

ISSN 2818-9892



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mercredi 7 mai 2025 — Vol. 47 N° 97**

Étude des crédits du ministère des Transports et de  
la Mobilité durable : volet Transports

**Présidente de l'Assemblée nationale :  
Mme Nathalie Roy**

---

**2025**

## Commission des transports et de l'environnement

Le mercredi 7 mai 2025 — Vol. 47 N° 97

### Table des matières

Transports	
Discussion générale	1
Adoption des crédits	78
Adoption de l'ensemble des crédits	78
Document déposé	78

### Intervenants

M. François St-Louis, vice-président  
Mme Jennifer Maccarone, présidente

Mme Geneviève Guilbault  
M. Monsef Derraji  
M. Yves Montigny  
M. Etienne Grandmont  
M. Joël Arseneau  
Mme Marie-Claude Nichols  
Mme Agnès Grondin

- \* M. Éric Ducharme, Société de l'assurance automobile du Québec
- \* Mme Greta Bédard, Société des traversiers du Québec
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 7 mai 2025 — Vol. 47 N° 97

**Étude des crédits du ministère des Transports et de la Mobilité durable : volet Transports**

*(Onze heures dix-sept minutes)*

**Le Président (M. St-Louis) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude du volet Transports des crédits budgétaires du portefeuille Transports et Mobilité durable pour l'exercice financier 2025-2026. Une enveloppe de 5 h 30 min a été allouée pour l'étude de ces crédits.

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

**La Secrétaire :** Oui, M. le Président. M. St-Pierre Plamondon (Camille-Laurin) est remplacé par M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine).

**Le Président (M. St-Louis) :** Nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes, incluant les questions et les réponses. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée à la fin du temps qui leur est alloué, soit ce soir, vers 18 h 45.

### Transports

#### Discussion générale

Je suis donc maintenant prêt à reconnaître une première intervention de l'opposition officielle pour un bloc d'échange. M. le député de Nelligan, la parole est à vous, vous disposez de 17 min 5 s.

**M. Derraji :** Merci, M. le Président. Bonjour, tout le monde. Bonjour, Mme la ministre. Mes salutations à l'ensemble des personnes qui vous accompagnent. Bonjour, chers collègues de la banquette ministérielle.

Première question, Mme la ministre, c'est concernant la panne d'aujourd'hui : Avez-vous parlé avec la SAAQ pour comprendre le pourquoi de la panne?

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, je vais juste me permettre : salutations, moi aussi, évidemment, à tout le monde, à M. le président, à l'équipe, à mes collègues de la banquette gouvernementale, à mes collègues des oppositions, puis, vous voyez, à l'ensemble des gens qui m'accompagnent aujourd'hui, là, donc mes équipes du ministère, mes équipes de la SAAQ, justement, de la STQ aussi, qui sont ici, qui sauront nous éclairer, fort probablement, au fil des 5 h 30 min qu'on va passer ensemble. Alors, merci à tout le monde pour leur présence. Mon cabinet aussi, bien sûr, qui m'accompagne.

Donc, oui, j'ai eu des échanges avec la SAAQ, à l'évidence, comme j'en ai très régulièrement, d'ailleurs. Notre dernier texto, à M. Ducharme et moi, date de 10 h 05 précisément, sachant que de toute façon on serait dans la même salle par la suite.

**M. Derraji :** ...questions à M. Ducharme aujourd'hui?

**Mme Guilbault :** Bien là, j'ai eu des échanges, là, tu sais, je veux dire, c'est sûr que c'est un échange privé, mais essentiellement ça portait sur qu'en est-il des pannes et qu'en est-il des plans de contingence dans ce genre de situation là.

Et, juste pour le contexte, j'aimerais rappeler que ce n'est pas SAAQclic qui est en panne mais bien Microsoft. Donc, ça dépasse la SAAQ puis ça dépasse un seul système informatique. Alors, on doit composer avec une panne supra, si on veut, là, chez Microsoft, donc on est en train de travailler, d'heure en heure, pour pouvoir rétablir le service le plus rapidement possible. Puis, comme je l'ai dit, les gens de la SAAQ sont présents, d'ailleurs, si on veut avoir des informations plus précises sur les actions.

**M. Derraji :** Mais, en tout... en tout respect, Mme la ministre, je vais vous référer à un appel d'offres lancé par la SAAQ, remporté par la compagnie NOVIPRO. L'appel d'offres, je l'ai, et il porte le numéro CW87053, 48 millions de dollars pour les serveurs de la SAAQ, et c'est pour les serveurs de CASA. J'aurais aimé que vous posiez la question suivante aujourd'hui : Est-ce que c'est normal, pour une transformation numérique extrêmement importante qui nous a coûté déjà 500 millions de dollars, il n'y a pas un site de relève fonctionnel? Donc, ma question : Est-ce que, oui ou non, il y a un site de relève fonctionnel? C'est votre société d'État qui a lancé l'appel d'offres. Je l'ai, l'appel d'offres, et j'ai le détail de l'appel d'offres, et j'ai le nom de la compagnie. Est-ce qu'aujourd'hui on peut me confirmer que, la SAAQ, dans sa gestion de CASA, il n'y a pas un site de relève fonctionnel?

• (11 h 20) •

**Le Président (M. St-Louis) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien, M. le Président, j'ai posé la question suivante : «Est-il normal qu'il n'y ait pas de plan de contingence ou de plan B en cas de panne?» Alors, je pense que c'est pas mal la même chose que ce que vient de dire mon collègue. Et j'ai ajouté : «Question que je me pose.»

Alors, moi, je l'ai toujours dit, ma priorité, c'est le service aux citoyens. Or, quand les services ne fonctionnent pas, à l'évidence, ça altère le service aux citoyens, donc, oui, ça me dérange.

Et mon collègue ministre du Cybernumérique, qui a d'ailleurs répondu à une question à la période de questions, d'où on arrive tous, parlementaires ici présents, a lui aussi confirmé qu'il travaille de près avec la SAAQ. Parce que ça reste une question de système informatique. On parle de Microsoft, donc ça dépasse SAAQclic. Alors, mon collègue ministre du Cybernumérique travaille là-dessus et travaille plus globalement, comme ça a déjà été dit, à une souveraineté numérique qui ferait en sorte que le gouvernement pourrait s'affranchir de sa dépendance, éventuellement, à des compagnies comme Microsoft pour qu'on puisse se sortir de ce genre de problème là.

**M. Derraji :** Mme la ministre, je viens de vous dire : La SAAQ a lancé un appel d'offres de 48 millions de dollars, j'ai le descriptif de l'appel d'offres. Dans l'appel d'offres, il y avait deux choses : il y avait l'hébergement — donc, c'est bien beau, mettre la faute sur Microsoft — mais il y avait aussi un site de relève fonctionnel à Montréal. Ma question : Est-ce que le site de relève fonctionnel à Montréal est fonctionnel? Parce que la panne, ça fait partie du quotidien de n'importe quel hébergement. Donc, aujourd'hui, ma question à vous : Est-ce que vous avez posé la question à la SAAQ : Il est où, le site de relève fonctionnel? Est-ce qu'il est fonctionnel? Et comment ils ont dépensé 48 millions de dollars sans avoir un site de relève?

**Mme Guilbault :** Je réponds : oui, ça fait partie des échanges. Et les derniers textos que j'ai échangés avec M. Ducharme, P.D.G. de la SAAQ ici présent, portaient précisément sur le centre à Montréal et ce dont parle le député. Et, à ce moment-ci, je proposerais de donner la parole à M. Ducharme, qui va être capable de répondre très précisément à ce que soulève mon collègue.

**Le Président (M. St-Louis) :** Alors, j'ai besoin du consentement des membres de la commission pour ce faire.

**Des voix :** ...

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci. Rapidement, je vous invite à vous présenter, s'il vous plaît.

**M. Ducharme (Éric) :** Oui. Bonjour. Éric Ducharme, président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Bon, il y a deux choses. Le CTI avec le contrat dont vous faisiez référence, c'est le CTI pour CASA et l'ensemble des systèmes et serveurs, pour permettre l'ensemble du... des transactions numériques, des transactions en centre, par rapport à l'immatriculation, les plaques et tous nos services CASA. Il y a redondance dans ce centre-là, à Montréal, et on peut basculer, il y a des tests qui sont faits, ça fonctionne. Notre problème depuis hier, c'est des serveurs Microsoft, où il y avait redondance entre les serveurs, les 12 serveurs qu'on avait, et les 12 ont arrêté. Et on est en discussion et on travaille en équipe...

**M. Derraji :** ...la redondance du système est fonctionnelle, selon vous?

**M. Ducharme (Éric) :** Bien, la redondance CASA est fonctionnelle, et là c'est les serveurs de mission qui hébergent le wifi, qui hébergent l'ensemble de nos ordinateurs et qui permettent également aux ordinateurs de nos centres de service... Et CASA passait par là. Et ce qui est vendu par Microsoft, c'est que les serveurs ont une redondance entre eux et, s'il y a un enjeu avec un des serveurs, c'est les 11 autres qui prenaient la relève.

**M. Derraji :** Oui. Je reviens à l'appel d'offres, M. Ducharme. L'appel d'offres stipulait un site de relais fonctionnel à Montréal et un site au siège social. Vous me confirmez cette information?

**M. Ducharme (Éric) :** Je vous le confirme, mais c'était pour les serveurs IBM pour CASA.

**M. Derraji :** Oui, donc...

**M. Ducharme (Éric) :** Là, on est dans les serveurs Microsoft pour nos services internes de mission.

**M. Derraji :** Je comprends, je comprends, je comprends. Ma question est la suivante : Est-ce normal, une panne, sachant que vous avez déjà lancé un appel d'offres à 48 millions de dollars pour justement éviter ce genre de panne aujourd'hui?

**M. Ducharme (Éric) :** Je répète, l'appel d'offres lancé l'automne dernier et l'ensemble des dépenses sont terminés. Le CTI est fonctionnel à Québec et Montréal, avec des nouveaux ordinateurs, des nouveaux serveurs. Et ces serveurs-là n'hébergent pas Microsoft, ils hébergent SAAQclic.

