens qui sont à l'extérieur. Je suis parfaitement d'accord avec ça. Et je pense sincèrement qu'ici le noeud du problème qui nous occupe, la rue partagée, c'est quelque chose dont... qui va avoir des impacts bénéfiques sur tout le monde et sur l'ensemble de la mobilité à Québec, et donc sur les gens qui sont aussi en périphérie.

Ce tronçon-là, s'il permet, justement, une meilleure cohabitation des voitures avec les piétons, plus sécuritaire, puis s'il amène un transfert modal plus élevé, bien, il va soulager la congestion, et il va, donc, faciliter les déplacements de tout le monde et les rendre plus rapides. Les gens qui ne peuvent pas, pour une raison ou pour une autre... pour qui ce n'est pas pratique parce que le tracé ne convient pas exactement à leur situation, puis qui ne peuvent pas prendre le transport en commun, et qui devront prendre la voiture, comme ça nous est... comme ça nous arrive tout le temps — moi, ça m'arrivait quand il fallait que j'aille travailler à Saint-Augustin puis que j'habitais à Québec — bien... bien, alors, ces gens-là, ils vont pouvoir y aller plus vite parce que d'autres auront eu une alternative rapide.

Et j'aimerais savoir, en fait... J'aimerais que le ministre réponde à cette question-là, c'est-à-dire : Le décret sera-t-il signé sans nouvelle condition, tel que ça avait été entendu au départ? Et aussi est-ce que... C'est quoi, exactement, le problème avec le... la rue partagée sur René-Lévesque? Quels sont, exactement, là, les arguments du gouvernement, les craintes que le gouvernement a par rapport à ce tronçon de rue partagée là? Et quelles... Est-ce que ces craintes-là ont été vérifiées par... avec les experts du ministère des Transports? Est-ce que ce sont des craintes qui sont avérées? Parce qu'on comprend, là, ça ne prend pas la tête à Papineau pour comprendre que, si, sur 500 mètres, les voitures vont à 20 kilomètres-heure plutôt qu'à 50, au maximum... Quoique, dans ce tronçon-là, étant donné la congestion, c'est bien rare qu'on va à 50 kilomètres-heure, là, pas à toutes les heures de la journée, en tout cas, là. Si vous allez là à l'heure de pointe, de toute façon, vous allez pas mal à 20 kilomètres-heure ou moins parce que c'est congestionné, parce qu'il n'y a pas de tramway. Mais est-ce que ces... Est-ce que ce ralentissement-là va être... va être plus significatif, plus négatif, comme effet, que l'allègement de la congestion qui va être généré par le transfert vers le tramway? C'est ça, la vraie question, je pense, qu'on doit se poser. Il y a des impacts négatifs, peut-être, mais quelle est leur ampleur? Puis est-ce que leur ampleur dépasse les impacts... les conséquences positives?

Je m'excuse, «impact», c'est un anglicisme dans ce contexte-là. Oui, «impact», c'est un anglicisme. Il faut dire «conséquence». «Impact», en français, ce serait comme l'impact d'un météorite, c'est-à-dire la trace laissée par quelque chose qui fait un gros choc. Donc, on peut l'utiliser, mais pas dans le contexte que je viens de dire. Conséquence. O.K. La capsule linguistique est terminée. Je devrais être plus économe de mon temps, mais, bon, en si bonne compagnie, on a envie de s'étendre.

Donc, voilà les questions que je vous pose et auxquelles j'aimerais que vous répondiez, parce que je veux que ce soit clair que le gouvernement prenne des décisions en fonction des meilleures pratiques, de l'objectif qui est affirmé, qui est d'améliorer la mobilité pour tous, pour tout le monde, incluant dans les banlieues. Alors, s'il y a vraiment un problème qui est causé puis un préjudice posé aux gens de la périphérie avec ce tronçon-là, en fait, sur quoi ça s'appuie? Est-ce que ça a été vérifié par les fonctionnaires du... par les experts, en fait, du ministère des Transports? Est-ce que le décret sera sans condition?

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Je cède maintenant la parole au ministre. Vous avez cinq minutes.

M. Julien : ...merci, Mme la Présidente. Donc, effectivement, comme je le mentionnais d'entrée de jeu, le décret, le 6 avril, va être autorisé, là. Je ne peux pas... C'est l'intention du gouvernement, clairement. Mais mon collègue de Jean-Lesage mentionne que toutes les conditions ont été... ont été rencontrées. On va retourner un peu en arrière, juste pour s'assurer, là, qu'on a les mêmes discussions.

On se souviendra que, comme gouvernement, les engagements qu'on avait pris, préélectoraux, à l'époque, c'était un projet de 3 milliards avec une desserte des banlieues nettement améliorée sur le volet nord et avec une interconnexion avec la Rive-Sud. Quelqu'un qui dirait que, depuis l'élection, on n'a pas cheminé de manière, je dirais, efficace avec les projets devant nous... Bien, je pense que, oui, il y a eu des modifications, oui, il y a eu des augmentations de coûts, oui, il y a eu également une décision que le gouvernement allait assumer certains frais supplémentaires, de manière... On a toujours collaboré d'une manière constructive avec la ville de Québec dans l'évolution du Réseau express de la Capitale ou du tramway, par le fait même, qui en fait partie, parce que, oui, on veut atteindre les objectifs qu'on s'est fixés, et on doit le faire en collaboration.

Moi, comme ancien élu de la ville de Québec, là, bien, je crois beaucoup, moi, à l'autonomie, l'autonomie des municipalités, là. Je l'ai défendue puis j'y crois, là, de manière très claire. A contrario, ce n'est pas être contre l'autonomie d'une municipalité quand, comme gouvernement, on vient mettre plus de 2 milliards de dollars à l'intérieur d'un projet de réseau structurant... d'être en mesure d'évaluer, avec le partenaire, l'évolution du dossier, les enjeux qu'il amène. C'est, justement, pour s'assurer qu'il réponde à cet engagement mutuel qu'on s'est donné d'améliorer la mobilité de manière durable pour l'ensemble des citoyens de la grande région de Québec.

• (10 h 30) •

Naturellement, quand mon collègue de Jean-Lesage focalise son attention spécifiquement sur le volet de 500 mètres de rue partagée, sur René-Lévesque, qui va faire en sorte que, de part et d'autre... Vous connaissez bien le secteur, je le sais. De part et d'autre, on a le chemin Sainte-Foy, on a la Grande Allée, la circulation de transit, la circulation locale. Bien, on comprend que, momentanément, ce choix-là a — moi, je vais l'utiliser — un impact, excusez-moi la digression. Mais ça, c'est un élément. Mais on a un réseau de 20 kilomètres auquel on va collaborer, justement, avec la ville de Québec pour s'assurer que les conditions de succès de ce projet-là, comme les conditions de succès de tous les projets qui sont inclus à l'intérieur du REC soient rencontrées.

Puis je réitère la principale condition de succès, Mme la Présidente. N'oublions jamais pourquoi on est ici, aujourd'hui, en train de discuter de projets structurants comme le tramway, comme le troisième lien, le tunnel Québec-Lévis, comme une meilleure desserte des banlieues, comme une amélioration des dessertes sur la Rive-Sud. L'objectif qu'on doit avoir ici, de manière commune, Mme la Présidente, c'est de répondre, de répondre aux exigences de la population quant à l'amélioration de leur qualité de vie, qui se traduit par une meilleure mobilité. Donc, l'acceptabilité sociale du projet qui est nommée par le maire de Québec, qui est nommée par nous, c'est un enjeu qui doit être pris en considération de manière sine qua non. Et tout ce qu'on va faire comme gouvernement, c'est de s'assurer de travailler en collaboration avec la ville de Québec pour, justement, augmenter cette acceptabilité sociale, puisque ce qu'on fait, nous, Mme la Présidente, c'est... on travaille pour les gens de la région.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le ministre. Donc, je cède la parole à la députée de Jean-Talon.

Mme Boutin : ...mon micro fonctionne? O.K. Il fonctionne mieux. Je vais rebondir tout de suite sur ce que ce ministre vient de dire. Puis je veux réitérer, là, que ce soit bien clair, là, que, depuis un bon bout de temps, là, on appuie ce projet-là. Nous, ça fait partie d'une vision régionale que nous avons de la mobilité, qui répond à un enjeu. En fait, c'est un enjeu de mobilité. On veut améliorer la mobilité dans toute la grande région de Québec et dans la région de Chaudière-Appalaches. Puis c'est pour ça que ma collègue également de Côte-du-Sud est ici présente. Je pense qu'elle va avoir une... pouvoir nous présenter une belle vision, une belle perspective régionale.

Mais permettez-moi de revenir un petit peu dans le temps pour mieux contextualiser, là, pas le débat, là, mais la discussion qu'on a aujourd'hui. Je trouve ça plate, je ne vois pas bien le député de Jean-Lesage, hein? Je suis comme... pas une bonne vue d'ensemble. On se souvient qu'en 2017, lorsque c'était Régis Labeaume, le maire de Québec, bon, il avait abandonné le projet de SRB parce qu'il était jugé un petit peu trop onéreux par la population, ce n'était pas superbien attaché avec la Rive-Sud. Il y a eu plusieurs enjeux. Puis c'était dommage, parce que c'était

quand même un projet de transport structurant, là, qui est nécessaire dans la région de Québec. Après ça, il y a eu l'élection en 2017. Régis Labeaume n'était pas... n'a jamais présenté le projet de tramway. Et c'est après l'élection que ce projet-là est revenu sur la table et a été présenté à la population, en fait, qui a été... pas vraiment soumis à la population mais qui était présenté comme un engagement de la mairie de Québec, ce qui est quand même surprenant, parce que jamais la population de Québec n'a pu se prononcer démocratiquement sur ce projet-là.

Ceci étant dit, on a quand même embarqué dans le projet, puisqu'en 2019 le projet de loi, justement, qui a été présenté, la loi concernant... le projet de loi n° 26, la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec, a été présenté à l'Assemblée nationale et adopté, là... là, je ne veux pas utiliser d'anglicisme, là, je voulais dire «fast track», c'est très... c'est un gros anglicisme, mais sur la voie rapide, là. On s'entend, ça a été... Je vois le député Jean-Lesage, là, qui me regarde. Il va me faire un petit cours de français après. Mais les consultations particulières, l'étude détaillée, tout ça a été fait, là, de manière très, très rapide, juste à la fin de la session parlementaire, la journée du 11 juin 2019. Donc, ça montrait un petit peu notre... en fait, pas un petit peu, beaucoup notre volonté d'aller de l'avant avec ce projet-là, puisque c'était nous qui étions au pouvoir en 2019.

Par la suite, le BAPE a déposé son rapport. Puis je veux en parler un petit peu, parce que, tu sais, le BAPE, c'est quand même une institution qui est importante, puis je pense que c'était important, justement, de prendre en considération. Ils avaient soulevé quelques enjeux. Ils avaient soulevé l'enjeu qu'il n'y avait pas eu assez d'études pour comparer toutes les technologies qui étaient à notre disposition. Le tramway a été mis de l'avant, là, rapidement. La desserte des banlieues n'était pas assez prise en considération, puis ça, c'est un enjeu que nous, on a trouvé important d'adresser, puis c'est pour ça qu'on avait demandé à la ville de faire des modifications, là, à son tracé. Il y a eu des premières modifications. On a redemandé, justement, on a renégocié pour d'autres modifications. Puis c'était tellement important pour nous qu'on a décidé d'embarquer pour, justement, financer cette partie-là.