**M. Derraji :** Donc, la panne est normale?

**M. Ducharme (Éric) :** Non, la panne n'est pas normale. D'ailleurs, on en est désolés, on s'excuse auprès de l'ensemble des clientèles. C'est quelque chose qui ne pouvait pas arriver. Et Microsoft est avec nous. On a eu des tops à toutes les heures, depuis hier, 5 heures, avec les équipes et les équipes de Microsoft, de façon à trouver une solution, et Microsoft a mis les équipes d'expertise les plus importantes sur les...

**M. Derraji :** Merci, M. Ducharme. Merci, M. Ducharme...

**M. Ducharme (Éric) :** ...sur les fuseaux horaires pour pouvoir nous aider là-dedans.

**M. Derraji :** Merci, M. Ducharme. Merci, M. Ducharme. Mme la ministre, le siège social de la SAAQ est en rénovation. Le contrat que nous avons entre les mains estimait les travaux, je ne sais pas si vous vous souvenez, à 89 millions de dollars. C'est bon? Nous avons fait une demande d'accès, et, en date d'aujourd'hui, il y a un contrat qui a été donné, de 97 millions de dollars, pour ce siège, il y a un autre contrat à 10 millions, on est déjà à 107 millions de dollars, l'édifice vaut 57 millions, il va coûter 90 millions de dollars en rénovations. Est-ce que vous êtes au courant de ces chiffres?

**Mme Guilbault :** Je suis au courant qu'il y a des rénovations, et l'objectif, normalement, des rénovations est d'être capable d'aller tirer des revenus de location et de prêt des locaux pour aller tirer des nouveaux... chercher des nouveaux revenus.

**M. Derraji :** O.K. Ce n'est pas encore terminé, et on est à 107 millions de dollars, et il y a d'autres contrats qui n'ont pas été lancés. Est-ce normal?

**Mme Guilbault :** Bien, est-ce normal dans le...

**M. Derraji :** Parce que vous n'arrêtez pas de dire qu'on n'a pas d'argent, le gouvernement n'a pas d'argent...

**Mme Guilbault :** Bien, exactement.

**M. Derraji :** Et je vais juste vous dire ce qu'on a eu comme réponse. Sur le SEAO, il y avait deux contrats octroyés qui dépassent de 17 millions de dollars l'estimation du coût initial du projet. Le coût initial était de 89. Ce n'est pas encore terminé, on est déjà à 107 millions, donc... Et je vous rajoute la deuxième question. L'édifice vaut 57 millions, et on va investir 90 millions. Et on n'est pas à 90, on est à 107 millions, Mme la ministre. Vous trouvez ça normal? C'est une bonne dépense?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est des choses qui étaient prévues depuis longtemps. Maintenant, le fait qu'on aille tirer des revenus à même des locaux qui autrement ne seraient probablement pas occupés, parce qu'on sait que, depuis la pandémie, en plus, les locaux sont moins occupés qu'ils l'étaient...

**M. Derraji :** Donc, vous êtes...

**Mme Guilbault :** Je pense que c'est une bonne chose de vouloir aller tirer des nouveaux revenus.

**M. Derraji :** Vous avez dit : C'était prévu. Donc, les dépassements de coûts, c'était prévu aussi? Je vous dis que le coût initial était à 89 millions. On est à 107 millions, Mme la ministre, en date d'aujourd'hui. Ce n'est pas terminé encore. Donc, vous justifiez le dépassement de coûts.

**Mme Guilbault :** Non. Ce que j'ai dit, ce qui était prévu, c'était la rénovation des locaux. Maintenant, sur le contrôle des coûts, le député sait probablement que, dernièrement, j'ai demandé à la nouvelle présidente du conseil d'administration, Mme Savoie, de jouer un rôle encore plus actif et proactif dans la surveillance des contrats. Il y a un comité qui existe, au sein du C.A., qui s'appelle le Comité des projets majeurs pour les contrats au-dessus de 2 millions, donc, alors ça fait partie des suivis rigoureux et consciencieux qui vont être faits par le conseil d'administration. Parce que je suis d'accord avec lui qu'il faut encadrer les dépenses. Les sociétés d'État font... gèrent leurs crédits eux-mêmes, comme toutes les autres sociétés d'État.

**M. Derraji :** Mais, Mme la ministre, moi, ce qui m'intéresse aujourd'hui, c'est : Qu'est-ce que vous avez fait avant l'arrivée de Mme Savoie? Je répète ma question. Le coût estimé des travaux de la SAAQ était de 89,7 millions. En date d'aujourd'hui, c'est 107 millions, ce n'est pas encore terminé. L'édifice vaut, je viens de vous le dire, 57. C'est la réponse de la SAAQ dans les crédits. Donc, j'ai un édifice qui, techniquement... il vaut 57, la SAAQ a autorisé 90 millions de rénovations, on est déjà à 107 millions. La SAAQ, dans le contexte actuel, Mme la Présidente... Mme la ministre, je n'ai pas besoin de vous rappeler comment ça marche au niveau de l'opinion publique, mais est-ce que vous êtes vraiment fière aujourd'hui de voir ce dépassement de coûts pour une rénovation d'un siège social?

**Mme Guilbault :** Absolument pas, je ne suis pas fière, non. Et, comme je disais, contrairement à d'autres projets où il y a des coûts qui sont associés, là, celui-là, on va aller tirer des revenus. Ça, je pense que c'est la chose prioritaire

à mentionner. Et là mes collègues pourraient donner plus de détails sur le montage financier puis les bénéfices éventuels du projet, mais donc l'idée, c'est d'aller chercher des revenus.

• (11 h 30) •

**M. Derraji :** Donc...

**Mme Guilbault :** Mais je reviens sur le rôle du C.A., là. Parce que le... je pense que mon collègue a siégé, d'ailleurs, sur des C.A., il sait comment ça fonctionne et il sait comment fonctionnent les sociétés d'État. Donc, la manière dont on peut s'assurer d'un contrôle le plus rigoureux possible des dépenses, c'est à travers le conseil d'administration, qui est nommé par le gouvernement, et c'est exactement ce qu'on fait, M. le Président.

**M. Derraji :** Oui, mais, Mme la ministre, c'est un peu trop tard. Mais je comprends que vous êtes... je ne peux pas dire fâchée, mais vous ne comprenez pas, comme moi, pourquoi il y a ce dépassement de coûts. Et j'espère qu'on ne va pas lancer le message : C'est parce qu'il va y avoir des revenus, on peut autoriser n'importe quels dépassements de coûts. Les Québécois ne veulent pas ça, ils veulent que leur gouvernement gère très bien. Et je vais vous rajouter une autre, pour savoir est-ce que ça marche à l'intérieur de la SAAQ, encore une fois : Sept rencontres de lac-à-l'épaule qui ont coûté 100 000 \$, trouvez-vous ça normal? Question 58.

**Mme Guilbault :** Pardon, sept...

**M. Derraji :** La question 58 dans le livre des crédits : sept rencontres lac-à-l'épaule qui ont coûté 100 000 \$. Vous savez, c'est une année très difficile. L'image est très importante, qu'on doit envoyer aux Québécois qu'on gère très bien leur argent. 100 000 \$ pour un lac-à-l'épaule, un dépassement de coûts pour un siège social, une panne informatique... qui ne marche pas. Je vais utiliser le mot que vous utilisez souvent : chacun doit gérer sa fougère. Pensez-vous que la SAAQ gère bien sa fougère?

**Mme Guilbault :** Je pense que j'ai souvent répondu à des questions sur la SAAQ depuis deux ans et demi. Quand je suis arrivée, on déployait SAAQlic, on déployait SAAQlic suite à, entre autres, un contrat qui a été signé par le parti politique de mon collègue de Nelligan, qui devait coûter, selon le précédent ministre des Transports, Robert Poëti, du Parti libéral, 200 millions. 200 millions, le contrat signé par les libéraux et qui a fini, on le sait, à...

**M. Derraji :** Ma question...

**Mme Guilbault :** ...à plus de 600 millions, donc...

**M. Derraji :** Ma question, Mme la ministre... Madame, la question...

**Le Président (M. St-Louis) :** ...s'il vous plaît!

**M. Derraji :** Madame, la question, c'est sur 100 000 \$, lac-à-l'épaule. Si vous voulez qu'on parle d'autre chose, je n'ai pas de problème, acceptez ma demande de commission parlementaire. Ma question est très simple : Êtes-vous à l'aise que la SAAQ a dépensé 100 000 \$ pour un lac-à-l'épaule?

**Mme Guilbault :** Non, mais la prémisse fait partie de la réponse, parce que je présume que le député libéral de Nelligan n'est pas à l'aise qu'un contrat que ses collègues ont estimé à 200 millions...

**M. Derraji :** M. le Président, ce sont des crédits.

**Mme Guilbault :** ...finissent à plus de 600 millions.

**M. Derraji :** Mme la ministre, ce n'est pas une commission d'enquête. Si vous voulez une commission d'enquête, acceptez ma demande. Je répète ma question, elle est très claire. Je vois que vous êtes mal à l'aise. Dites-le. Sept rencontres qui ont coûté 100 000 \$, trouvez-vous, ça, que c'est normal?

**M. Montigny :** ...ministre, mais il faut passer par...

**M. Derraji :** Mais quel article, M. le Président, quel article? Et je veux récupérer mon temps.

**Le Président (M. St-Louis) :** M. le député, ça va. Je vous invite à vous adresser à la présidence. Mme la ministre, des réponses courtes et succinctes, s'il vous plaît. M. le député.

**M. Derraji :** Je vais répéter ma question : Elle trouve ça normal, 100 000 \$, lac-à-l'épaule, pour la SAAQ?

**Mme Guilbault :** Bien, si mon collègue me laisse le temps de finir la phrase, j'y viens. J'ai dit : De la même façon que je crois que le député libéral n'est pas à l'aise...

**Le Président (M. St-Louis) :** Attendez, je veux juste mettre une chose au clair...

**Mme Guilbault :** ...avec un contrat libéral qui a triplé, moi aussi, je me pose des questions sur certaines...

**Le Président (M. St-Louis) :** Il n'appartient pas à la présidence d'apprécier ni la question ni la réponse. Donc, si vous voulez reformuler votre question, M. le député, je vous invite à le faire.

**M. Derraji :** Oui. J'en ai un autre, M. le Président. 60 cadres de plus à la SAAQ, est-ce qu'elle trouve ça normal... 75 cadres de plus à la SAAQ, elle trouve ça normal?