Il y a un autre constat qui a été fait dans le BAPE, on en a peu communiqué, mais mon collègue ministre vient de l'évoquer, c'est la communication insatisfaisante qui a été faite avec les citoyens. Ce projet-là n'a jamais fait preuve de... n'a jamais eu droit à des vraies consultations, plus eu des séances d'information. Puis c'est important de le dire, parce que le BAPE, il y a une section sur ça, il recommande... «est d'avis que l'initiateur du projet pourrait mettre davantage à profit les contributions citoyennes afin de concevoir un projet et de gérer des enjeux qu'il suscite dans une perspective de coconstruction en mobilisant les comités de bon voisinage». Puis ça, c'est quelque chose qui nous préoccupe, parce que nous, comme députés, on est interpellés par cette question-là.

Puis je vois le temps qui file. Par exemple, sur le boulevard Laurier... Bon, moi, j'habite dans ce coin-là, je passe là tous les jours, puis il y a beaucoup de groupes, des grosses résidences, qui m'ont dit qu'ils aimeraient que la ville vienne leur faire des séances d'information, leur parler des mesures d'atténuation. Qu'est-ce qui va être mis en place, justement, pour faciliter la circulation? Eux, ils ont de réelles préoccupations et ils n'ont jamais eu l'occasion de se prononcer là-dessus. Oui, il y a eu des consultations récentes sur la voie partagée, puis c'est très bien, là, je salue cette initiative-là, mais c'est une consultation en ligne qui a été faite, qui a rejoint 2 099 personnes, puis ce n'est pas une consultation sur le projet, sur les mesures d'atténuation.

Puis, je pense, c'est juste ça que nous, on tente de dire, c'est que c'est important pour nous que les citoyens puissent se faire entendre pour qu'on puisse bonifier le projet, sécuriser les citoyens, qu'ils se sentent... qu'ils sentent qu'ils ont le meilleur projet pour eux. C'est vraiment ça qu'on veut soulever. C'est fondamental d'avoir l'acceptabilité d'un projet et de tous les projets qui vont s'intégrer dans le Réseau express de la Capitale, dont j'aurai l'occasion de parler dans un prochain bloc, Mme la Présidente. Mais alors je vous remercie.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup, Mme la députée. Donc, nous amorçons la deuxième série d'interventions, et je cède, donc, la parole au député des Îles-de-la-Madeleine.

• (10 h 40) •

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci à mon collègue de Jean-Lesage de nous permettre de discuter de ce dossier fort important. Merci au ministre d'être présent en remplacement de son collègue qui est retenu à la maison. Et merci à ma collègue ici, du Parti libéral, de me permettre de passer un peu avant l'heure prévue pour me permettre de participer à d'autres activités un peu plus tard aujourd'hui.

Tellement à dire, si peu de temps. Par où commencer? D'abord, je suis heureux d'être ici mais en même temps extrêmement déçu dans la mesure où, le 15 juin 2019, ça fera bientôt trois ans. On pensait véritablement que le dossier était réglé. Nous avons adopté un projet de loi de façon expresse, sur la voie rapide, pour permettre de donner les pouvoirs à la ville de Québec d'aller de l'avant enfin dans le dossier du tramway. Et de se retrouver trois ans plus tard dans un débat, à savoir si véritablement le gouvernement va permettre enfin à la ville d'aller en appel d'offres en adoptant un décret, c'est presque surréaliste et extrêmement décevant.

Alors, le ministre disait tout à l'heure : Pourquoi sommes-nous ici? Rappelons-nous, nous sommes ici essentiellement parce que le maire Marchand en a appelé à la population dans l'espace public pour raisonner le gouvernement, pour qu'il aille de l'avant et cesse de retarder le projet. Et on sait que chaque retard du projet au cours des deux dernières années a entraîné une augmentation des coûts de ce projet-là. On a aussi... Et la CAQ l'a admis il y a tout juste quelques minutes, mes vis-à-vis du parti gouvernemental, qu'ils avaient... ils étaient intervenus dans le projet pour toutes sortes de raisons, pour le bonifier suite aux auditions du BAPE, mais, en réalité...

L'élément clé, moi, que je veux faire valoir aujourd'hui... Quand il est question, par exemple, d'être pragmatiques, de répondre à des besoins, on y est, on est exactement au même endroit que le ministre, que ce projet-là ne fera jamais l'unanimité, bien sûr qu'il ne fera jamais l'unanimité, qu'il faut s'assurer d'avoir l'acceptabilité sociale, exactement ce qu'on pense aussi. Ce qu'on n'arrive pas à comprendre, c'est pourquoi on semble sous-tendre que la ville n'a pas

fait son travail à cet égard pour, justement, répondre aux besoins de ses citoyens, pour arriver avec un projet qui soit acceptable pour la majorité, pour favoriser l'acceptabilité sociale. En quoi est-ce que les députés de la région de Québec, sur la base de leurs contacts avec les citoyens, ou de sondages, ou même des échos qu'ils auraient pu avoir de Saint-Agapit ou de Saint-Apollinaire, puissent se dire que la ville n'a pas fait son travail adéquatement lors de ces consultations? C'est, pour nous, une ingérence qui va à l'encontre des compétences partagées, là, que peuvent avoir le gouvernement et la ville dans un projet comme celui-là, et qui va à l'encontre aussi de l'article 2 du projet de loi n° 26 qu'on a adopté et qui dit que «seule la ville de Québec a compétence pour réaliser le réseau».

Alors, à ce moment-ci, moi, je voudrais poser une question qui a déjà été signifiée, mais je voudrais que la réponse soit limpide et claire, précise et transparente, de la part du ministre. Il vient de s'engager à ce que le décret soit adopté le 6 avril prochain. Est-ce que ce décret-là va respecter les compétences de la ville de Québec, tel que le gouvernement s'est engagé à le faire lors de l'adoption d'une motion pas plus tard que cette semaine, ici même, au salon bleu, pour s'assurer que les compétences des villes et des municipalités soient respectées en tout temps?

Est-ce qu'en d'autres mots, là, le projet de la ville auquel le bureau de projet s'est astreint depuis des mois et des mois, auquel... travaux au cours desquels le gouvernement a été impliqué et engagé par ses émissaires... Est-ce que le projet qui est maintenant sur la table, et qui doit aller de l'avant, et qui doit enfin se réaliser, pour toutes les raisons qui peuvent être invoquées et que je n'ai pas le temps d'aborder, là, pour des raisons, évidemment, qui ont trait à la transition énergétique, à la mobilité durable et efficace, au fait que la ville de Québec, encore aujourd'hui, et c'est un peu honteux, est la seule ville d'une telle envergure à ne pas avoir de réseau structurant de transport... qu'on puisse enfin régler cette erreur historique et qu'on puisse aller de l'avant, de façon efficace, rapide et pragmatique, avec un projet qui a tout le potentiel de répondre au plus grand besoin des citoyens de la ville de Québec et des villes environnantes? Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Donc, je cède la parole au ministre, cinq minutes.

M. Julien : Oui. Merci, Mme la Présidente. Bon, bien, dans le court laps de temps, il y a plusieurs choses qui ont été abordées, et ça va me faire plaisir de répondre aux éléments, là, amenés par mon collègue.

Depuis la première fois qu'on a clairement mentionné le projet de tramway à la ville de Québec — je m'en souviens, j'y étais, c'est postélectoral, novembre 2017, à la ville de Québec, qu'il a été énoncé une volonté de faire un réseau structurant sous la forme d'un tramway, engagement de la ville avec, naturellement, l'apport du gouvernement, 2017, un projet de... à l'époque, estimé à 3,3 milliards, avec un 300 millions d'aménagements à la charge de la ville de Québec, qui a débuté en novembre 2017 — il a beaucoup évolué. Il y a des analyses des coûts. Et le gouvernement, notre gouvernement, a toujours contribué à l'avancement de ce projet-là, c'est-à-dire que, si on se retrouve, un peu plus de quatre ans après le premier balbutiement d'un projet de 4 milliards de dollars, où on est rendus aujourd'hui, c'est parce qu'il y a eu un travail en collégialité qui a été fait avec la ville de Québec pour faire avancer le projet.

Prenons le temps de regarder ça. Ainsi, effectivement, en juin 2019, on a fait adopter la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec. On était là. Nous avons conclu une entente avec la ville de Montréal, on s'en souviendra, afin de rendre disponible un montant de 800 millions de dollars provenant de l'entente bilatérale intégrée, parce que ça n'avait pas été attaché, ça, par le précédent gouvernement. Il avait lancé une idée, on l'a attachée. Ça a fait en sorte aussi... qui a permis de boucler le financement fédéral du tramway à 1,2 milliard de dollars. Notre gouvernement, ça.

En 2020, la ville de Québec a présenté une nouvelle proposition pour ce projet. Le coût était en augmentation de plusieurs... de plusieurs éléments qui faisaient en sorte que le coût augmentait de manière considérable. Conséquemment, on a demandé des études supplémentaires. Le coût attendu a augmenté. Comme gouvernement responsable, il faut faire des études supplémentaires, à moins que quelqu'un, ici, me dise : Bien non, écoute, c'est un chèque en blanc. Bien non, on n'est pas là. Mais, encore là, dans cette démarche-là, on est en collaboration, on est en partenariat avec la ville de Québec. On n'a pas dit : Non, non, on met un terme à ça. Ceux qui nous disent qu'on veut mettre un terme à ça, on l'aurait fait, on l'aurait fait bien avant. On a toujours continué de cheminer de manière positive, de manière positive avec la ville de Québec pour que ce projet avance, malgré les aléas des changements, de l'augmentation des coûts, du financement du fédéral. On a toujours été à leurs côtés.

Maintenant, j'espère que mon collègue du Parti québécois est d'accord avec nous que, sur les dépassements de coûts, ce serait intéressant que le gouvernement fédéral paie sa juste part, sa juste part étant celle... le pourcentage défrayé actuellement dans le projet prédépassement de coûts. Mais, si mon collègue du Parti québécois n'est pas confortable avec cette position-là, qu'il l'énonce, mais, pour nous, c'est essentiel, puis on y travaille activement.

Maintenant, pour l'acceptabilité sociale, on ne sort pas ça d'une boule de cristal. Souvenons-nous que le maire de Québec, l'actuel maire de Québec l'a clairement mentionné durant toute sa campagne électorale : «Bruno Marchand n'est plus convaincu que le tramway est acceptable», avec les dépassements de coûts de 600 millions, avec des enjeux de modifications. Clairement, lui-même le perçoit et le voit. Lui-même, il est d'accord avec nous que l'acceptabilité sociale d'un projet d'envergure comme celui-là est essentielle.

Maintenant, comment on fixe ça, l'acceptabilité sociale? À quel niveau? Convenons ensemble que, si une majorité des gens n'y croit pas, il n'y a pas d'acceptabilité sociale. On va travailler, parce qu'on pense que c'est un bon projet. On va travailler avec la ville de Québec pour s'assurer, en réalité, de démontrer auprès de la population que c'est un bon projet. Mais, à la fin, Mme la Présidente, on travaille pour améliorer la qualité de vie des citoyens. C'est pour eux, ce projet-là.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le ministre. Donc, Mme la députée de Côte-du-Sud, cinq minutes.

Mme Proulx (Côte-du-Sud) : Merci, Mme la Présidente. Permettez-moi un moment, tout d'abord, pour saluer mon collègue ministre des Ressources naturelles et, bien sûr, ma collègue députée de Jean-Talon qui est directement touchée par ce projet. Merci aussi au député de Jean-Lesage pour son interpellation d'aujourd'hui. C'est un sujet préoccupant et crucial pour l'ensemble du Québec. C'est un grand plaisir de se retrouver ici, au salon bleu, en plein vendredi matin, pour discuter de transport structurant.

Avant de parler de 500 mètres de développement sur une route de la région de Québec, permettez-moi, Mme la Présidente, un recul dans l'histoire du développement du Québec. On peut voir comment se sont développées un peu, là, dans les différentes régions du Québec, là, les infrastructures routières ou même de transport dans tout le Québec. À preuve, on a vu que, dans les années 50, 60, Montréal s'est développée beaucoup autour du transport en commun. On a fait le métro. On a fait du transport collectif une priorité. Si on compare avec la région de Québec, historiquement, on peut constater, on peut observer que tout s'est développé autour des infrastructures routières.