**Mme Guilbault :** Oui. Alors, M. le Président, le député va pouvoir me décliner l'entièreté des indicateurs qui sont contenus dans le dernier rapport annuel de l'année 2024, puis on peut avoir une discussion sur chacun. J'ai déjà répondu souvent, globalement, que je ne suis pas satisfaite de la qualité des services qui sont rendus aux citoyens. Ça s'améliore, ceci dit, mais certainement pas dans le cadre du déploiement de SAAQlic. J'ai dû gérer cette situation-là moi-même, sept jours sur sept. Encore aujourd'hui, je dois régulièrement m'assurer de certaines choses avec la SAAQ pour que les choses continuent de s'améliorer. J'ai renforcé le rôle du conseil d'administration, j'utilise tous les moyens à ma disposition, comme ministre, pour une société d'État qui est gérée selon la Loi de la gouvernance des sociétés d'État, qui relève du ministre des Finances. Je prends tous les moyens à ma disposition pour renforcer l'encadrement autour de cette société.

**M. Derraji :** Mais, Mme la ministre, c'est un bar ouvert, à la SAAQ, et c'est vous, la ministre responsable de la SAAQ, ce n'est pas quelqu'un d'autre, vous êtes la responsable de la SAAQ. Tout ce que je viens d'énumérer, à part les pertes financières, vous êtes la responsable. N'essayez pas de me dire que Mme Savoie va tout régler. Mme Savoie a commencé au mois de janvier...

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci, M. le député. Malheureusement, ceci met fin au premier bloc d'échange. Je cède maintenant la parole au député de Taschereau. Vous disposez de 17 min 5 s.

**M. Grandmont :** Oui. Merci beaucoup, monsieur... 17 minutes, vous m'avez dit?

**Le Président (M. St-Louis) :** 17.

**M. Grandmont :** 17. Parfait. Merci, M. le Président, puis merci aussi de voir au bon ordre de nos conversations, de nos travaux et à la proportionnalité des questions et des réponses. Salutations, évidemment, à la ministre et aux personnes qui vous accompagnent. Salutations aux collègues des oppositions et aux collègues de la banquette gouvernementale. Merci aussi aux gens la technique d'être ici et de rendre tout cela possible.

Mme la ministre, troisième lien. Depuis le début, là, du projet, de la mise sur pied d'un bureau de projet, là, on a à peu près autour de... là, je ne veux pas m'obstiner sur les chiffres, là, mais autour de 200 millions de dollars qui a été investi, qui a été mis dans le projet de troisième lien. On est actuellement à une étape où on a cinq corridors, cinq assez flous, là. C'est-à-dire on a vu... j'ai été, moi aussi, au salon du troisième lien, là, à Sainte-Foy, et il y avait donc cinq corridors qui étaient mis de l'avant. On est à peu près à la même position qu'en 2018, sous l'ancien gouvernement, qui avait aussi cinq corridors. Qu'est-ce qui s'est passé en sept ans, sur le projet de troisième lien, pour qu'on soit exactement à la même place?

**Le Président (M. St-Louis) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Qu'est-ce qui s'est passé? Bien, en fait...

**M. Grandmont :** ...en 2018?

**Mme Guilbault :** Non, bien, pas du tout. Puis je pense que j'ai eu l'occasion de le dire à mon collègue de Taschereau dans une question au salon bleu, mais incessamment je pourrai annoncer à nos citoyens de la Capitale-Nationale, et de Chaudière-Appalaches, et de tout le Québec le corridor qui va être retenu pour construire le troisième lien entre Québec et Lévis. Alors, il y a... Et ça, le député va le comprendre, ce sont des décisions et des travaux qui prennent du temps, qui sont complexes. Peu importe où on installe un lien interrives, dans la vie, là, ça implique de la complexité. Alors, ce n'est pas quelque chose qu'on peut faire expéditivement. Mais le corridor s'en vient. Je sais que plusieurs l'attendent, y compris mon collègue, apparemment.

**M. Grandmont :** Donc, vous me dites que, pour la première fois en sept ans, dans le fond, il y aura une vraie autre étape qui va être franchie?

**Mme Guilbault :** Oui, bien, le collègue va se souvenir qu'il y a déjà eu un projet de tunnel centre-ville à centre-ville, qui est très complexe.

**M. Grandmont :** Bien oui, on a plusieurs versions, oui.

**Mme Guilbault :** C'est ça. Et là ce corridor-là, qui est le trois, là, dans notre zone d'intervention, dans les cinq corridors, a été exclu, on l'a dit aux portes ouvertes, tout ça. Alors, maintenant, il reste quatre corridors. Et, sous peu, on va pouvoir confirmer à nos citoyens lequel des quatre corridors sera celui retenu. Le corridor, à noter, et non pas le tracé. Le tracé devra être redéfini, mais au sein d'un corridor qui va être plus spécifique.

**M. Grandmont :** Les portes ouvertes, là, vous vous en parlez, mais combien ça a coûté, ça, comme opération de marketing?

**Mme Guilbault :** On va le valider, là. Je n'ai pas le chiffre en tête comme ça, mais ma collègue va le...

**M. Grandmont :** Je crois avoir entendu «autour de 20 000 \$»?

**Mme Guilbault :** Oui, bien, on va juste s'assurer du chiffre avant de le...

**M. Grandmont :** D'accord. Vous avez dit aussi que le projet serait tellement avancé d'ici 2026 qu'il serait rendu irréversible. En quoi il serait, selon vous, irréversible, alors que vous l'avez reversé quand même pas mal de fois vous-même, là?

**Mme Guilbault :** Bien, écoutez, on ne peut pas présumer de la suite des... des... Excusez, là, c'est que, là, on a le chiffre : 29 415 \$ pour les portes ouvertes.

**M. Grandmont :** Ça, ça comprend Québec et Lévis?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Grandmont :** Oui, d'accord.

**Mme Guilbault :** Donc, deux journées portes ouvertes où on a eu combien? 10 000, 9 000...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Ah! 500? C'est 500 citoyens qui sont venus.

**M. Grandmont :** 500. Puis ça, ça ne comprend pas les ressources humaines qui ont été déployées pendant ces journées-là. Ce n'est pas les salaires, c'est la location...

**Mme Guilbault :** Bien, ces gens-là... Non, mais...

**M. Grandmont :** ...c'est la technique?

**Mme Guilbault :** Non, mais c'est ça, ces gens-là, c'est des salariés réguliers, dans le sens que c'est les heures ouvrables normales pendant lesquelles ils travaillent.

**M. Grandmont :** Donc, des employés, dans leurs heures normales, qui doivent faire la promotion du troisième lien dans un kiosque, dans un... dans les portes ouvertes?

**Mme Guilbault :** C'étaient des projets... des experts d'un projet d'infrastructure majeur, au ministère des Transports, qui venaient répondre aux questions légitimes des citoyens de Québec et Lévis, oui.

**M. Grandmont :** D'accord. Et qu'est-ce qui rendra, donc, irréversible ce projet, selon vous?

**Mme Guilbault :** Bien, il faut voir comment... les étapes à venir du projet. On a rendu, d'ailleurs, un échéancier avec des étapes très claires, là, dont on parlait, justement, hier, parce qu'on va le bonifier pour la prochaine annonce, où les étapes et les marqueurs de temps sont très clairs, là. Donc, prochaine étape, printemps 2025, ça va être l'annonce du corridor, ça s'en vient. Par la suite, il va y avoir le dépôt de l'avant-projet au ministère de l'Environnement, à la...

**M. Grandmont :** Oui, je...

**Mme Guilbault :** ...bien, milieu de l'année. Bref, ces étapes-là vont suivre leur cours et en... Ah! c'est ça que je disais, on ne peut pas présumer du résultat de la prochaine élection. Donc, en se disant, d'ici l'automne 2026, quelles étapes vont être franchies, les étapes qui vont être franchies vont être tellement significatives et importantes, on va être rendus au terme d'une démarche de qualification de gens sérieux, d'entrepreneurs, de consortiums intéressés à faire un troisième lien entre Québec et Lévis. Alors, si quelqu'un, après... en ne présumant pas du résultat de l'élection, mais si quelqu'un, après ça, va venir dire à tout ce monde-là : Vous avez travaillé, mis des ressources pour vous qualifier pour venir construire un troisième lien ici, et finalement on décide de ne pas le faire...

**M. Grandmont :** D'accord.

**Mme Guilbault :** Je pense qu'il en va aussi un peu de la crédibilité du gouvernement du Québec.

• (11 h 40) •

**M. Grandmont :** Oui, je comprends. Donc, ce n'est rien de légal, rien de... comme des pénalités, c'est simplement les étapes, symboliquement on a avancé, il ne faudrait pas revenir en arrière.

J'aimerais vous amener sur un autre sujet, les projets qui ont été coupés dans la grande région de Québec, le garage Newton, notamment, qui est un projet qui sert, finalement, à entretenir et recharger les bus électriques qui sont prévus. Là, il n'y a pas de bus hybrides qui peuvent être financés, actuellement, par les programmes qui sont sous votre gouverne. Donc, si ce n'est pas un garage... Vous les avez retournés à la table à dessin. Donc, quelles sont les options auxquelles vous vous attendez, finalement?

**Mme Guilbault :** Bien, le garage Newton, je l'ai dit, est passé d'un projet d'autour de 200 millions à 647 millions. Alors, moi...

**M. Grandmont :** Comme plusieurs projets d'infrastructure, oui.

**Mme Guilbault :** Bien, moi, puis je l'ai dit très ouvertement sur des tribunes à Québec, sur des radios à Québec, j'ai dit : Est-ce que les gens qui nous écoutent considèrent qu'en ce moment, tu sais, vu, justement, ce qu'évoque mon collègue, là, les contraintes budgétaires avec lesquelles on doit vivre, les choix difficiles qu'on doit faire, la priorité à certains projets d'infrastructure qui vont de soi... est-ce que les gens considèrent que c'est le temps de mettre 647 millions dans un garage pour des autobus, incluant certains aménagements qui ne sont peut-être pas absolument nécessaires pour les autobus comme tels? Parce qu'il faut comprendre qu'il y a certains...

**Le Président (M. St-Louis) :** Je vous invite à répondre de façon plus succincte, s'il vous plaît.

**M. Grandmont :** Je fais des questions courtes... Je fais des questions courtes, on n'a pas beaucoup de temps, vous le savez, Mme la ministre. Le projet du tunnel... du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, il y a eu des augmentations de coûts. De quel ordre?