• (10 h 50) •

Pourquoi je parle de ça? Parce qu'on est en plein changement de paradigme pour la région de Québec en matière de transport collectif. La majorité des gens de la région de Québec, puis j'inclus aussi la région de Chaudière-Appalaches, on est habitués de rouler en voiture. Ça fait partie de notre ADN de rouler en voiture, de prendre notre auto pour rouler. Je me souviens, quand j'étais étudiante ici, au cégep de Sainte-Foy — j'ai moi-même habité la région de Québec — il n'était pas question que je prenne l'autobus. C'était impossible de se déplacer dans toute la région de Québec en autobus. Je travaillais à Sainte-Foy comme entraîneuse de gymnastique. C'était impossible de me rendre le matin. Ça me prenait une voiture. Mes parents m'ont offert une voiture pour venir au cégep et circuler dans la ville de Québec. Je crois qu'on a ici un exemple où on avait une structure culturelle où on a à se déplacer en voiture.

C'est important, ce recul historique là, parce qu'on est en train de travailler sur les ambitions à long terme de la région de Québec, puis j'inclus aussi Chaudière-Appalaches. Notre gouvernement a de l'ambition pour la région de Québec. Notre gouvernement veut voir, dans les 60 prochaines années, un nouveau pôle de développement économique, social, culturel innovant avec la région de Québec. Ça, pour nous, c'est très important. Puis le transport est un élément sine qua non de cette nouvelle approche de développement de toute la région. C'est celle d'avoir un réseau structurant qui tient compte, évidemment, de la préoccupation des citoyens.

Je l'ai dit, Mme la Présidente, on est en changement de paradigme. Puis, pour arriver à faire ce changement de paradigme là, moi, je crois sincèrement que ça nous prend l'acceptabilité sociale. On n'arrive pas à faire un changement de culture qui date de 60, 70 ans en criant ciseau puis en imposant un projet à la communauté. On arrive à ça, Mme la Présidente, en consultant, en posant des questions. Notre gouvernement a posé des questions aussi non pas en tentant de s'ingérer dans le projet, en tentant de bien saisir pour s'assurer qu'on a la meilleure approche de transport structurant pour la région de Québec et de Chaudière-Appalaches, pour l'avenir de cette région. On y croit. On est là. Ça nous passionne. Puis, comme députés, comme ministres, comme gouvernement, on a intérêt à être à l'écoute des citoyens, puis je pense que la ville de Québec aussi doit le faire. Même le maire l'a avoué récemment, que, pour lui, il y avait des volets du projet qui avaient été peut-être moins bien mis à l'épreuve auprès des citoyens. Donc, dans cette perspective-là, il est nécessaire qu'on consulte les citoyens, qu'ils soient partie prenante du projet. Moi, ce que j'ai envie de dire, c'est que c'est important, comme partenaire du projet, comme le gouvernement est partenaire de ce projet-là. Puis il est nécessaire et sain, dans une démocratie, aussi, de poser des questions. Ça ne veut pas dire qu'on veut s'ingérer, je tiens à le rappeler.

Donc, dans notre perspective à long terme, moi, comme résidente et représentante de Chaudière-Appalaches, je vois ce projet-là d'un bon œil. Puis, pour moi, aussi, je trouve ça important de pouvoir être impliqués dans ce genre de discussion. Avant, les municipalités, partout au Québec, travaillaient individuellement dans leurs petits silos, dans leurs petites réalités municipales. Maintenant, on voit grand pour le Québec. On a intérêt à travailler tous ensemble puis à voir les préoccupations de tout le monde.

Puis moi, comme citoyenne de Côte-du-Sud, et donc de Chaudière-Appalaches, je me sens interpellée puis je sens qu'enfin un gouvernement s'intéresse à une vision générale, à une vision à long terme du développement de la région de Québec. Puis c'est en passant par 500 mètres de consultations citoyennes qu'on va arriver aussi à développer ces ponts, ces bases de communication nécessaires à un développement harmonieux et qui respecte aussi l'environnement en utilisant les moyens de transport collectif.

Donc, Mme la Présidente, notre gouvernement est pour ce projet. On veut aller de l'avant, puis il faut prendre en compte tout le monde.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la députée. Nous sommes rendus à la troisième série d'interventions. Je cède donc maintenant la parole au député du deuxième groupe d'opposition, député de Jean-Lesage.

M. Zanetti : Je vous remercie, Mme la Présidente. Je vais réagir à certaines choses qui ont été dites. D'abord, bon, depuis le début, je n'ai pas été le seul à poser la question, il y avait aussi le député des Îles-de-la-Madeleine qui demandait, au fond : O.K., on vous entend, le décret sera signé le 6 avril, mais le sera-t-il sans nouvelle condition? Le sera-t-il en laissant le pouvoir à la ville de décider, suite aux consultations qu'elle a faites, de faire une rue partagée sur René-Lévesque? Alors, c'est une question qui reste en suspens. Peut-être que je suis optimiste, mais je me dis que peut-être que, si le ministre ne répond pas, c'est qu'ils sont en réflexion par rapport à ça, ce qui me donnerait quand même de l'espoir. Et là je suis content de ça. On va espérer que ça fonctionne, que ça tienne, mais voilà.

On a beaucoup parlé de consultations et d'acceptabilité sociale. Les trois députés, justement, gouvernementaux ont dit : Il y a là un problème. J'entendais la députée de Jean-Talon dire : Il n'y a pas eu de consultations sur le tramway,

c'étaient juste des séances d'information. C'était vrai à une certaine époque, c'était vrai sous l'ancienne administration, mais il y a clairement eu des nouvelles consultations qui ont été faites avec l'arrivée du nouveau maire. Tu sais, il y a des consultations qui sont... Puis il y avait des 500, 600 personnes dans des soirées virtuelles puis il y avait des consultations de commentaires sur Internet. C'était très accessible. Et moi, je connais des gens qui y ont assisté, puis ils posaient des questions, ils pouvaient donner leur avis. Donc, ce sont vraiment des vraies consultations et ce sont ces consultations qui mènent à la décision de faire un tronçon de rue partagé.

Donc, il y a quelque chose que je ne comprends pas dans la position du gouvernement par rapport à l'acceptabilité sociale. Ils disent : Il faut qu'il y ait de l'acceptabilité sociale. Puis là il y a des consultations que fait le maire, les citoyens disent : On veut une rue partagée, puis là, tout à coup, ah non! ça ne marche pas. Ça fait que, moi, la question que j'ai, c'est : Vous, en avez-vous fait, des consultations sur le tronçon René-Lévesque? Le maire en a fait. Les gens disent : On veut un tronçon rue partagée. Vous dites : Ça n'a pas de bon sens, il n'y a pas d'acceptabilité sociale pour ça. Les avez-vous faites, vous, les consultations? Alors, moi, je pense que non, parce qu'on l'aurait su, vous l'auriez dit. Mais, si jamais je me trompe, vous me le direz, ça m'intéresse beaucoup. Puis j'aimerais voir le détail de ça, évidemment.

La députée, justement, de Côte-du-Sud nous disait aussi : Il n'y a pas d'acceptabilité sociale, c'est important, l'acceptabilité sociale. Mais c'est ça qui se passe, là. Il y a des consultations depuis l'automne. Puis ce que le gouvernement est en train de faire, c'est de ne pas écouter les consultations puis de dire : On va mettre des nouvelles positions, sinon, il n'y a pas de financement. C'est ça, l'espèce de chantage qu'on a entendu puis que... On dit : Il ne faut pas rentrer là-dedans. Il faut laisser la ville décider. Consultez le monde puis écoutez les gens de Québec, qui disent, en ce moment, ça.

Puis j'entendais aussi certains commentaires par rapport au caractère de consultation démocratique sur l'ensemble du projet de tramway. Il y a eu clairement une consultation démocratique sur le tramway, puis c'est la dernière élection municipale. L'immense majorité, plus que 70 %, si ma mémoire est bonne, des conseillers qui ont été élus sont en faveur du tramway.

Et le maire, Bruno Marchand, actuel, que le ministre citait tout à l'heure en disant : Je ne suis plus sûr que c'est encore acceptable, bien, ce qu'il a fait, c'est qu'après ça il a dit : On va être derrière le tramway, on va le pousser puis on va faire des changements. Puis, les changements, il les a faits. Il y en a juste un, sur 10 changements qu'il voulait faire, qu'il n'a pas fait, puis c'est d'enfouir les câbles, parce qu'ils ont réalisé, après vérification, puis c'est ça qu'il disait dans sa promesse : Après vérification, on va voir si ça se peut d'enterrer les fils, que, finalement, le choix technologique, ça ne marchait pas, pour toutes sortes de raisons ultratechniques dont je ne me souviens plus exactement. Mais de dire : On va réduire la coupe d'arbres... C'est à ça que sert le projet de rue partagée. C'était un engagement. Il y avait 10 conditions. Là, je ne les connais pas par coeur, mais vous avez suivi le dossier, vous le savez.

Donc, essentiellement, c'était un parti protramway, et les gens de Québec ont voté pour ça. Et les gens sont... Et, depuis qu'il y a ce maire-là, il y a des consultations qui ne sont pas unilatérales : On vous informe de ce qu'on fait, mais on veut savoir ce que vous faites. Puis là les gens disent : On veut une rue partagée, puis là ça bloque.

Alors, on ne peut pas utiliser l'argument d'une grande acceptabilité sociale pour bloquer un mécanisme, clairement, qui est fondé sur des consultations et l'acceptabilité sociale, ça, c'est une contradiction qui ne fonctionne pas, à moins que vous fassiez des consultations vous-mêmes auprès des gens qui sont là puis que, tout à coup, pour des raisons obscures, ils vous disent exactement le contraire de ce qu'ils ont dit dans les précédentes consultations.

Alors, c'est clair qu'il faut de l'acceptabilité sociale pour ça, mais l'acceptabilité sociale, là, elle est là. Il y a eu des occasions démocratiques de se positionner, et puis ça a été fait, et puis là il y a les consultations sur le fin détail. Les gens réclament ça. Et il faut aller dans ce sens-là, parce que, sinon, bien, on n'écoute pas le monde. Alors, si on n'écoute pas le monde, je ne sais pas qui on écoute. Eh bien, vous aurez l'occasion de me le dire.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Je cède donc la parole au ministre. Vous avez cinq minutes. • (11 heures) •

M. Julien : Oui. Merci, Mme la Présidente. Bien, il s'est dit plusieurs choses et présumé plusieurs choses dans la dernière intervention. On ne bloque pas le projet. Ça a toujours été convenu, ça a toujours été su, et su également à la ville de Québec, que les décrets étaient prévus pour le 6 avril, aucune autre date, là, il y a eu de l'information sur d'autres dates, su et connu, à la ville de Québec, que, le 6 avril, les décrets seraient adoptés.

Pour ce qui est de l'acceptabilité sociale, c'est une notion qui est difficile à définir, mais une chose est certaine, c'est que, le défi de l'acceptabilité sociale du tramway, je pense que mon collègue de Jean-Lesage doit être le seul à penser qu'il ne s'agit pas d'un enjeu, parce qu'à la fois à la ville, à la fois au gouvernement on est favorables au tramway, mais on dit : Il y a un enjeu, là, il y a un enjeu, clairement. Et mes collègues qui, comme moi, qui, comme vous, sommes des députés de la région de Québec, de la grande région de Québec, bien, c'est certain qu'on voit ces préoccupations-là. C'est certain qu'on s'en fait parler. Et, à partir du moment où nous, on dit : Notre vision, au gouvernement, c'est le REC qui intègre clairement un réseau structurant, cette colonne vertébrale qui vient s'intégrer dans le REC, qui est le tramway, on ne peut pas faire l'économie, Mme la Présidente, de ne pas faire en sorte de bien communiquer, de bien informer et de mettre toujours, toujours aux premières loges de ces projets structurants, qui vont, effectivement, nous définir pour les 50, 60, même plus, prochaines années, les citoyens.