**Mme Guilbault :** Autour... entre 250 et 300 millions.

**M. Grandmont :** D'accord. Donc, il y a des projets pour lesquels c'est possible d'augmenter sans problème les budgets, mais il y a d'autres projets pour lesquels... Ça augmente partout en construction en ce moment, là.

**Mme Guilbault :** Bien, c'est parce que, là, le collègue compare un projet qui est en réalisation au moment où on se parle. Tu sais, le tunnel est en travaux, on vient de changer le tube dans le tunnel Hippolyte-La Fontaine, on ne va pas arrêter un chantier. Puis, il faut comprendre, les dépassements de coûts sont rattachés à des imprévus qu'on a découverts. Les infrastructures datent toutes de 1960 à 1980, puis on découvre souvent, à même un chantier, des choses qui n'étaient pas prévues. Il faut s'adapter, il faut s'ajuster.

**M. Grandmont :** Parfait. Merci.

**Mme Guilbault :** Donc, on ne peut pas arrêter le chantier du tunnel Hippolyte-La Fontaine, donc je pense que mon collègue va être d'accord.

**M. Grandmont :** Donc, si ce n'est pas des garages, si vous retournez les sociétés de transport, la société de transport, la RTC, à la table à dessin, est-ce que des marquises, selon vous, ça peut être quelque chose d'envisageable?

**Mme Guilbault :** Bien, ça fait partie des possibilités qui existent ailleurs, qu'on est en train de regarder. Parce que les sociétés de transport et nous sommes d'accord sur le fait qu'il faut revoir l'ensemble de l'opération d'électrification, notamment pour les autobus urbains, parce que ça implique des infrastructures qui sont très, très coûteuses à la fois pour eux et pour nous, mais surtout pour nous, parce qu'on paie l'essentiel, donc... Et c'est une demande qui vient d'eux, il le sait très bien. Donc, on est en train de voir ça et quel pourrait être le type d'installations qui pourraient satisfaire, pour les autobus électriques, tout en étant moins coûteuses pour les contribuables.

**M. Grandmont :** Vous savez qu'il y a une étude qui a été commandée par le ministère des Transports, là, réalisée par Ingérop, qui parle justement des marquises puis qui conclut que les marquises, ce n'est pas l'idéal parce que recharger des véhicules quand il fait moins 10°, en bas de moins 10°, en fait, ça recharge moins bien, donc c'est potentiellement moins de bons services pour les gens. Puis je ne sais pas si vous pouvez imaginer aussi, là, des gens qui font de la mécanique sur des autobus à moins 20°, à moins 10°, ce n'est sûrement pas la même capacité à travailler rapidement aussi. Donc, est-ce que les marquises, c'est quelque chose que vous envisagez pour vrai?

**Mme Guilbault :** Bien, comme je l'ai dit, ça fait partie des choses qui sont... qui doivent être évaluées. Il faut trouver une façon que les choses coûtent moins cher.

**M. Grandmont :** Bien là, vous avez une étude qui dit que ce n'est pas bon, là.

**Mme Guilbault :** Puis, dans le rapport auquel réfère mon collègue, aux pages 12 et 13, notamment, on fait état de la situation à divers endroits, en Scandinavie, en Ontario, etc. Il y a des endroits où ça fonctionne, des endroits où ça a moins bien fonctionné. Mais, si on regarde l'exemple au Québec, on parle aussi de contraintes liées aux relations de travail puis à de l'opposition syndicale. Donc, il faut voir : Est-ce que c'est au gouvernement de financer des locaux pour répondre à des demandes syndicales d'une municipalité? C'est ce genre d'équilibre là qu'il faut trouver, là, au bénéfice du contribuable québécois.

**M. Grandmont :** L'électrification des services de transport collectif, c'est une exigence du gouvernement du Québec. Vous êtes d'accord avec ça?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est-à-dire que le transport collectif se déroule sur le territoire des municipalités, mais, oui, les municipalités doivent organiser le transport collectif, à leur propre demande.

**M. Grandmont :** Non, ce n'est pas ça, la question. L'électrification du parc d'autobus au Québec, les autobus.

**Mme Guilbault :** Ah! l'électrification.

**M. Grandmont :** L'électrification, c'est une exigence du gouvernement du Québec.

**Mme Guilbault :** Les cibles ont été établies par le gouvernement du Québec, oui.

**M. Grandmont :** Parfait. Donc là, pour l'instant, les sociétés de transport, à... Québec, par exemple, n'a pas de garage, mais il ne peut pas acheter autre chose que des bus électriques. C'est correct, on a la même situation, on voit les choses de la même façon?

**Mme Guilbault :** Bien, il y a des éléments, là, qui ont été... depuis la signature du contrat avec Nova Bus, qui est le contrat d'un maximum de 1 229 autobus, d'un minimum de 368? 328? 329?

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** 334. Bref, c'est comme ça qu'on acquiert... qu'on bâtit et qu'on acquiert les autobus électriques, dans les sociétés de transport, actuellement. Et pourquoi je disais ça?

**M. Grandmont :** Ma question, en fait, c'est...

**Mme Guilbault :** C'est ça. Et donc... mais là l'objectif, c'est de pouvoir faire en sorte de, oui, électrifier, mais surtout de ne pas avoir de rupture de service. Donc, on a fait certains aménagements qui permettraient de continuer à financer des hybrides en attendant que tout le monde soit prêt à accueillir les électriques. Donc, on n'a pas laissé les gens en plan, là, dans une situation intenable.

**M. Grandmont :** Vous me confirmez, actuellement, que les sociétés de transport peuvent acheter et se faire subventionner des bus hybrides? Parce que ce n'est pas l'information que j'ai.

(Consultation)

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça, c'est que, depuis la signature du contrat, il y a eu des assouplissements qui ont été faits pour pouvoir continuer de faire des hybrides, mais le but était d'assurer une transition. C'est parce que je validais juste les dates de décrets, là, avec mon collègue, pour être sûre. Donc, c'est ça, le but était d'assurer une période de transition où Nova Bus, le constructeur québécois des autobus électriques urbains, pourrait avoir le temps d'organiser sa production 100 % électrique avec une capacité de livrer, tout en n'ayant pas de rupture de production, en n'ayant pas à faire de mises à pied, etc. Donc, on a permis qu'ils produisent encore certains hybrides, mais actuellement, au moment où on se parle, effectivement, il produit seulement des électriques.

**M. Grandmont :** Donc, il produit seulement des électriques. Donc, les sociétés de transport ne peuvent pas acheter d'hybrides, actuellement, et sont donc obligées, parce qu'ils n'ont pas les infrastructures pour être capables de les entretenir puis de les faire recharger convenablement... elles sont obligées d'étirer la durée de vie des autobus hybrides. Est-ce qu'on ne pourrait pas autoriser les sociétés de transport, momentanément... Vous avez montré de l'ouverture à apporter certains correctifs, à temporiser l'application de l'électrification des transports collectifs. Est-ce qu'on ne pourrait pas autoriser les sociétés de transport à acheter des bus hybrides et qu'ils soient aussi subventionnés par les mêmes programmes du ministère des Transports?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est ce que je dis, on dit un peu la même chose, dans le sens où...

**M. Grandmont :** Je ne suis pas sûr, moi.

**Mme Guilbault :** ...les sociétés de transport et nous, et peut-être les collègues autour de la table, on veut revoir l'ensemble de l'opération d'électrification, comment est-ce qu'on s'assure de maintenir l'objectif d'électrifier, à terme... bien, électrifier, en fait, l'ensemble des transports au Québec puis de l'économie au Québec, là...

**M. Grandmont :** Je parle juste du transport collectif.

**Mme Guilbault :** ...mais d'une manière réaliste, entre autres, d'un point de vue budgétaire puis d'un point de vue des investissements en infrastructures que ça nécessite. Donc, on travaille, là, au moment où on se parle, avec eux, là, c'est quelque chose qu'on discute chaque semaine avec l'ATUQ, l'Association du transport urbain, notamment, pour trouver une nouvelle façon de garder les cibles mais d'atténuer la pression financière que ça amène.

**M. Grandmont :** Ce qui est important, ce n'est pas simplement de lisser, c'est de permettre aux sociétés de transport d'acheter des bus et d'être subventionnées, des bus hybrides.

Le 22 avril, là, les présidents des sociétés de transport ont fait une sortie spécifiquement sur l'électrification des bus urbains qui allait dans le sens de ce que je vous parle aujourd'hui. Est-ce que vous les avez rencontrés, les présidents ou l'ATUQ, depuis le 22 avril?

**Mme Guilbault :** Depuis... Je les rencontre le 20 mai, mais, peu de temps avant, le 22 avril, je les avais déjà rencontrés.

**M. Grandmont :** Mais donc, depuis leur sortie, vous ne les avez pas rencontrés. Moi, ce qu'ils me disent, c'est que le... au mois de mai, c'est trop tard, ils voudraient une rencontre plus rapidement. Parce que les réponses que vous donnez actuellement ne sont pas celles auxquelles elles s'attendent, et il y a des risques de fiabilité du réseau de bus, actuellement, parce qu'ils sont en train d'obliger d'étirer la durée de vie des bus hybrides.

**Mme Guilbault :** Oui, mais je veux juste signaler à mon collègue, là, l'ATUQ, on leur parle très régulièrement, mon cabinet...

**M. Grandmont :** Pas depuis le 22 avril.

**Mme Guilbault :** Et, depuis le 22 avril, j'ai rencontré moi-même des élus municipaux, des mairesses, des maires, le maire de Québec, la mairesse de Longueuil, qui sont à la tête, ultimement, de sociétés de transport. Donc, c'est des discussions que j'ai couramment. J'ai rencontré l'ARTM la semaine passée ou il y a deux semaines, avec qui on a parlé d'électrification. Donc, il ne faut pas penser que ce n'est pas un sujet qui est omniprésent.

Mais le député dit : L'important, c'est les hybrides. Oui, ça fait partie des choses, mais je lui ai dit tout à l'heure : Il faut aussi regarder les infrastructures d'accueil, d'entreposage et de réparation des autobus, qui coûtent une fortune. Est-ce que lui, il trouve ça normal de mettre 647 millions dans un garage, dans la situation budgétaire qu'on connaît? Donc, il faut aussi revoir comment est-ce qu'on peut avoir le même...