On ne défend pas une idéologie. On doit être équilibré dans les mesures qu'on apporte, et l'amélioration de la qualité de vie des citoyens doit être au coeur de nos préoccupations, et l'adhésion, l'adhésion, l'acceptabilité des citoyens à ces grands projets-là doit être au coeur de nos préoccupations. Alors, on ne baisse pas les bras, on ne dit pas qu'on est contre, on n'altère pas le chemin de la réalisation, mais c'est certain qu'une condition de succès clé sine qua non de tous les volets qui sont inclus à l'intérieur du REC, c'est l'acceptabilité sociale. Et ça, je pense qu'il n'y a personne qui pourrait dire que ce n'est pas le cas.

Mon collègue de Jean-Lesage mentionne que lui, il observe que cette acceptabilité-là, elle est démontrée, elle est assurée. Bien, je pense qu'on a encore du travail à faire, Mme la Présidente. Et je réitère qu'on va travailler avec la ville de Québec comme partenaire, justement, pour s'assurer que le projet qui est devant nous, que le projet qui est proposé, que le projet, qui est pour les 40, 50, 60 prochaines années, justement, soit en parfaite corrélation avec la volonté des citoyens de la grande région de Québec, justement, de se doter d'une mobilité collective structurante à la hauteur de leurs ambitions. Et c'est avec eux, aussi, qu'on doit le faire. On ne peut jamais les ignorer. Et je pense qu'il faut focaliser notre attention sur ces éléments-là.

Mais, je réitère, là, quand on regarde le cheminement en quatre ans, dont trois ans sous notre gouvernement, là, les principaux jalons qui ont été franchis, justement, pour faire en sorte que ce projet-là avance, un projet de plus de 4 milliards de dollars... de près de 4 milliards de dollars... Si quelqu'un pense que, depuis novembre 2017 jusqu'à aujourd'hui, pour un projet de cette envergure-là, on s'est traîné les pieds, c'est une mauvaise compréhension de projet d'envergure comme celui-là. Et je vous dirais qu'on franchit les étapes, en partenariat avec la ville de Québec, pour faire en sorte que ça donne un succès en bout de ligne.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le ministre. Donc, je cède la parole à la députée de Jean-Talon.

Mme Boutin : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je vais continuer sur la lancée de mon collègue ministre, qui est également député de la région de Québec, pour réitérer l'importance, pour nous, du... moi, je l'appelle le REC, plus que le R-E-C, le Réseau express de la Capitale-Nationale. Je pense que c'est une vision régionale que nous avons. Puis la condition d'acceptabilité sociale va pour tous les volets de ce projet-là. C'est pourquoi nous avons tant poussé, dans le passé, sur l'importance de la desserte des banlieues, d'avoir des voies réservées et de mieux permettre aux gens qui sont à Val-Bélair puis en périphérie de pouvoir se rendre éventuellement au tramway, qui est la colonne vertébrale de ce projet-là.

Puis on ne le remet pas en question. Puis la preuve, c'est qu'on est le principal bailleur de fonds. Là, on frôle le 2 milliards de dollars et on... Le député de Jean-Lesage, tout à l'heure, a dit que toutes les conditions avaient été remplies, mais ce n'est pas vrai. On a accepté, on a accepté de rompre l'une de nos propres conditions, qui était les dépassements de coûts, parce qu'on le sait, il y a une surchauffe de l'économie, il y a... le temps passe, il y a de l'inflation. Puis on a accepté que ce projet-là allait probablement coûter plus cher que prévu pour le réaliser, parce qu'on pense qu'il est important, mais, en tant que bailleur de fonds, on est en droit de poser des questions. Parce que nous, on est interpellés régulièrement par les citoyens, les citoyens qui sont... Finalement, ce sont les citoyens, les principaux bailleurs de fonds, parce que c'est l'argent des contribuables que l'on gère.

Donc, nous, on a un regard très pragmatique, puis la saine gestion des finances publiques est toujours quelque chose d'important pour nous. Donc, on veut réaliser ce projet-là. J'aime bien quand mon collègue dit : En collaboration avec la ville de Québec. On veut faire en sorte que l'acceptabilité sociale augmente. Puis c'est vrai que, dans tous les projets de transport collectif majeurs ailleurs dans le monde, il y a toujours un peu de résistance et de préoccupations, mais l'une des clés gagnantes, c'est la communication avec la population.

Et là le maire Bruno Marchand, il me l'a dit lui-même, personnellement, il a hérité de ce projet-là, qu'il défend, mais là il est en rattrapage au niveau communicationnel. Puis la réalité, c'est qu'il y a des préoccupations par rapport, entre autres, à la circulation dans certains secteurs de la ville, puis les gens... On ne dit pas qu'on ne veut pas faire ce projet-là, on dit que les communications par rapport aux mesures d'atténuation, les... vraiment, là, les détails du projet doivent être communiqués à la population, parce que, là, les gens nous posent des questions, à nous.

J'aimerais continuer sur la lancée du transport collectif à travers le Québec, parce que, dans le fond, le libellé de l'interpellation aujourd'hui parle de l'importance du transport collectif pour, justement, combattre les changements climatiques. Je ne sais pas si vous avez vu, là, tous les budgets qu'on a déposés, le PQI, mais on en est à près de 56,5 milliards de dollars sur 10 ans pour mettre en place des projets de transport collectif à travers le Québec. C'est immense. C'est du jamais-vu. Il n'y a jamais un gouvernement, à travers le Québec... dans l'histoire du Québec, qui a fait ça.

Puis on s'est fait critiquer, justement, par les collègues, là, de la deuxième opposition officielle sur le fait qu'on investisse 56,5 milliards de dollars en transport collectif versus 48,2 milliards dans le routier, mais là je voulais... vu que j'aime ça, les chiffres, moi, Mme la Présidente, je voulais préciser quelque chose. C'est que le 48,2 milliards de dollars qu'on a annoncé, c'est vraiment principalement pour le maintien des routes, qui est quelque chose d'assez important, d'avoir des routes, surtout si on focusse puis on se met à investir dans l'électrification des transports. Parce qu'on sait qu'en changements climatiques, justement, les transports, c'est 45 %, je pense, des émissions. Si on se met à investir dans les voitures électriques, les bornes électriques, bien, il faut quand même que ça roule quelque part. Puis j'étais surprise, cette semaine, d'entendre des collègues, là, de... justement, de Québec solidaire qui critiquaient le 48,2 milliards dans les routes versus le 56 milliards.

C'est sûr qu'on pourrait mettre 100 milliards dans le transport collectif puis dire : Bon, bien, vous ne prendrez pas de voiture électrique, vous ne prendrez rien, puis tout le monde en transport collectif, puis c'est ça, pas de choix, là, on s'en fout de ce que vous pensez, mais nous, on a une approche très différente. On pense que le transport collectif doit avoir sa place, dont le tramway de Québec, mais également des routes, comme le tunnel Québec-Lévis qui va relier les deux centres-villes, parce que... qui va inclure aussi du transport collectif mais, dans le futur, beaucoup de voitures électriques, parce que c'est là qu'on s'en va. Et nous, nous avons l'avantage incroyable, au Québec, d'avoir 98 % de notre électricité qui est produite de manière verte. Donc, nos voitures vont être vertes, contrairement à ce qui se passe, admettons, en Chine ou en Inde, où est-ce que les voitures ont beau être électriques, mais elles sont... l'électricité est produite avec des usines à charbon.

Ceci étant dit, je veux... Il me reste 30 secondes pour parler aussi du 250 millions de dollars du PEV, qui est le Plan pour une économie verte, pour l'électrification des autobus scolaires. Puis le... Je veux glisser un petit mot sur les 49 millions qu'on a annoncés, cette semaine, avec le maire de Québec pour permettre, justement, à la ville de Québec de mettre en place plusieurs initiatives, dont des bornes électriques, pour favoriser l'achat électrique. Parce que ce n'est pas vrai que c'est juste les crédits sur les voitures électriques qui vont stimuler l'achat, c'est également le nombre de bornes.

Donc, le transport collectif...

La Présidente (Mme Grondin) : Merci...

Mme Boutin : ...et les mesures vertes sont très importants pour nous.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la députée. Je suis désolée de vous interrompre. Donc, nous poursuivons avec la quatrième série d'interventions. Et maintenant je cède la parole à la députée de Saint-Laurent. Vous avez cinq minutes.

• (11 h 10) •

Mme Rizqy : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bonjour à tout le monde. Merci au député de Jean-Lesage pour cette interpellation, qui, moi, me rappelle la dernière interpellation que j'ai faite ici sur le tramway pour dire que les discussions piétinent, et qu'on n'avance pas, et que j'avais peur que ça déraile. Un an plus tard, nous sommes encore ici, au salon bleu.

Je veux être très claire. Pendant... J'ai noté le temps de parole, Mme la Présidente, du ministre ainsi que de la partie de la... des banquettes gouvernementales. En 40 minutes qu'ils ont parlé, je n'ai pas entendu ni le ministre, ni la députée de Jean-Talon, ni la députée de Côte-du-Sud dire une seule chose positive par rapport au tramway. Or, ils disent qu'ils veulent aider à améliorer l'acceptabilité sociale. Comment peuvent-ils améliorer l'acceptabilité sociale s'ils ne sont pas en mesure de dire aux gens qui nous écoutent pourquoi qu'un tramway peut avoir un impact favorable dans la vie des gens, un impact favorable dans notre lutte collective de changements climatiques? 40 minutes pour nous parler d'acceptabilité sociale, mais ils ne sont même pas capables eux-mêmes d'en faire la démonstration.

Et, quand on dit qu'on veut améliorer la communication pour l'acceptabilité sociale, première question au ministre : Est-ce qu'il rentre là-dedans les déclarations de ses différents collègues, le ministre du Transport, la vice-première ministre de la Capitale-Nationale... la vice-première ministre, pardon, du Québec et de la Capitale-Nationale ainsi que le ministre de la Transformation numérique? Est-ce que ça, ça aide aussi à l'acceptabilité sociale, lorsqu'on dit haut et fort que le maire de Québec veut polluer la vie des automobilistes? Je doute.

Aujourd'hui, depuis tantôt, ce que j'entends de ce côté-là de la Chambre, c'est qu'ils remettent en question l'acceptabilité sociale. Deuxième question pour eux : Une fois qu'une élection est faite, elle est tenue, n'est-ce pas ça, une démonstration de l'acceptabilité sociale? D'autant plus que, le maire qui a été élu, c'est dans sa plateforme. Il appuyait le tramway. Mme Savard, qui est arrivée deuxième, appuyait le tramway. Celle qui est arrivée quatrième, Mme Smith, appuyait le tramway. Ensemble, collectivement, pour les postes de maire, ils ont obtenu 70,8 % d'appui de la population. Est-ce que ça, c'est une démonstration d'acceptabilité sociale, pour eux? Je me pose la question.

Et là, maintenant, je vais m'adresser à la caméra. Depuis tantôt, on parle du décret du 6 avril. La question a été posée deux fois, une fois par le député de Jean-Lesage, une fois par le député des Îles-de-la-Madeleine. On comprend que le décret va être signé le 6 avril, mais, la question, on voulait savoir : Avec ou sans condition par rapport à la voie partagée? Le ministre a bien patiné mais n'a jamais répondu à cette question précise.