**Le Président (M. St-Louis) :** ...s'il vous plaît, rapidement.

**Mme Guilbault :** ...bien, obtenir la même capacité de mettre des autobus mais que ça coûte moins cher aux contribuables.

**M. Grandmont :** Moi, ce que je veux, c'est que ça serve, effectivement, à amener plus de gens dans le transport en commun, qu'on n'ait pas de rupture de service. Il faut se rappeler que l'électrification des transports collectifs, c'est une exigence du gouvernement du Québec et que ça contribue... Actuellement, le parc d'autobus, au Québec, ne contribue que pour 0,4 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre, au Québec, 0,4 %. Et, pour ça, on est en train de mettre une pression énorme sur les sociétés de transport, dont la construction de garages qui, effectivement, coûtent cher, je suis d'accord avec vous, mais c'est une exigence du gouvernement du Québec, pour une cible de réduction des GES qui est particulièrement faible, 0,4 %.

Moi, ce que j'aimerais, c'est qu'on ait plutôt pris cet argent-là pour investir dans les transports collectifs, pour inciter les gens à rentrer dans le bus. Des bus hybrides, ça émet très, très peu de gaz à effet de serre, ça aurait permis d'inciter des gens, avec une amélioration de service... Comme on a fait entre 2006 et 2011 : des cibles ambitieuses qui ont permis d'augmenter et l'offre de service, ce que vous vous refusez à faire, et qui aurait permis aussi une offre plus grande, donc une plus... un plus grand achalandage au niveau des usagers du transport collectif. Ça avait bien fonctionné entre 2006 et 2011. La ministre refuse de le faire. Même l'année passée, ça avait donné cette phrase célèbre où... maintenant célèbre, où on dit, du côté de la CAQ, que le transport en commun, ce n'est pas la responsabilité de l'État québécois.

Donc, est-ce que vous maintenez toujours que, dans le fond, l'offre de service, ce n'est pas de la responsabilité de l'État québécois?

• (11 h 50) •

**Mme Guilbault :** Bien, M. le Président, là, je l'entends dire : Ah! j'aurais aimé ça qu'on mette l'argent dans le transport collectif. Je n'ai pas le choix, là...

**M. Grandmont :** Je parle de service, hein, je parle de service.

**Mme Guilbault :** Oui, oui, mais ça, ça inclut tout. Et 880 millions... Est-ce que le député a vu passer la mise à jour budgétaire, l'automne dernier? 880 millions. Quand je suis arrivée aux Transports, j'ai dit : On va régler le problème de financement puis de déficits annuels récurrents, les psychodrames de fin d'année des sociétés de transport collectif. Mon collègue ministre des Finances et moi, on a annoncé 880 millions, un cadre financier que toutes les sociétés de transport et tous les élus municipaux concernés, incluant la CMM, ont appuyé par résolution. Ce qui fait que, d'ici 2028, ils ont une prévisibilité. On fait le retour à l'équilibre budgétaire, notamment à la lumière des recommandations de Grant Thornton, qui a déposé ses audits, pour lesquels il y avait des taux de réserves très variables, en passant. Il me dit : Ça prend des autobus, c'est urgent. Il y a des sociétés de transport qui ont des taux de réserves beaucoup plus élevés que le 20 % de référence. Alors, on peut en profiter aussi pour donner suite aux recommandations des audits, dont tout le monde a reconnu que c'est un travail qui était bien fait, auquel il faut donner suite, incluant les sociétés de transport.

Donc, comme je lui explique, il y a plusieurs éléments à prendre en compte, mais on travaille tous en collaboration pour faire avancer les choses, toujours avec le contribuable comme premier souci.

**M. Grandmont :** Le projet de voies réservées, qui faisait partie de l'annonce du gouvernement de la CAQ, le fameux REC, là, le Réseau express de la Capitale, il y avait 840 millions qui étaient prévus pour les voies réservées, pourquoi, tout d'un coup, ça, ça a disparu? Les gens de la banlieue de Québec n'ont pas le droit à des alternatives de transport intéressantes pour se déplacer vers le travail ou vers les études?

**Mme Guilbault :** Bien, au contraire, monsieur...

**Le Président (M. St-Louis) :** En 15 secondes, s'il vous plaît.

**Mme Guilbault :** Les gens de Québec ont droit à 7,6 milliards de dollars pour la phase I du tramway, un troisième lien qu'on est en train de réaliser.

**M. Grandmont :** Les banlieues?

**Mme Guilbault :** Il n'y a jamais eu autant d'argent à Québec. S'il habite à Québec depuis aussi longtemps que moi, il le sait très bien.

**M. Grandmont :** Mais les banlieues, elles n'ont plus rien...

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci beaucoup, Mme la ministre. Ceci met fin au second bloc d'échange. Avant de procéder au troisième bloc, comme nous accusons un peu de retard, j'ai besoin du consentement des membres de la commission pour dépasser le temps prévu. Consentement? Merci. Donc, je cède maintenant la parole au député de Nelligan. Vous disposez de 17 min 5 s.

**M. Derraji :** Merci, M. le Président. Mme la ministre, est-ce que vous êtes responsable de la Société des traversiers du Québec?

**Mme Guilbault :** C'est une société d'État qui relève de ma responsabilité, oui.

**M. Derraji :** Excellent. En 2019... Je vais vous lire l'énoncé suivant : «La STQ s'est engagée à transformer la STQ en une société d'État performante et innovante prête à assumer les défis des prochaines années et surtout axée sur les services aux citoyens.» Mme la ministre, je vais vous partager l'analyse de sept derniers rapports annuels de la STQ et j'aurais une petite question à la fin : Est-ce que vous partagez que c'est une bonne société d'État bien gérée?

Je commence : le coût des transports, augmentation, en sept ans, de 70 %; coût d'exploitation des traversiers du Québec, augmentation de 76 %; coût d'administration, Société de traversiers du Québec, augmentation de 126; 649 employés en 2018, maintenant 759, une augmentation de 110; coût d'entretien de la Société des traversiers du Québec, augmentation de 160 %; total des dépenses avant la participation du gouvernement, regardez, Mme la Présidente... Mme la ministre, augmentation de 76 %. Maintenant, subvention du gouvernement du Québec pour les opérations de la STQ : on passe de 11 millions à 24 millions. Et la cerise sur le gâteau, le déficit annuel : on passe de 3 millions à 53 millions.

Ça, là, Mme la Présidente, Mme la ministre, c'est l'analyse de sept ans, sept ans de la STQ. Comment vous qualifiez la performance de la STQ, Mme la ministre?

**Mme Guilbault :** Comment est-ce que je qualifie... Bien, écoutez, M. le Président, là, je n'ai pas le choix de mettre en contexte. Puis est-ce qu'il pourrait juste me rappeler l'année de référence? Ça part de quelle année? 2019?

**M. Derraji :** 2018-2019...

**Mme Guilbault :** Bon...

**M. Derraji :** Et par la suite la STQ... — si vous voulez, je peux vous donner le rapport annuel, aucun problème — la STQ s'est donnée...

**Mme Guilbault :** Non, non, mais pour son tableau au député.

**M. Derraji :** Ah! je peux vous donner tous mes tableaux.

**Mme Guilbault :** Je parle du tableau du député. La colonne de gauche, là, de ma gauche, elle part de quelle année? J'ai mis mes lunettes, mais il était trop tard pour moi.

**M. Derraji :** Ah! pas de problème. En fait, c'est pour... tout ça, c'est les rapports des sept dernières années. Donc, année après année, ce sont les paramètres de la STQ. Ils font...

**Mme Guilbault :** Oui, mais la première année du tableau du député, c'est quoi?

**M. Derraji :** 2018-2019, 2018-2019.

**Mme Guilbault :** Bon, 2018-2019. Alors, 2018-2019, M. le Président, c'est l'année où on est arrivés, et depuis, là, il y a eu beaucoup d'enjeux avec les traversiers, de pannes et de problèmes. Mais pourquoi est-ce que c'est arrivé, M. le Président? Les traversiers, c'est des actifs comme n'importe quel autre actif du gouvernement... comme n'importe quelle infrastructure, et le déficit d'entretien des navires de la STQ, pendant des années... Parce que, justement, les libéraux ne mettaient pas d'argent, puis pas de déficit, pas de problème, pas de coûts d'exploitation, parce qu'on ne les entretient pas. Comme les ponts, l'Île-aux-Tourtes, qui tombent en ruines, comme le pont de l'Île-d'Orléans qui tombe en ruines, qu'on est obligés de reconstruire, c'est la même situation avec les actifs, les 22 traversiers de la STQ.

Donc, on arrive en 2018, et ça se met à tomber en panne. Et là, moi, première chose que j'ai faite, avec monsieur... Il y avait un P.D.G. quand je suis arrivée, mais il a quitté son poste, littéralement, au moment où je suis arrivée. Donc, on a nommé Mme Bédard, et j'ai dit : Il nous faut un plan pour éviter ces situations-là où les libéraux disaient : On repoussera ça, on repoussera ça, on repoussera ça, puis un jour, bien, quelqu'un s'arrangera avec ça. Un jour, c'est maintenant, là. Alors, maintenant, on a un plan sérieux où on a des cales sèches préventives, des entretiens réguliers de nos traversiers pour éviter des situations où tout va tomber en panne en même temps, héritage qu'on a eu du précédent gouvernement. Je suis obligée de le dire, M. le Président. Qui pense que tout est tombé en panne en même temps par hasard, en 2018-2019? C'est parce que ça n'a pas été entretenu avant, M. le Président.

**M. Derraji :** Mme la ministre, excusez-moi, là, mais, vraiment, c'est une... Je ne peux pas juger de votre réponse, mais je laisserai les analystes juger de la performance de la STQ. Je vous ai présenté tous les indicateurs en sept ans. C'est très simple, lisez les rapports annuels, vous allez arriver aux mêmes constats. Pire encore, c'est plus d'employés. Vous voulez qu'on parle de la subvention du gouvernement? Elle a doublé entre 2018 et aujourd'hui, la subvention du gouvernement a doublé, le déficit a explosé, moins de services fiables et une plus grande frustration de la clientèle. La STQ n'atteint pas ses propres cibles pour offrir des services fiables, la STQ n'atteint même pas ses cibles pour la satisfaction de la clientèle. Ce n'est pas moi qui le dis, Mme la ministre, c'est dans les rapports annuels.