Alors, tous les maires du Québec, je m'adresse à vous. Si jamais le décret du 6 avril met une condition qui touche la voie partagée, alors, le gouvernement du Québec, pour la première fois, fera une ingérence municipale par décret. Et ça, ça ne touche pas la ville de Québec, ça vous touche tous. Ça veut dire que le gouvernement du Québec n'en a que faire, que faire du gouvernement de proximité. S'ils sont capables de gérer une ville de... un tracé de 500 mètres de voirie municipale à Québec, notre capitale nationale, qu'est-ce qu'ils vont faire dans votre région? La question se pose.

Alors là, je donne l'occasion au ministre de rétablir les faits de façon non équivoque : Le décret sera signé sans aucune autre condition. Le tracé est connu de tout le monde. Alors, cette fois-ci, je lui cède la parole, et qu'il le dise haut et fort : Le décret sera signé sans nouvelle condition, et on ne touchera pas à la voie partagée parce que c'est de compétence municipale. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la députée. Je cède donc la parole au ministre. Vous avez cinq minutes.

M. Julien : Oui. Merci. Merci, Mme la Présidente. Écoutez, bien, comme on l'a mentionné... Ma collègue dit qu'on n'a pas été positifs par rapport au tramway. D'entrée de jeu, Mme la Présidente, là, on a rappelé tout ce que le gouvernement a fait. Et c'est le seul gouvernement qui l'a fait, là, pour faire avancer le projet de tramway à Québec. On a dit qu'on était favorables au projet de tramway à Québec. On est favorables au projet de tramway, qui s'inscrit, et on l'a toujours dit, à l'intérieur d'un dossier plus large qui est le R-E-C ou le REC, selon le cas, qui vient faire une addition, qui vient faire une intégration des bons gestes qui doivent être posés, justement, pour atteindre les objectifs qu'on se donne, auxquels on est d'accord, une mobilité durable plus efficiente au service des citoyens de la région de Québec. Alors, je ne peux pas être plus clair que ça. On est favorables au tramway.

Maintenant, ce projet-là, qui a débuté, là, en novembre 2017, bien, il évolue. Il y a des dépassements de coûts, il y a une surchauffe du marché, et on ajuste, et on interagit, et on collabore. Et tous les gestes qui ont été posés par

notre gouvernement vont dans le sens, justement, de cette évolution-là, de cette collaboration-là avec la municipalité, avec la ville de Québec, justement, pour s'assurer qu'on réponde aux enjeux qui, dans un projet qui évolue, qui avance, arrivent au fur et à mesure. On a des haies à franchir et on les franchit. C'était prévu au 6 avril, ça va être au 6 avril.

Mais, encore là, quand on regarde le chemin, là, en mars 2021, le gouvernement et la ville ont convenu d'une entente sur les paramètres clés pour être améliorés. On l'a convenue ensemble. En avril 2021, le Conseil des ministres a dûment autorisé la ville de Québec à lancer les appels de propositions pour ce projet de tramway. On l'a fait. Qu'est-ce qui est arrivé? Ah! un échec des premiers avis de proposition de la ville de Québec. On a observé que ça ne fonctionnait pas. On a séparé le matériel roulant avec, en fin de compte, les infrastructures. On a revisité l'approche qu'on doit faire pour aller de l'avant avec le tramway. On a adhéré à ça. Puis là, là, le 6 avril 2022, il va y avoir un décret pour la suite des choses.

Mais tout ça, Mme la Présidente, là, ça ne peut pas se faire... ça ne peut pas se faire au détriment de la principale condition de succès. Ma collègue de Saint-Laurent, je présume qu'elle connaît très bien la réalité de Québec et ses enjeux, mais moi, je réitère que ça fait 50 ans que je vis ici, sur le territoire, que j'ai cheminé au centre-ville, en banlieue éloignée, en première couronne. Quand on vit ici, qu'on parle à nos citoyens, qu'on les représente dans les districts ici, dans les comtés de la grande région de Québec, et on s'en fait parler, et les gens ont des enjeux, les gens nomment des préoccupations, bien, je pense que, Mme la Présidente, c'est définitivement notre rôle de prendre acte de ces préoccupations-là, comme c'est le rôle du maire de Québec, et de faire en sorte, justement, de répondre, justement, d'agir, justement, de travailler ensemble pour faire en sorte qu'on fasse un succès, un succès de ce projet-là, comme tous les projets qui sont inclus à l'intérieur du REC.

Et ça, ni nous, ni le maire de Québec, ni aucun élu, à mon avis, ne devraient... Mais le maire de Québec et nous, c'est clair, cet enjeu-là, on y croit. L'enjeu d'acceptabilité sociale, on y croit. On représente des citoyens d'une grande région et d'une ville, et on souhaite que le projet qui va aller de l'avant soit celui qui répond aux aspirations, aux aspirations des gens de la grande région de Québec et de Chaudière-Appalaches par rapport, justement, à une vision long terme d'une mobilité durable et efficiente ici. Alors, on ne fera pas l'économie, l'économie des efforts pour atteindre cet objectif-là.

Document déposé

La Présidente (Mme Grondin) : ...je voulais tout simplement vous informer que le document du député de Jean-Lesage est maintenant disponible sur le Greffier, puisque j'ai autorisé son dépôt. Donc, merci beaucoup. Je cède maintenant la parole à la députée de Côte-du-Sud. Vous avez cinq minutes.

Mme Proulx (Côte-du-Sud) : Merci, Mme la Présidente. Je ne saurais mieux dire que mon collègue ministre des Ressources naturelles, mais je vais faire du pouce sur ce qu'il a mentionné, sur notre grand sens des responsabilités. Comme gouvernement, on est entrés en politique, tout le monde ici, là, par souci des responsabilités. Quand on fait des investissements majeurs, on parle de plus de 2 milliards de dollars, il est nécessaire de questionner, et de requestionner, et de s'assurer qu'on fait les bonnes choses, non pas pour les deux, trois prochaines années, mais pour les 60 prochaines années.

Tel que je le mentionnais un peu plus tôt, on est en changement de paradigme dans la région de Québec et dans la grande région, aussi, de l'Est du Québec, puis tout ça doit être réfléchi dans une perspective à long terme. Moi, je veux savoir... je veux voir, comme députée de Côte-du-Sud, comment je vais être impliquée, comment je vais être... comment ça va être investi puis comment on va pouvoir mettre en place des infrastructures de transport collectif, à la limite, jusque chez nous, dans Côte-du-Sud. Donc, ce qu'on réfléchit ici, à Québec, actuellement, en partenariat avec la ville de Québec, et on le travaille en partenariat, ça va avoir des répercussions à plus long terme sur tout le territoire, sur le pôle qu'on est en train de développer. Puis c'est cette vision-là qu'on déploie.

Évidemment, on ne fonctionne pas comme les gouvernements précédents, où on faisait, des fois, des chèques en blanc ou on contrôlait de A à Z le projet. Ce qu'on est en train de faire, c'est d'échanger, de discuter, d'établir ce partenariat pour trouver la meilleure solution pour les citoyens et, à plus long terme aussi, pour le développement social, économique, culturel de la grande région de Québec. Puis ça, c'est important de le mentionner, c'est important de le marteler, parce que c'est une vision qu'on a. Ce n'est pas d'investir rapidement à la sauvette. Pour nous, l'intérêt, c'est d'assurer une vision d'avenir dans la région de Québec, qui aura un impact à plus long terme sur tout le Québec.

D'ailleurs, par rapport à cet élément, je voudrais revenir sur ce que le député de Jean-Lesage a dit plus tôt, dans une de ses interventions. Il parlait de l'intérêt de la région de Québec pour les gens qui habitent autour de la région de Québec, dont je fais partie, puis il disait qu'avec la pénurie de main-d'oeuvre on allait devoir recruter un peu plus loin. La question de transport collectif soulève évidemment beaucoup de passions, puis on le voit aujourd'hui, ce matin, avec les interventions qu'on a, mais je pense qu'il faut le voir dans une question beaucoup plus vaste. Puis, au Québec, on est excessivement bien positionnés pour parler d'électrification des transports, que ce soit du transport collectif ou l'utilisation de l'auto solo. Pour quelqu'un, comme moi, qui vient d'une région rurale, c'est évident que je ne m'attendrai pas à prendre l'autobus au coin de ma rue. J'ai besoin d'une ou deux voitures à la maison pour qu'on puisse se déplacer puis pouvoir participer au développement économique du Québec.

• (11 h 20) •

Mais tout ça pour dire qu'au Québec on a cette grande force de l'hydroélectricité. C'est un investissement collectif qu'on a fait dans l'histoire du Québec, puis on peut maximiser sur ceci. Puis évidemment il y a aussi toute l'immensité de notre territoire. Donc, de miser sur l'électrification des transports, c'est une chose, puis ce qu'on fait,

comme gouvernement, c'est de, oui, favoriser l'utilisation de l'auto électrique, favoriser les moyens de transport électriques également, comme le tramway, mais aussi d'investir dans la construction, ici, de matières premières ou d'autos électriques. C'est par là aussi que la diminution des GES va passer.

Ce que je voulais dire aussi par rapport à ça, c'est qu'on encourage l'utilisation de vélos électriques... pas vélos, là, de véhicules électriques, excusez-moi, puis des infrastructures de recharge aussi, puis c'est... Ce qu'on s'est aperçus... Puis moi-même, je suis propriétaire d'une voiture électrique depuis peu puis je m'aperçois que les bornes sont peu nombreuses. Puis c'est ce que le ministre des Finances a annoncé, des investissements à ce niveau-là dans les prochaines années. Donc, ça va être... ça va être beaucoup plus sécurisant pour un propriétaire d'auto électrique de savoir qu'il y a des bornes.

Évidemment aussi, comme cette technologie-là évolue à vitesse grand V, disons-nous-le, nous avons diminué le rabais pour ça, mais c'est parce qu'aussi, il faut se le dire, les tarifs des voitures électriques diminuent. Juste la voiture que je possède, en un an, elle a diminué son coût de 6 000 \$ à l'achat. C'est donc majeur. Le gouvernement suit donc aussi la fluctuation du marché pour diminuer ses rabais à ce niveau-là. C'est important de le dire. Puis, dans la perspective où on évolue puis on veut s'assurer que les transports collectifs soient cohérents avec l'utilisation de transports puis de favoriser l'auto électrique, je pense qu'il faut voir... il faut mettre ça dans cet esprit de cohérence.

On parle, bien évidemment, du tramway, puis j'ai l'air d'élargir, mais il y a un lien avec tout ça, parce qu'il faut que cette vision du développement puis que le tramway aussi s'inscrivent dans une fluidité du transport collectif, du transport général dans la région de Québec. Parce qu'on a de l'ambition pour la région de Québec. Puis on va le travailler en partenariat avec la ville mais aussi avec toutes les municipalités qui entourent la région de Québec. Puis ça, c'est une première, Mme la Présidente, que tout le monde travaille ensemble puis que tout le monde participe au développement de ce projet-là. Pour moi, c'est majeur. Il faut se le dire. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la députée. Nous sommes rendus à la cinquième série d'interventions. Et donc je cède la parole à la députée de Saint-Laurent, cinq minutes.

Mme Rizqy : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Ma question est restée sans réponse. Nous, on veut savoir : Est-ce que, oui ou non, ce fameux décret tant attendu pour le 6 avril sera signé sans l'ajout de conditions, sans parler de la voie partagée, et qu'on va respecter l'autonomie de la ville de Québec et envoyer, du même coup, un signal clair à l'ensemble des maires et mairesses du Québec pour leur dire : Le gouvernement du Québec ne commencera pas à gérer vos plates-bandes, vos voies, vos voiries, et on fait confiance en votre capacité à bien comprendre votre ville? Le ministre a choisi de ne pas répondre.

Moi, ce matin, j'étais en point de presse, et le journaliste du *Journal de Québec* Marc-André Gagnon m'a posé la question suivante : Est-ce que cet exercice, aujourd'hui, n'est pas un peu un coup d'épée dans l'eau, parce que le ministre du Transport n'est pas là? Parce qu'on sait il est atteint, malheureusement, de la COVID, et même chose pour la vice-première ministre. On leur souhaite un prompt rétablissement. Et moi, j'ai répondu candidement : Je pense que oui, je ne pense pas qu'il ait les coudées franches, lui, pour s'engager pour le gouvernement. Je ne sais pas c'est quoi, son poids au sein du Conseil des ministres dans ce dossier-là. J'ai entendu la réponse, par contre, de mon collègue de Jean-Lesage, plus optimiste que moi.

Mais, moi, maintenant, ça fait 1 h 24 min qu'on est ici, puis la seule question qui demeure en suspens, la seule qui nous intéresse, c'est, oui ou non, si ce fameux décret sera signé sans aucune autre condition. Pourquoi qu'on n'en veut plus d'autre, condition? C'est que, contrairement à ce qu'affirme le ministre en disant : Ah! mais, regardez, on est des protramway, alors qu'on a eu M. Caire qui a dit «no way», tramway, pendant des mois... La colonne vertébrale, le tramway, là, bien, il est sur la table depuis 2017. Il a dit : Non, non, nous, on travaille tout le monde ensemble dans cette vision globale. Puis il parle du R-E-C, le REC. Bien, le REC n'a même pas encore fêté son un an d'anniversaire. Il a été présenté en mai dernier, alors que le projet du tramway, là, ça fait des années qu'on en parle, à Québec. Le tracé est connu. Vous avez demandé des modifications. La mairie de Québec est retournée à la table à dessin. Il y a eu des compromis.

Le maire a été dûment élu en appuyant le tramway. Et, en ce moment, si vous prenez, là, le temps de regarder, là, sur les 21 conseillers municipaux, j'en ai répertorié 16, là, qui disent qu'ils sont pour le tramway. Je pense que l'acceptabilité sociale, on l'a eue lors des élections municipales. Le dossier est clos là-dessus.

Il restait une question à savoir par rapport aux voies partagées. Là, le gouvernement nous a fait la valse des coups en bas de la ceinture en disant : Ah! non, non, non, c'est terrible, ça va ralentir la circulation, là, ça va polluer la vie des automobilistes qui veulent rouler vite, vite, vite sur le boulevard... le boulevard René-Lévesque. On nous a même dit : Le maire de Saint-Agapit, Saint-Apollinaire sont tellement inquiets. Mais personne ne les a appelés. Quand ils parlent de communication, le gouvernement du Québec, là, la CAQ, c'est quoi, ils font de la télépathie avec les maires au lieu de les appeler? C'est *Le Journal de Québec*, encore une fois, qui les a contactés. Le maire de Saint-Agapit, il dit... il n'en a que faire. Ça ne le dérange pas. Saint-Apollinaire dit : Au contraire, ça pourrait même être utile pour leurs citoyens. Puis, écoutez, ça ne s'invente pas, le candidat d'Éric Duhaime, en Beauce, est pour... bien, pas pour, pardon. Oh non! non, il va me chicaner. Il dit : Ça ne va rien changer pour nous autres, ce n'est pas un enjeu.

Quand je les entends dire : Aïe! c'est important, la saine gestion des finances publiques... Aïe! honnêtement, là, on va arrêter de se faire des accroires ici, là. Chaque jour qui passe, c'est 274 000 \$ de plus qui s'ajoutent. Ça, ce n'est pas moi qui le dis, ça a été la vérificatrice générale de la ville de Québec. Savez-vous combien ça coûte, une maison à Saint-Agapit? Vous êtes tellement inquiets de Saint-Agapit. Pour 274 000 \$, vous avez une maison, trois chambres, une salle de bain puis un beau terrain, 274 000 \$. Chaque jour de retard, imaginez toutes les propriétés

qu'on aurait pu payer. Ouf! Puis ça, c'est le même gouvernement, là, qui dit : C'est important, la saine gestion des finances publiques. Le troisième lien, là, il est passé de 4 milliards, là, scénario catastrophique, à environ 10 milliards. Alors, on repassera pour les... donner des leçons.

Ça fait que, moi, la seule question, encore une fois, là : Est-ce que le ministre... A-t-il aujourd'hui l'autorité nécessaire et morale pour regarder la caméra puis de dire qu'effectivement il va signer le décret au Conseil des ministres la semaine prochaine, heureux, dans la joie et l'allégresse, sans nouvelle condition? Est-ce qu'il peut s'engager à ça ou il n'a pas l'autorité, puis qu'on perd notre temps aujourd'hui?

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la députée. Je cède donc la parole au ministre. Vous avez cinq minutes.

M. Julien : Ah! merci. Merci, Mme la Présidente. Écoutez, je ne pense vraiment pas qu'on perd notre temps ici aujourd'hui. On a... Moi, je trouve qu'on a des bonnes discussions, Mme la Présidente. Alors, pour ma collègue, en fin de compte, de Saint-Laurent, l'acceptabilité sociale est une chose qui est avérée par rapport à ce dossier-là. Alors, bien que nous et le maire de Québec ayons des préoccupations qu'on doit augmenter cette acceptabilité sociale, la députée de Saint-Laurent, elle, elle estime que c'est chose réglée. Nous, on va continuer de travailler à cette amélioration-là, puisque, je réitère, là, on est ici sur un seul motif, c'est répondre aux besoins des citoyens de la grande région de Québec sur la mobilité durable et sur l'efficacité de leurs déplacements. Et c'est ce qu'on va viser et qu'on va continuer de travailler en partenariat avec la ville de Québec.

Pour le décret, clairement, le 6 avril, ce sera adopté. Ma collègue sait très bien qu'un décret est adopté au Conseil des ministres. C'est la prérogative du Conseil des ministres. Et ce sera fait la semaine prochaine. Ça, c'est... Pour nous, c'est clair.

Maintenant, si on revient un peu sur les gestes du gouvernement, je réitère, quand on regarde les étapes qui se sont produites depuis novembre 2017, pour des projets de cette envergure-là, là, ce délai de temps là, où on en est rendus, avec un décret le 6 avril, avec toutes les étapes précédentes, l'attachement du financement, justement, avec le gouvernement fédéral sur la première phase, j'espère que ma collègue est toujours d'accord pour dire que les dépassements de coûts éventuels seront également, je dirais...

• (11 h 30) •

Une voix : ...

M. Julien : ... — non, ce n'est pas le bon terme, mais, quand vous aurez la parole, vous le direz — je dirais plus, en réalité, assumés dans les mêmes proportions des joueurs qui, précédemment, se sont engagés dans ce projet-là. Nous, on y est, clairement.

Maintenant, quand on regarde ce qu'on a fait depuis, il n'y a pas un gouvernement qui a été aussi proactif pour améliorer la mobilité durable dans la grande région de Québec.

Maintenant, ma collègue parle du REC puis compare le temps du REC, depuis qu'il existe, avec le projet de tramway. Mais le REC, le REC, Mme la Présidente, c'est assez simple. Le REC, c'est un élément intégré de différents dossiers. Alors, c'est l'intégration de manières d'additionner les différents projets pour arriver à l'objectif qu'on vise. Donc, quand ma collègue dit : Ça fait juste un an, bien, dans le REC, qu'est-ce qu'on a? On a une colonne vertébrale qui est le tramway, puis c'est ce qu'on discute aujourd'hui, on a une volonté d'améliorer la desserte des banlieues de Québec, l'axe nord-sud, pour, justement, aller chercher Haute-Saint-Charles, Charlesbourg, pour aller chercher tout ce qui est Lac-Beauport, Stoneham, pour aller chercher toutes... Vanier-Les Rivières, Duberger-Les Saules. Ça, là, ce n'est pas nouveau, c'était dans nos conditions initiales. Donc, ça fait partie du REC, ça aussi.

Le tunnel Québec-Lévis, le troisième lien, on a été on ne peut plus clair là-dessus, c'est un engagement. Ça fait partie du REC. Donc, le REC, c'est une vision intégrée, c'est une vision globale, c'est une perspective régionale de la mobilité dans la grande région de Québec. La somme des parties donne le REC. Le tramway en fait partie. Nous, on souhaite le REC, donc on souhaite le tramway, mais il faut que ça se fasse. Tous ces éléments-là doivent se faire, Mme la Présidente.

Comme élu, le principal élément qu'on doit s'assurer quand on fait des projets d'envergure comme ça qui nous engagent à très long terme sur la suite des choses, et on y croit, on ne peut pas faire l'économie de ne pas s'assurer d'avoir optimisé l'acceptabilité sociale de ces projets-là. Et, ce défi-là, on le nomme, le maire de Québec le nomme. Et on compte bien travailler en collaboration avec les élus, oui, les élus ici, en Chambre, et avec le maire de Québec pour s'assurer qu'on l'obtienne. Donc, c'est notre vision. C'est ce qu'on défend et c'est ce qu'on va continuer à défendre. Et, le 6 avril prochain, il y aura décret, justement, pour poursuivre le dossier.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le ministre. Donc, je cède la parole à la députée de Jean-Talon, cinq minutes.

Mme Boutin : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Écoutez, ça me pique au vif, là, quand les oppositions essaient de nous dépeindre, là, comme si on était anti-transport collectif pour le Québec, pour le tramway, puis qu'on n'était pas bons en changements climatiques, et tout. Moi, moi, ça vient me chercher, personnellement, je dois l'avouer, là.

Premièrement, je ne sais pas comment on peut le dire autrement, nous sommes pour le tramway de Québec. Voilà, nous sommes pour le transport collectif à Québec, dans la grande région de Québec. On veut que ça s'intègre dans une vision régionale, que ce soit connecté dans... justement, dans le cadre du projet du REC, connecté avec un

tunnel Québec-Lévis qui relie les deux centres-ville, connecté avec une bonne desserte des banlieues. Mais le tramway... Puis j'ai moi-même questionné, dans le passé, le ministre des Transports là-dessus parce que je suis de Québec. Moi, j'habite là. J'ai utilisé les transports en commun plein de fois. Je pouvais parler de la 801 puis les troubles de transport, qu'est-ce qui se passait avec ça. Ça fait que moi, j'ai questionné, puis on m'a confirmé qu'il y avait des études, et plusieurs scénarios avaient été analysés, que ça prenait une colonne vertébrale pour... dans le centre-ville de Québec.

Donc, nous autres, on a adhéré à cette vision-là. On a décidé de financer ce projet-là, qui est près de 2 milliards de dollars, puis on n'a pas juste financé ce projet-là, on a financé plein de projets de transport collectif à travers le Québec. C'est 56,5 milliards de dollars. Puis 56,5 milliards de dollars, c'est du jamais-vu au Québec. Les gouvernements précédents n'ont jamais fait ça, là. Le gouvernement libéral, qui dit qu'il est donc bien insulté, là, qu'on questionne l'acceptabilité sociale ou la saine gestion des fonds publics, n'a jamais investi cet argent-là, là, ni même à Montréal. Ils avaient une intention, il y a eu des petits investissements, mais ça n'a rien à voir avec le 56,5 milliards de dollars. C'est du jamais-vu.