C'est là où je vous repose la question : Êtes-vous fière du bilan de la STQ, sachant que ce n'est pas vous, c'est votre ex-collègue des Transports qui s'est donné cette mission pour bien gérer une autre société d'État? On ne parle plus de la SAAQ, Mme la Présidente, ce sont les indicateurs de la Société de traversiers du Québec. Question très simple : Êtes-vous fière du bilan de la STQ aujourd'hui?

**Mme Guilbault :** Alors, M. le Président, la satisfaction de la clientèle, qui est toujours mon obsession numéro un, ça vaut pour la SAAQ, ça vaut aussi pour la STQ, est directement liée à la fiabilité des traversiers, donc à la fiabilité du service et à la disponibilité de traversiers opérationnels pour assurer le service en question. Or, quand la capacité d'opérer des traversiers est abruptement rompue, en 2018, en 2019, pour plus d'un traversier, est-ce que mon collègue de Nelligan est d'accord que c'est forcément dû à un déficit d'entretien qui date de plusieurs années auparavant? Est-ce qu'il pense sérieusement que des traversiers ont des problèmes tous en même temps, par hasard, en 2018, en 2019, en 2020? Est-ce qu'il convient avec moi que c'est à cause d'un déficit d'entretien cumulé, notamment, des 15 années où son parti a été au gouvernement?

**M. Derraji :** Mme la ministre, vous pouvez continuer à parler de 15 ans jusqu'à la fin de votre mandat, je vais juste vous référer à un tableau très simple : Offrir des services fiables, taux de réalisation de traversées prévu, c'est la STQ qui dit ça, la cible : 99,5 %. Qu'est-ce qu'ils ont marqué? «Cible non atteinte, 94,3 %». C'est le constat. La STQ, c'est quoi, sa mission? Pourquoi vous avez doublé l'argent à la STQ? C'est pour offrir des services de qualité. La STQ elle-même a dit : Cible non atteinte. Pourtant, la subvention a doublé, du gouvernement. Donc, si on veut comparer des pommes avec des pommes... Vous, vous vous êtes donné une mission de rendre la STQ performante. Je vous ai posé tous les indicateurs. Il n'y a aucun indicateur qui est bon. Donc, aujourd'hui, vous me dites : Non, ça va bien, je suis contente de ce qui se passe à la STQ. C'est ça, votre réponse, Mme la ministre?

• (12 heures) •

**Mme Guilbault :** Bien, mon collègue peut insister sur le «cible non atteinte», mais honnêtement, 94 %, ça pourrait être pire. Ça pourrait être mieux, mais, 94 %, je pense qu'on est sur une bonne tangente. Le but, c'est d'atteindre

la cible de 99 %, mais à 94 %... Mais chaque client non satisfait est un client non satisfait de trop. Et pourquoi les subventions augmentent? Pourquoi les coûts d'exploitation augmentent? Pourquoi les coûts d'entretien augmentent? Parce qu'il faut rattraper des années où les gouvernements n'ont pas entretenu les navires, ne se sont pas occupés de la Société des traversiers, et là on se ramasse avec ça aujourd'hui. Comme ils ne se sont pas occupés du pont de l'Île-aux-Tourtes, malgré qu'il est dans le West Island...

**M. Derraji :** Ce n'est pas ma question, Mme la ministre. Je peux vous rajouter l'autofinancement...

**Mme Guilbault :** ...comme ils ne se sont pas occupés du pont de l'Île-d'Orléans. Donc, on doit compenser le déficit d'entretien...

**Le Président (M. St-Louis) :** Je vous invite à...

**Mme Guilbault :** ...des précédents gouvernements.

**Le Président (M. St-Louis) :** ...s'il vous plaît, à bien écouter la réponse et bien écouter la question et à vous adresser à la présidence, s'il vous plaît.

**M. Derraji :** Merci, M. le Président. Vous me parlez des navires. Je peux vous parler de l'autofinancement. Je vous le dis encore une fois, je vous réfère, Mme la Présidente... Mme la ministre, à lire les rapports annuels. Mais je laisse les experts analyser ces rapports. L'autofinancement, s'autofinancer, à la STQ, c'est en baisse.

Mais, Mme la ministre, on a parlé des indicateurs, moi, je pense que j'ai eu votre réponse. Je veux vous parler des salaires des hauts dirigeants. Pendant que vous doublez la subvention, on est passé de 746 000 \$, en 2018-2019, à 1,1 en 2023-2024. Donc, c'est normal que le salaire des cinq plus... dirigeants continue d'augmenter malgré que la situation ne s'améliore pas? On charge aux contribuables 30 000 \$ pour un autre lac-à-l'épaule. Les frais de transport, et d'hébergement, et de repas de la STQ ont atteint, cette année, 1,8 million, contrairement à 600 000 \$ l'année dernière, question 11. Je ne vais pas parler des primes de départ de 218 000 \$, probablement, c'est une bonne raison, question 36.

Donc, Mme la ministre, quand on vous dit qu'on analyse une société d'État, vous êtes responsable, vous avez vos paramètres pour juger une société d'État. À date, je n'ai rien entendu de votre part, que «ça ne va pas, je vais m'en occuper, j'avais la SAAQ cette année, probablement, je n'ai pas eu le temps de m'occuper davantage de la STQ». Mais trouvez-vous que c'est normal, ces augmentations de salaire des hauts dirigeants? Trouvez-vous normal un autre lac-à-l'épaule à 30 000 \$? Trouvez-vous normal que les frais de transport ont explosé de 600 000 \$ en un an? 600 000 \$, pas 100 000 \$, pas 200 000 \$, 600 000 \$.

Question 11, fiche crédit, renseignements généraux. C'est ça, la bonne gouvernance, Mme la ministre? Comment justifiez-vous ça maintenant, pendant que le Québec enregistre le plus grand déficit de 13 milliards?

**Le Président (M. St-Louis) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, il y a plusieurs choses, là, je vais essayer d'y aller rondement, là. Quand il me parle des salaires des cinq plus hauts dirigeants, j'imagine que c'est ceux de la STQ? Bon. Alors, les salaires ne sont pas fixés... ce n'est pas moi qui fixe les salaires, là, alors, ça, c'est les Emplois supérieurs, et tout ça, donc il faudrait voir les règles, comment ça fonctionne, les barèmes sont fixés, donc c'est des choses qui relèvent... Puis les négociations de convention collective, les échelles salariales, c'est des choses qui relèvent, comme il le sait, des négociations qui sont faites par le Conseil du trésor. Donc, sur les salaires, c'est le maximum où je peux aller.

Sur les lacs-à-l'épaule, et tout ce genre... tu sais, il y a des déplacements, il y a des coûts liés à des déplacements et des choses comme ça qui sont nécessaires dans le cadre des opérations. Puis évidemment, pour une société d'État qui dessert une grande partie des régions du Québec, notamment des régions éloignées, on parle de traversiers qui sont des services essentiels, entre autres sur la Côte-Nord, en Gaspésie, etc., on s'attend à ce qu'ils doivent se déplacer régulièrement dans ces régions-là. On ne veut pas des gens déconnectés dans des bureaux à Montréal ou à Québec. Donc, il y a une partie de tout ça qui est légitime.

Pour ce qui est des lacs-à-l'épaule, les frais de repas et ces affaires-là, puis ça vaut pour la SAAQ puis pour l'ensemble des gens de la fonction publique, on s'attend à une certaine frugalité, oui. Si je regarde, nous, en tout cas, comment on se comporte dans mon cabinet ou, moi, ce que je génère comme dépenses puis ce que je ne réclame pas, même si j'aurais le droit de le réclamer, on s'attend à de la frugalité, conformément à la rigueur qu'on s'impose dans la gestion des fonds publics, M. le Président. Alors... Et, quand il dit : Je n'ai rien entendu, j'ai dit que ma priorité numéro un, c'est le service aux Québécois. Ça vaut pour toutes les sociétés d'État, évidemment celles qui relèvent de ma responsabilité...

**M. Derraji :** ...la ministre, on partage...

**Mme Guilbault :** ...mais la STQ doit composer avec le déficit...

**Le Président (M. St-Louis) :** Je vous invite à écouter la réponse, M. le député, qui est proportionnelle à votre préambule et à votre question. Donc, poursuivez, Mme la ministre.

**M. Derraji :** ...

**Le Président (M. St-Louis) :** Vous êtes satisfait? Merci, M. le député.

**Mme Guilbault :** Mais est-ce que je peux quand même terminer ma phrase? Parce que...

**Le Président (M. St-Louis) :** S'il vous plaît, allez-y.

**Mme Guilbault :** Donc, il faut quand même que la Société des traversiers compose avec le fait... et notamment Mme Bédard qui est arrivée en 2019... 2020... oui, 2023, je suis arrivée en 2022. Bon, bref, il faut qu'elle compose avec l'héritage d'actifs mal entretenus par les précédents gouvernements. On est arrivés en 2018, M. le Président, ce qui s'est passé avant ou ce qui ne s'est pas fait avant ne peut pas nous être imputé, quand même.

**Le Président (M. St-Louis) :** Rapidement, Mme la ministre, s'il vous plaît. Merci.

**M. Derraji :** Mme la ministre...

**Le Président (M. St-Louis) :** Allez-y.

**M. Derraji :** Mme la ministre, vous me parlez des objectifs. C'est le rapport de la STQ : offrir des services fiables, non atteint; offrir des services de traversier de qualité, non atteint. Donc, pour les... pour les objectifs, s'il vous plaît, là, je vous invite juste à faire vos devoirs, il est dans le rapport annuel. Mais ce que je vous demande aujourd'hui : On a 13,6 milliards de dollars de déficit, vous êtes à l'aise de voir une société d'État, une autre sous votre responsabilité, où il y a une explosion des salaires des hauts dirigeants, qu'on dépense 30 000 \$ pour un lac-à-l'épaule, qu'il y a une explosion des frais d'hébergement et de repas à la STQ, et vous êtes à l'aise, vous êtes à l'aise de dire aux contribuables que ça va bien, moi, là, je n'ai pas de problème, en tant que ministre responsable de la STQ, de voir ce genre de dépenses? Est-ce que c'est vos... ce que vous êtes en train de dire aux Québécois : C'est normal, ce genre de dépenses?