Puis j'aimerais ça parler des points positifs, justement, du tramway et du transport collectif, parce que, là, en plus, je vous vois, Mme la Présidente, je sais que vous êtes une fervente défenderesse de l'environnement et des mesures en changements climatiques. Il y a des mesures de mitigation puis il y a des mesures d'adaptation. Bien, une des mesures de mitigation, bien, au niveau des transports, c'est de faire... d'encourager puis d'investir dans le transport collectif, oui, transport collectif à Québec. Le tramway a le but de contribuer à améliorer la mobilité. C'est un enjeu à Québec, on le sait. C'est superimportant. On veut aller dans cette direction-là. Ça va contribuer à l'attractivité de Québec. On le sait, on veut retenir les immigrants. On ne veut pas qu'ils retournent à Montréal. C'est important qu'ils restent ici, qu'ils s'intègrent. Un tramway, ça va favoriser l'attractivité de Québec, partout à travers, mais même pour les touristes qui viennent visiter. On y croit fondamentalement. Puis évidemment ça contribue aussi à la fois à l'effort de décarbonisation des transports. C'est quelque chose... Ça va enlever des voitures, des voitures des routes pour favoriser le transport collectif. Donc, on y croit.

Mais il y a des actions, au niveau communication, qui ont été... pas si bien faites que ça dans le passé. Puis je ne veux pas... Mon collègue a déjà travaillé avec cette administration-là, et ce n'est aucunement une critique, mais, c'est un fait, les citoyens ont manqué d'information. Les citoyens veulent savoir quelles seront les mesures d'atténuation. Les citoyens veulent se prononcer encore plus.

On veut travailler en collaboration avec la ville de Québec. On le dit, on le redit. Le maire Bruno Marchand le sait, il est au courant. Et moi-même, je parle souvent à la conseillère municipale Maude Mercier Larouche, qui est en charge du dossier du tramway, qui est une amie, d'ailleurs. On en parle. Elle est au courant de ça. Les gens veulent être informés, ils veulent être rassurés et ils veulent savoir que leur argent est bien investi, parce que c'est leur argent. Donc, moi, je pense que c'est important, là, qu'on en parle puis qu'on se dise les vraies choses.

Puis, le 56,5 milliards de dollars, je... il me reste une minute et demie, mais je ne pourrai pas parler de tout ce qu'on fait en changements climatiques, mais il s'intègre dans une vision, un plan qu'on a, que le ministre de l'Environnement a déposé, un plan pour une économie verte, un plan pour contrer les changements climatiques, pour s'adapter aux changements climatiques. On a un plan hypersolide.

On a le collègue de Jean-Lesage, puis je le respecte, là, tu sais, j'ai beaucoup de respect pour lui, mais Québec solidaire ne nous a jamais présenté un plan détaillé, financé, là, pour adresser le problème des changements climatiques. C'est... Le Parti libéral qui est là a présenté un plan, mais, sous leur administration, c'est dommage, mais les émissions ont augmenté. Ils ont choisi de financer Ciment McInnis. C'est ça, la réalité.

Nous, on décide d'investir dans le changement... dans les transports collectifs, 56,5 milliards de dollars, dont le tramway de Québec. Nous, on le veut. Moi, je le veux. Je veux que ce soit bien fait, en collaboration avec les citoyens de Québec. Ils sont en droit de poser des questions, d'être rassurés. Il y a une manière de faire. Puis on va travailler en collaboration avec le maire de Québec.

Maintenant, comme mon collègue l'a dit, on ne peut pas présumer de... bien, quoiqu'il l'a dit, qu'il allait être adopté, mais de la décision du Conseil des ministres, mais la volonté y est, puis pas seulement la volonté des gens de Québec, la volonté des gens en dehors de Québec. En ce moment, on est juste des gens de la région de Québec puis Chaudière-Appalaches, mais on a des collègues qui sont en dehors de Québec. Eux aussi veulent leurs projets de transport collectif. Donc, ils soutiennent le projet du tramway de Québec.

Donc, voilà, je voulais simplement réitérer que nous sommes pour le tramway de Québec, que nous finançons le transport collectif, et nous en sommes fiers. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la députée. Donc, nous allons terminer la période d'échange avec la sixième série d'interventions. Je cède la parole à la députée de Saint-Laurent, et vous avez une minute.

• (11 h 40) •

Mme Rizqy : Alors, en une minute. Alors, on est presque rendus au bout de cette interpellation. Avez-vous entendu, chers collègues : Le décret sera signé sans nouvelle condition? Non. Le ministre est très habile. Il a beaucoup parlé, mais il ne s'est pas engagé. Alors, moi, aujourd'hui, je ressors de cet exercice sachant très bien qu'au fond il se garde de la marge de manoeuvre pour continuer l'ingérence au niveau municipal. Et ça, je trouve ça tellement, mais tellement critiquable. C'est une pente tellement glissante que vous vous entraînez en ce moment, vous n'avez même pas idée.

Et, quand vous me dites que vous êtes proenvironnement, vous ne pouvez pas me dire ça un 1er avril sans vouloir rire, là. On a quand même le ministre de l'Environnement qui dit partout, là, que le tunnel va être carboneutre, puis ça va freiner l'étalement urbain. Je tiens à rassurer le ministre en lui partageant un tweet, Alexandre Shields, du *Devoir* : «"Nous continuons d'être un allié indéfectible du projet", affirme le ministre de l'Environnement..."»

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Non. S'il vous plaît! J'aimerais ça qu'on respecte les règles du jeu. Merci.

Conclusions

Donc, nous sommes maintenant aux dernières interventions. M. le ministre, vous avez la parole pour 10 minutes.

M. Jonatan Julien

M. Julien : Merci. Merci, Mme la Présidente. Honnêtement, j'ai trouvé l'exercice fort agréable. Ça nous a permis, justement, de clarifier plusieurs éléments, de trouver, justement, des terrains où on convient ensemble des enjeux. Puis effectivement on a évité, à mon avis, d'amener des enjeux qui n'étaient pas relatifs à ce qu'on discute aujourd'hui.

D'entrée de jeu, on l'a clairement qualifié, Mme la Présidente, pour éviter, là, justement, là, les tergiversations, les deux principales choses qu'on souhaitait dire ici aujourd'hui et réitérer, parce qu'on n'a jamais dérogé à ça, notre gouvernement n'a jamais dérogé à ça, c'est : On est favorables au projet de tramway à Québec, ce réseau structurant qui est la colonne vertébrale d'est en ouest de la grande région de Québec, principalement la ville de Québec, et qui s'inscrit dans quelque chose de plus large qui inclut une meilleure desserte des banlieues, sur laquelle on travaille, qui inclut une meilleure desserte de la Rive-Sud, sur laquelle on travaille, et qui inclut un troisième lien entre Québec et Lévis, deuxième plus grande ville au Québec, Québec, septième plus grande ville au Québec, Lévis.

Il y a des enjeux par rapport aux deux liens actuels, pont Pierre-Laporte, qui est surchargé, pont de Québec, qui est joli, patrimonial et qui sert, mais, clairement, on observe que, dans les 10, 20, 30, 40, 50, 100 prochaines années, bien qu'on soit fortement engagés dans l'électrification des transports, un lien supplémentaire est plus que nécessaire, assure la sécurité des déplacements interrives entre la deuxième et la septième plus grande ville du Québec.

Alors, quand on regarde l'ensemble du dossier, on appelle ça le R-E-C, le REC, le Réseau express de la Capitale, tous ces projets-là, Mme la Présidente, là, on ne peut pas les faire uniquement par idéologie, on doit le faire de manière équilibrée. On doit être équilibrés dans nos positions. Je ne prétends pas que c'est la chose, mais on ne peut pas être contre les véhicules individuels, les automobiles. Notre ambition est claire pour notre gouvernement. On est enlignés, même qu'on devance nos cibles à cet égard-là. On aura 1,5 million de véhicules électriques d'ici 2030 au Québec, 25 % de la flotte. En 2035, on va cesser la vente de véhicules à essence au Québec. Ça veut dire qu'en 2042-2043, durée de vie utile, à peu près, des véhicules, là, 98 % de la flotte de véhicules individuels va être électrique. On est pour l'électrification, on va le faire, mais, Mme la Présidente, ces véhicules-là vont encore emprunter des liens pour se déplacer. Donc, oui, on veut favoriser la mobilité, puisque le Québec est vaste, parce que les citoyens, dépendant du stade de leur vie, de leur situation, ont des besoins qui sont distincts, qui ne sont pas tous les mêmes. On doit favoriser les deux. C'est un et l'autre. Ce n'est pas un ou l'autre.

Je le mentionnais d'entrée de jeu, moi, ça fait 50 ans que je vis à Québec... ou dans la grande région de Québec, puisque Lac-Beauport n'est pas dans la ville de Québec. Né à Loretteville, grandi à Lac-Beauport, adolescence, jeune adulte, Belvédère, Père-Marquette, au centre du projet qui nous occupe ici, avec le tramway, jeune famille, banlieue, Val-Bélair. Mes enfants ont grandi là. On se rapproche tranquillement, Neufchâtel-Lebourgneuf. Puis je ne saurais prédire où je serai dans 15 ans, à ma retraite. Différents stades de vie, différentes responsabilités, différents besoins, différentes solutions, différentes solutions. Ce n'est pas une recette pour tous. Ce n'est pas la même chose pour tous.

Ce qu'on doit faire comme élus, notre devoir, notre responsabilité, Mme la Présidente, c'est d'être à l'écoute des citoyens. On ne fera jamais l'unanimité, j'en conviens. On ne peut pas chercher l'unanimité, elle n'existe pas. Mais on doit clairement favoriser la plus grande... on appelle ça acceptabilité sociale. Mais l'acceptabilité sociale, ça veut dire quoi? La plus grande adhésion aux projets d'envergure qu'on soumet à la population, des projets qui sont, oui, nécessaires, auxquels on adhère comme gouvernement, mais on doit le faire. On ne peut pas faire l'économie d'obtenir l'adhésion des citoyens pour tous ces projets majeurs, et c'est ce à quoi on s'engage comme gouvernement. Et je suis certain que la maire de Québec a la même réflexion. Je ne peux pas me substituer et je n'ai pas l'intention de le faire, mais un élu qui dirait : Moi, ce qui me motive, c'est de répondre, de répondre adéquatement à cette volonté d'amélioration de qualité de vie que mes citoyens désirent, auquel mes citoyens adhèrent... C'est ça, le rôle d'un élu.

Oui, il faut avoir le courage de certaines décisions, je n'en doute pas, mais, à la fin, il faut qu'on soit au diapason avec les gens qu'on souhaite représenter et qu'on représente. Mes collègues et moi, depuis les derniers mois, on entend, sur le terrain — on est ici, à Québec — des préoccupations nommées par les citoyens de Québec. La pire chose à faire, ce serait de les ignorer, ce serait de ne pas les considérer, ce serait de venir dire : J'ai raison, et ils ont tort. Ce serait la pire chose à faire. Il ne peut pas y avoir de projets d'envergure sans une pleine adhésion des citoyens qui sont touchés.

Et c'est sur quoi on va travailler, sur quoi on va s'évertuer au cours des prochains mois, en collaboration avec le maire de Québec, avec la ville de Québec, justement, pour communiquer, informer, regarder ce qui peut être amélioré. Il y a des choses qui peuvent encore être améliorées. La réalisation n'est pas débutée. Mais on ne se met pas sur le chemin de la réalisation. On va émettre les décrets le 6 avril. Donc, on ne vient pas contraindre le cheminement du projet actuellement, mais certainement qu'on va travailler avec la ville de Québec, en collaboration, parce qu'effectivement plus de 60 % du budget de ce projet-là, auquel on adhère, c'est notre responsabilité. Donc, on va le faire de manière responsable, on va le faire en pleine collaboration, on va le faire dans le respect des compétences, mais c'est certain qu'on va vouloir continuer, comme on l'a toujours fait, à vouloir représenter nos citoyens, qui, eux, émettent des préoccupations, et d'être à leur écoute. Et quelqu'un qui ne souhaite pas faire ça dans un poste de député,

dans un poste d'élu, ne joue tout simplement pas son rôle. Et c'est ce que je m'engage, avec mes collègues, avec notre gouvernement, à faire et à continuer de faire.

On a une vision pour le Québec. On est fortement engagés vers l'électrification, les autobus, pour les véhicules, pour le transport collectif. Et, oui, on a pris l'engagement de faire de la mobilité durable au Québec, et, oui, on est le gouvernement qui en faisons le plus, qui n'a jamais été fait au Québec, et, oui, on va le faire avec l'adhésion de la population, parce que c'est notre rôle, c'est notre responsabilité. Et c'est ce que je m'engage à faire. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le ministre. Donc, je cède maintenant la parole au député de Jean-Lesage pour sa dernière intervention. Donc, M. le député, vous disposez, vous aussi, de 10 minutes.

M. Sol Zanetti

M. Zanetti : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, je veux revenir sur certaines choses qui ont été dites puis ensuite souligner les quatre questions qui demeurent sans réponse.

J'entends mes collègues dire, bon, essentiellement : À la CAQ, on prend au sérieux, là, la réduction des GES, la crise climatique. Mais je veux juste nous rappeler quelque chose, c'est que je pense qu'on doit la prendre encore plus au sérieux, parce que la cible du gouvernement du Québec, c'est 37,5 % de réduction avant 2030, d'ici 2030, puis, jusqu'ici, il n'a présenté, après quatre ans, des projets qui ne permettent d'atteindre que 50 % de ce 37,5 % là. On est vraiment super, superloin, là, très, très loin. Alors, je veux juste dire qu'il y a du chemin à faire. Et je pense que, pour nous rassurer, là, il faudrait peut-être avoir un peu plus d'humilité là-dessus, parce que, sinon, on a l'impression que vous pensez qu'on est rendus puis que ça va être correct. Mais ça ne va pas être correct. Ça ne marche pas.

L'autre chose, c'est que, bon, j'entendais la députée de Jean-Talon qui disait : Le gouvernement a un plan pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, Québec solidaire n'a jamais présenté de plan. Québec solidaire a présenté un plan aux dernières élections, un plan complet pour atteindre les cibles les plus ambitieuses dans les meilleurs délais. Et là il va falloir, malheureusement, étant donné qu'on a piétiné, bien, il va falloir déposer, aux prochaines élections, des mesures encore plus importantes, encore plus ambitieuses. Et plus on attend, puis plus on piétine, puis plus on tarde, plus il va falloir que tout le monde, tous les partis puis tous les gouvernements présentent des plans de plus en plus ambitieux, qui vont être de plus en plus difficiles à réaliser, qui vont coûter de plus en plus cher. Alors, la saine gestion, chers amis, c'est de mettre le paquet tout de suite. Et nous, c'est ce qu'on propose de faire.

• (11 h 50) •

Je veux revenir sur les quatre questions qui sont restées sans réponse. La question la plus importante, je pense que notre collègue de Saint-Laurent l'a vraiment bien mise en lumière, c'est : Y aura-t-il, dans ce décret que vous nous avez confirmé qu'il sera signé le 6 avril, de nouvelles conditions concernant le tronçon ou pas? Alors, je fais juste noter.

Une autre question que je me pose, qui est restée sans réponse, c'est : C'est quoi, précisément, le problème avec la rue partagée? Qu'est-ce qui fait que, tout à coup, vous pourriez retarder le décret ou renoncer au financement à cause de ce tronçon? J'ai posé la question au début, ça n'a pas été... on n'y a pas répondu. J'aurais aimé ça. Je la repose, d'un coup qu'on nous réponde, parce que c'est important.

Puis l'autre affaire aussi, c'est que... Bon, j'entends, là, je comprends, là. Je ne pourrais pas être plus d'accord avec vous sur la question de l'acceptabilité sociale, c'est important. Le ministre disait : Quelqu'un qui se fout de... bien, qui ne se fout pas, ce n'est pas ça qu'il a dit, il était... un terme plus... moins vulgaire. Mais il dit : Quelqu'un qui n'a cure, mettons, pour reprendre les mots à peu près, hein, de l'acceptabilité sociale, il ne mérite pas d'être député. Je suis bien d'accord, l'acceptabilité sociale, c'est formidable, mais là c'est qu'il y a une démarche d'acceptabilité sociale et de consultation qui est faite dans la ville de Québec, qui mène à des : On veut un tronçon de rue partagée, puis vous, vous dites : Non, non, non, au nom de l'acceptabilité sociale, on ne peut pas aller là. Mais qui avez-vous consulté? Quelles sont ces consultations que le gouvernement a faites, qui lui fait dire que le monde n'est pas d'accord avec ce que, dans le fond, il demande, dans les consultations de la ville? Quelles consultations ont-ils faites? Est-ce que... Si ce sont les champions de l'acceptabilité sociale, s'ils sont du côté de la démocratie, c'est qu'ils savent que les gens ne veulent pas ça, parce qu'ils les ont consultés, mais c'est quand est-ce que c'est arrivé? C'est une question sans réponse.

L'autre affaire que je voulais mettre en lumière aussi, c'est : Est-ce que, sur les problèmes que vous n'identifiez pas par rapport au tronçon de rue partagée puis que vous ne dites pas non plus qui qui vous a dit que c'était un problème... Est-ce que ces problèmes-là... Au moins, mettons, on peut-tu savoir ce qu'en pensent les experts du ministère des Transports, pas le ministre, là, les experts du ministère des Transports? Est-ce qu'eux disent : Il y a un problème avec ça? Donc, je veux juste que... Il faudrait qu'on se base sur quelque chose pour attaquer, disons, la bonne voie d'un projet qui a... qui fait l'objet de consultations, qui est voulu par du monde. Il faudrait qu'on s'attaque sur quelque chose. Si on dit que c'est sur l'acceptabilité sociale, il faudrait avoir quelque chose pour soutenir cette affirmation-là. Si on prétend qu'il y a un problème, que c'est mauvais, il faudrait dire c'est quoi, le problème, puis sur quelle base on dit que c'est mauvais.

Alors, ce sont des questions que... bon, auxquelles j'espère qu'on pourra répondre, mais en fait ce que j'espère surtout, c'est qu'on pourra, disons, passer à un autre débat puis faire en sorte qu'il n'y aura pas d'ingérence le 6 avril, qu'il y aura vraiment un décret qui sera déposé, sans nouvelle condition, pour permettre à la ville d'aller de l'avant et de le réaliser comme les gens de Québec le veulent. Ils l'ont exprimé dans les consultations de la ville qui ont été faites. Alors, alors, voilà pour ces questions sans réponse et ces quelques rectifications.

Il y a un sujet, au sujet du tramway, pour en justifier l'urgence, dont je n'ai pas encore parlé, c'est la question de la santé. L'Association québécoise des médecins pour l'environnement a publié, d'ailleurs, une lettre ouverte

récemment sur le sujet pour dire qu'il fallait y aller, avec le tramway, parce que c'est bon pour la santé. Ça rime. Ce n'est même pas fait exprès. Je lis quelques extraits de cette lettre : «Chaque retard dans le projet de tramway nous prive d'un moyen reconnu par la science de prévenir de nombreuses maladies chroniques souvent mortelles, de réduire la facture liée à leur prise en charge et de décongestionner — pas juste les routes — le système de santé.» La réduction de la pollution de l'air issue principalement du transport automobile cause chaque année... elle est responsable, juste à Québec, là, de «300 morts prématurées, avec des coûts sanitaires estimés à environ 2 milliards de dollars». 2 milliards, là, c'est à peu près... c'est un peu plus que la moitié du projet de tramway. Et c'est ça chaque année, ce que nous coûte la pollution de l'air en termes de fonds publics.

Alors, c'est pour ça qu'on peut... Retarder d'une année, ça coûte cher. Bon, on parlait que ça coûtait 100 000 \$ pour la réalisation du projet, mais ça coûte encore plus cher si on compte l'impact sur la qualité de l'air. Évidemment, pas seulement le tramway, mais toutes sortes d'autres choses qu'on doit mettre de l'avant, comme du verdissement, et toutes sortes d'autres choses. Alors, c'est vraiment important.

Le tramway, donc, ça permet de réduire la qualité de l'air et aussi ça permet d'avoir des... de favoriser les déplacements actifs, qui est extrêmement bon pour la santé, qui, lui aussi, contribue à réduire les frais de santé, mais surtout à améliorer la santé du monde puis à faire en sorte qu'ils vivent mieux puis qu'ils sont plus heureux. Alors, c'est des choses qui sont extrêmement importantes.

Je vais revenir sur certains arguments économiques pour ajouter à l'urgence de la situation puis mettre un peu... comment dire, montrer un peu le décalage qu'il y a entre cette querelle sur un tronçon de rue, là, puis les enjeux plus globaux entourant le tramway, le réseau structurant, puis la nécessité, justement, d'avoir... de respecter les échéances.

Avec le réseau structurant, là, 65 % de la population actuelle et 80 % des emplois seraient situés à moins de 10 minutes de marche du transport en commun. C'est énorme pour offrir une alternative à la dépendance à la voiture à laquelle nous confine la façon dont a été construite la ville de Québec. Ça va stimuler le commerce de proximité, ce réseau-là. À long terme, le tramway va avoir des retombées positives majeures sur l'activité économique locale et régionale. En accroissant la mobilité de la population, on favorise l'achalandage et la pratique d'une foule d'activités ayant un impact sur l'économie de la région, comme le travail, les études, les loisirs, la culture, le tourisme et le commerce. Ça va favoriser l'attraction et la rétention de la main-d'oeuvre. Ça va augmenter le bassin de recrutement, diminuer la congestion.

Diminuer la congestion, là, c'est bien pour les gens qui sont dans le trafic aux heures de pointe parce qu'ils passent moins de temps là, plus de temps avec leur famille. Ça diminue le stress. Ça diminue aussi, certainement, disons, les frais de livraison, parce qu'il n'y a pas juste les gens qui se déplacent qui sont là-dedans, il y a aussi les gens qui font du transport. Quand ils sont pris dans les heures de pointe, qu'ils sont dans les problèmes, puis qu'ils restent là plus longtemps, puis les voitures qui restent là, ça fait plus de pollution encore. Et le transport en commun est une alternative à ça. Ça permet de soulager l'être humain de ces maux liés à la construction des villes qui sont faites uniquement en fonction de l'automobile, comme ça a été fait dans les dernières décennies.

Évidemment, on peut faire autre chose. Et je veux juste nous rappeler une affaire, un fait essentiel. J'adore montrer ce tableau didactique, *Comment transporter 1 000 personnes*. Regardez l'espace que ça prend. Ça prend quatre trams, ou encore 15 bus, ou encore 625 autos. Puis, comme je le disais tout à l'heure, à Québec, c'est plutôt 800 voitures si on considère les pratiques de covoiturage puis les vrais chiffres de la ville de Québec. Donc, c'est une estimation conservatrice. Alors, vous voyez l'espace que prennent les voitures puis tout ce que ça coûte pour transporter autant de véhicules. C'est complètement fou.

Moi, quand je regarde ça, je me dis : Qu'est-ce qui congestionne les ponts? Est-ce que c'est ça, ici, ou c'est ça? Bien évidemment, il n'y a pas de tramway, donc c'est la voiture. Qu'est-ce qui congestionne le boulevard Laurier? C'est la voiture aussi. Qu'est-ce qui congestionne la ville de Québec? C'est la voiture. Et ça, ce que ça veut dire, c'est qu'il faut offrir une alternative pour que ceux qui n'ont pas d'alternative, qui demeurent juste à devoir absolument utiliser leur voiture, comme, moi, ça m'arrive, des fois, pour certains déplacements... bien, qu'ils puissent le faire de façon plus facile, avec moins de congestion, moins de stress, puis que les autres qui peuvent prendre le transport en commun, ils économisent, ils puissent s'acheter une voiture de moins, mettre un 10 000 \$ ailleurs. Je vous remercie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Donc, je vous remercie, chers collègues. Je lève la séance, et la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 11 h 59)