**Mme Guilbault :** M. le Président, là, le collègue met des mots dans ma bouche qui sont... qui ne sont pas ceux que j'ai prononcés. J'ai dit que je m'attends de la part des sociétés d'État et de l'ensemble de la... des dirigeants de la fonction publique, d'ailleurs, à de la frugalité, «frugalité», c'est le terme que j'ai employé et que je maintiens. Je m'astreins moi-même à de la frugalité avec mon équipe au cabinet et je m'attends à ce que tout le monde fasse de même dans un contexte de gestion rigoureuse des fonds publics.

Maintenant, pour le détail des lacs-à-l'épaule, des repas qui ont été consommés, etc., peut-être que les dirigeants en question pourraient répondre. Mais je veux revenir sur le 94 %, parce qu'encore là il me fait dire quelque chose que je n'ai pas dit. Il dit : Elle a dit «tout est satisfaisant, tout est beau». Ce n'est pas ce que j'ai dit, M. le Président. J'ai dit que 94,33 %, précisément, c'est quand même une note respectable, bien qu'imparfaite. La perfection, c'est 100 %. Et, dans l'ensemble des traverses exploitées, si on prend la cible du nombre de traversées prévues versus celles effectivement réalisées, les taux de réalisation pour huit... pour sept d'entre elles, sur neuf, sont de 98 %, 99 %, 101 %, 100 %, 92 %.

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci, Mme la ministre. M. le député.

**Mme Guilbault :** Alors, c'est quand même des indicateurs qui sont positifs pour plusieurs.

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci.

**M. Derraji :** Mme la ministre, Mme la ministre, ce ne sont pas mes objectifs. La STQ elle-même s'est donné ces objectifs. Donc, ça sert à quoi maintenant, se donner un objectif et ne pas l'atteindre? Et, en contrepartie, on continue à demander des subventions au gouvernement. C'est de ça je vous parle. Vous-même, votre propre gouvernement s'est donné un objectif de la rendre performante. Force est de constater que, sept ans plus tard, ça ne marche pas. Et, Mme la ministre, quand vous dites que c'est à eux de gérer ça, moi, je pense que c'est un bar ouvert, ce qui se passe dans les sociétés d'État où vous êtes responsable, parce que, pendant que votre propre gouvernement gèle l'embauche, c'est la consigne du Trésor, ce que je vois, que ce soit à la SAAQ ou à la STQ, bon : augmentation salariale, c'est correct, des lacs-à-l'épaule à 30 000 \$, 100 000 \$, ce n'est pas grave. Mais vous êtes responsable de quoi, Mme la Présidente, si vous laissez les sociétés d'État faire ce qu'elles voulaient... ce qu'elles veulent? Quelle consigne vous envoyez quand vous entendez que votre propre gouvernement demande à ce qu'on resserre les dépenses, ou bien, pour vous, c'est le bar ouvert aux sociétés d'État?

**Une voix :** ...

**M. Derraji :** Quel article, M. le Président, quel article?

**Une voix :** ...

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci, Mme la députée. Je vous remercie. Je vous remercie. Je vous ai...

**Des voix :** ...

**Le Président (M. St-Louis) :** Non, non, je suis le seul qui parle présentement, O.K.? Je vous remercie infiniment tous les deux. Poursuivez, s'il vous plaît.

**M. Derraji :** J'ai posé ma question.

**Le Président (M. St-Louis) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, dans les discussions que j'ai avec les dirigeants de mes deux sociétés d'État, puis là il s'agit de celle des traversiers, puis Mme Bédard, la P.D.G., pourra en convenir, là, ça teinte l'ensemble de nos discussions, l'évidence qu'on ne peut pas aller chercher de l'argent à l'infini, on ne peut pas avoir des projets d'infrastructure. On en a beaucoup, de besoins, à la STQ aussi, oui, les traversiers, mais il y a les quais qui vont avec. Donc, combien de fois on a eu des rencontres sur des projets dont on se disait : Ça n'a pas de bon sens, les coûts, les coûts sont trop élevés pour les contribuables, donc on va retourner, comme on dit, l'expression consacrée, à la planche à dessin, on va revoir le projet, on va revoir les besoins, on va revoir la priorisation...

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci beaucoup, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** ...dans un contexte où on n'embauchera pas plus de ressources.

**Le Président (M. St-Louis) :** Ceci met fin au troisième bloc d'échange. Donc, je cède maintenant la parole au député des Îles-de-la-Madeleine. Vous disposez de 17 min 5 s.

• (12 h 10) •

**M. Arseneau :** Merci beaucoup, M. le Président. Alors, je salue mes collègues parlementaires, bien évidemment Mme la ministre et ses équipes. Je constate d'ailleurs que la ministre a, comme l'an dernier, amené son sac à main, dans lequel elle puisera sans doute toutes les réponses aux questions que l'on posera aujourd'hui, du moins on l'espère.

Je vais commencer avec SAAQclic et la panne actuelle, là, les services sont toujours paralysés, aux dernières nouvelles. On nous a expliqué que le système de redondance était lié à 12 serveurs qui sont reliés entre eux. Est-ce qu'il faut comprendre que ces serveurs-là fonctionnent dans un environnement fermé et qu'eux-mêmes n'avaient pas de service de redondance? Le cas échéant, est-ce que c'est une faille que l'on va corriger? Je ne sais pas si la ministre veut répondre ou si le P.D.G. de la SAAQ serait mieux placé pour le faire. Comment...

**Mme Guilbault :** Je propose M. Ducharme, oui, pour aller directement au but, pour sauver du temps.

**Le Président (M. St-Louis) :** On a déjà le consentement, donc...

**M. Ducharme (Éric) :** Bien, deux choses. Je ne suis pas un expert en technologies, c'est les gens qui... de Microsoft et mes équipes, actuellement, là, qui mettent tous les efforts pour corriger la problématique. Après ça, on fera une analyse approfondie de ce qui s'est passé. Ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a 12 serveurs qui sont... qui sont en redondance, donc qui doivent s'épauler l'un et l'autre s'il y a des problématiques particulières. Il y a un serveur de relève à Montréal pour ces serveurs-là, mais il ne peut pas être activé en remplacement immédiat, c'est vraiment plus comme une copie de sauvegarde qui peut être utilisée pour pouvoir repartir ces serveurs-là. Ça fait qu'actuellement on est à décider, dans les prochaines minutes, si on utilise la copie de sauvegarde ou encore qu'on continue à travailler à repartir les 12 serveurs et leurs disques... et les disques durs d'information.

**M. Arseneau :** Ce que j'essaie de comprendre, M. le Président, c'est... qu'on ait des appareils de... dans un système de redondance, des appareils principaux, ça, ça, pour moi, ça va de soi, mais ça va de soi si on a des problèmes de nature informatique. Mais, lorsqu'on regarde les règles de cybersécurité en ce qui concerne des appareils ou des systèmes stratégiques, souvent on va avoir le déploiement de serveurs ou d'unités de service qui sont déployés à divers endroits sur le territoire, par exemple, pour éviter non seulement les cyberattaques, mais pour éviter des attaques physiques sur les lieux. Est-ce que je dois comprendre que les serveurs sont dans le même environnement, parce que vous parlez de Montréal, donc non seulement, là, aujourd'hui, ils plantent tous les uns après les autres à peu près en même temps, mais qu'ils sont également situés au même endroit et, s'il y avait eu ou s'il survenait un jour une attaque ou un incendie, bien, on aurait le même résultat?

**M. Ducharme (Éric) :** On est sur plus d'un site, par rapport à nos équipements. Pour SAAQclic, on a un site de relève miroir qui est ailleurs au... bien, il y en a... à Québec et à Montréal, donc là... puis c'est la dépense qui a été faite l'automne dernier, le contrat pour avoir un nouveau CTI. Donc, pour ce qui est de SAAQclic et l'ensemble des serveurs, les milliers de serveurs qui le composent, on est en redondance parfaite et on peut habilement, là, basculer d'un à l'autre si jamais il y a un enjeu.

Là, on est dans un univers Microsoft, qui est des systèmes de mission de la SAAQ, et là il y a redondance aussi, mais pas redondance parfaite avec bascule. Les serveurs, comme ils se... il y avait redondance entre les serveurs, ils sont capables, eux, de s'appuyer par rapport à une panne, bien, on n'avait pas besoin d'avoir un site miroir. C'est ce que Microsoft proposait dans ces installations-là. Mais on a quand même des capacités de redondance à Montréal, où on peut faire copie des dernières informations pour repartir tout ça.

**M. Arseneau :** Mais, juste pour bien saisir, là, vous avez dit : On est sur plusieurs sites, mais pas pour ce qui est des 12 serveurs. Les 12 serveurs sont concentrés au même endroit.

**M. Ducharme (Éric) :** Oui.

**M. Arseneau :** Et on vous a... Microsoft vous a dit : On n'a pas besoin d'un site miroir. Mais là, aujourd'hui, on s'aperçoit que l'absence d'un site miroir fait en sorte que le système ne fonctionne pas depuis déjà 18 à 24 heures.

**M. Ducharme (Éric) :** Oui. Peut-être juste pour précision, ce n'est pas un bris mécanique, c'est un bris de paramétrage des serveurs entre eux.

**M. Arseneau :** Est-ce qu'on peut nous dire, à l'heure actuelle, là, quelles sont les ressources qui sont déployées à l'intérieur soit du ministère ou de la SAAQ pour tenter de trouver des solutions à la situation actuelle?

**M. Ducharme (Éric) :** Oui. Je n'ai pas le nombre exact, mais je peux vous dire que Microsoft a l'ensemble de ses équipes qui sont sur des fuseaux horaires depuis hier, en soirée, avec... on a escaladé jusqu'au plus haut niveau des ingénieurs informatiques de Microsoft par rapport à notre problématique. Et j'ai des équipes, là, à la SAAQ, qui s'occupent...

**M. Arseneau :** Mais, dans tous les cas...

**M. Ducharme (Éric) :** Mais je pourrai vous donner le chiffre, là, dans les prochaines minutes, là.

**M. Arseneau :** Oui, mais c'est que, dans tous les cas... En fait, ma question, c'est : Dans tous les cas, ça va coûter de l'argent à la société d'État, ça coûte de l'argent, évidemment, aux contribuables, ces attentes-là, puis l'absence de services, puis... Est-ce qu'il y a une clause... S'il n'y avait pas de clause de redondance optimale, visiblement, parce que le système est en panne, est-ce qu'il y a des clauses qui nous permettent d'imaginer que la compagnie en faute va faire les dédommagements nécessaires à la société d'État?

**M. Ducharme (Éric) :** Bon, deux choses. Dans le contrat lié avec Microsoft, il y a des frais de service qui sont inclus par rapport à ce type d'anomalie là ou de panne. Donc, ça, ils sont en support avec nous dans le contrat de base. Par ailleurs, on va regarder dans les heures qui viennent, une fois qu'on aura corrigé la problématique, qu'on sera rassurés par rapport à donner les meilleurs services comme d'habitude on le fait à l'ensemble de la population, à voir dans nos contrats s'il y a des pénalités, là, qui peuvent s'appliquer par rapport à tout ça.

**M. Arseneau :** Mais vous ne pouvez pas nous confirmer qu'actuellement il y a un processus qui nous permet de réclamer un dédommagement s'il y a des pénalités qui peuvent être infligées.

**M. Ducharme (Éric) :** Il y a des pénalités possibles, mais la priorité des équipes était, ce matin et cette nuit, de corriger la problématique, là, et après on pourra vous valider, là.

**M. Arseneau :** Je comprends. D'accord. Mais on pourrait infliger des pénalités, mais on ne sait pas actuellement. La priorité, c'est de rétablir le service, on le comprend. Merci à vous.

Toujours sur le... sur SAAQclic, mais de façon plus large, mon collègue député de Jean-Talon, la semaine dernière, a révélé, en période de questions, les liens entre le directeur des enquêtes de la commission Gallant, Robert Pigeon, avec le ministère de la Sécurité publique, lorsqu'il était sous la responsabilité de la ministre actuelle des Transports, un contrat de gré à gré qui a été signé pour une durée de 24 mois à 120 \$ de l'heure. J'aimerais savoir, parce que ça a un lien avec SAAQclic et avec le scandale, et le dépassement de coûts, et l'enquête qu'on fait aujourd'hui, quels sont vos liens, Mme la ministre, avec M. Pigeon.

**Mme Guilbault :** Actuellement... Bien, d'abord, le collègue fait bien de relever que, oui, il y a une commission d'enquête publique sur la SAAQ, à la demande notamment des oppositions et à la volonté du gouvernement. Donc, on va pouvoir faire toute la lumière sur l'ensemble de toute l'affaire, qui part du début de CASA, il y a plus de 10 ans.

Donc, mes liens actuellement avec M. Pigeon sont inexistantes, sont inexistantes depuis que j'ai quitté le ministère de la Sécurité publique. Et, même à la toute fin de mon mandat en Sécurité publique, donc à l'été 2022, avant l'élection de 2022, oui, on lui a donné un mandat pour donner suite au rapport de mon comité consultatif sur la réalité policière que j'avais mis en place, mais ce n'est pas quelqu'un avec qui j'avais des liens au quotidien, là. Il en avait avec mon ministère, qui était... qui était responsable de tout ça, mais ils sont inexistantes complètement, mes liens avec lui.

**M. Arseneau :** Mais là, lorsqu'on parle d'un contrat de gré à gré avec une personne qui est maintenant chargée de faire enquête et vraisemblablement d'interroger les gens qui sont intervenants dans le dossier, notamment, vraisemblablement, les ministres, est-ce que vous concédez avec nous que la population est en droit de se demander s'il n'y a pas là une faille en matière de conflit d'intérêts?

**Mme Guilbault :** Bien, il y a deux éléments ou deux niveaux à la question, puis je vais répondre très précisément à la question de mon collègue, mais la première chose, la raison pour laquelle M. Pigeon a été embauché

pour travailler sur les suites du rapport sur la réalité policière, c'est parce qu'il a une expertise en affaires policières. Moi, je l'ai connu parce que, quand je suis devenue ministre de la Sécurité publique, il était directeur de police au Service de police de la ville de Québec. Donc, il était déjà en fonction, moi, quand je suis arrivée. Il a terminé son mandat, il a quitté pour la retraite ou, en tout cas, il a arrêté de faire cette fonction-là. Et ensuite on lui a donné un mandat parce que c'est un expert en affaires policières, donc en sa qualité d'expert en affaires policières. La première chose.

• (12 h 20) •

La deuxième, son embauche récente sur la commission d'enquête relève du commissaire Gallant, qui, lui, est souverain dans l'embauche de ses équipes, décide comment il forme ses équipes, qui il embauche, comment il organise le travail, etc. Et ce n'est pas à nous, je pense, de porter un jugement là-dessus, sinon pour dire qu'il a toute notre confiance, c'est une personne compétente, capable d'embaucher les équipes adéquates. Et là, si... puis on revient au même débat, si le Parti québécois juge que le commissaire Gallant n'est pas un professionnel à la hauteur de sa tâche, c'est une chose, mais nous, on estime qu'il a les compétences et l'intégrité nécessaires pour faire adéquatement son travail, incluant l'embauche de ses équipes.

**M. Arseneau :** Alors, Mme la ministre parle de compétences et d'intégrité, qu'en est-il de l'impartialité? Parce que c'est de ça qu'il s'agit et c'est là où le public peut perdre confiance si l'enquêteur en chef de la commission a des liens financiers, c'est-à-dire de... par contrat ou a eu des liens sur une période de deux ans. Est-ce que vraiment un enquêteur peut faire son travail de façon impartiale? En quelque sorte, peut-il mordre la main qui l'a nourri?

**Mme Guilbault :** Mais l'impartialité, c'est comme l'objectivité, c'est l'intégrité, ce sont des valeurs que des professionnels doivent avoir dans l'exercice de leurs fonctions. Et, pour ce qui est de juger ou d'apprécier de ces qualités ou de ces caractéristiques-là chez une personne, comme je disais, il y a peut-être une différence... probablement une différence entre le Parti québécois et nous. Mais nous, on estime que le commissaire Gallant est une personne intègre, compétente, objective, impartiale. Et c'est à lui que revient la tâche de choisir son équipe, dont on présume qu'il la choisit sur la base de ces mêmes qualités. En tout cas, nous, c'est le postulat qu'on fait. Si le Parti québécois veut remettre en question la pertinence du choix du commissaire Gallant ou la capacité du commissaire Gallant à bien faire son travail, il peut le faire, mais ce n'est pas notre avis à nous.

**M. Arseneau :** J'apprécie le ton de nos échanges, Mme la ministre. Je voulais juste voir si... En complément, est-ce que vous vous attendez à comparaître, à être interrogée dans le cadre de cette enquête?

**Mme Guilbault :** Bien, si on me demande d'y aller, évidemment, moi, je vais offrir toute la collaboration nécessaire, quelle que soit la manière dont on me demande de collaborer. Et déjà il y a eu des demandes à mon ministère, là, de transmission d'information, et tout ça, et on le fait avec diligence.

**M. Arseneau :** Quand le dépôt du rapport de la Vérificatrice générale a été fait, plusieurs ministres du gouvernement ont déclaré avoir été bernés, ne pas avoir été mis au courant des faits qui étaient révélés dans le rapport. On a appris, par la suite, que la ministre des Transports avait eu un état des lieux le 2 novembre 2022. Comment réconcilier le fait que vous ayez été mise au courant de l'état des lieux à ce moment-là et, ensuite, les déclarations à l'effet que vous êtes les premiers surpris d'avoir été bernés?

**Mme Guilbault :** Bien, la première chose, c'est que le fait que j'ai rencontré le P.D.G. de la SAAQ le 2 novembre 2022... peut-être que la date du 2 novembre, précisément, n'avait pas été mentionnée, mais moi, j'ai vu passer dans les médias, dernièrement, un extrait de mon étude de crédits de 2023, il y a deux ans, qui a été rapporté par un journaliste de *La Presse*, où je disais : J'ai rencontré le P.D.G. de la SAAQ à mon arrivée, il m'a exposé... Il faut dire que, quand je suis arrivée, ça devait être déployé à Noël, et je suis arrivée le 20 octobre, je l'ai rencontré le 2 novembre, ça devait être déployé dans le temps des fêtes. Donc, je veux dire, moi, je suis arrivée, le processus était fait, on était au déploiement, donc... Alors, ce n'est pas... ce n'est pas une surprise, ce n'est pas une cachette, là. J'ai toujours dit que j'avais rencontré le P.D.G., qui avait aussi rencontré le ministre du Cybersécurité et qui avait aussi obtenu l'aval du secrétaire général du gouvernement. Parce que moi, venant d'arriver, on parle d'un projet informatique qui se travaille depuis 10 ans, je n'ai pas la prétention, comme personne non experte en informatique, de pouvoir apprécier la maturité d'un projet informatique quand ça fait 13 jours que je suis là. Alors, je pense que c'était la chose à faire.

Mais donc il n'y a pas de secret. Oui, je l'ai rencontré le 2 novembre, et, par la suite, le 6 janvier 2023, si ma mémoire est bonne, on a... Parce que nous, on a accès aux mêmes procès-verbaux caviardés, là, comme je l'ai toujours expliqué, on n'a pas les procès-verbaux des conseils d'administration de la SAAQ. Et, dans un procès-verbal d'un conseil d'administration spécial, spécial ou non, mais, je pense, spécial, du 6 janvier 2023, il est dit clairement que les indicateurs sont au vert, les choses sont prêtes à aller de l'avant, et tout ça. Alors, ça, c'est juste sur la séquence, là, entre mon arrivée et le déploiement fin janvier.

Et donc, pour ce qui est d'être bernée, bien, écoutez, moi, je prends les propos du rapport du Vérificateur général, j'ai confiance en le Vérificateur général du Québec. Et, quand on prend son rapport, c'est très clairement indiqué, notamment... là, j'oublie le numéro de la page, je pense, c'est la page 16...

**Le Président (M. St-Louis) :** ...Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** ...le tableau de redéfinition du projet, en septembre 2020, où il est dit très clairement que les véritables montants n'ont pas été transmis, puis ça excluait, entre autres, les coûts d'exploitation.

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci. M. le député.

**M. Arseneau :** La ministre s'est présentée comme l'apôtre de la frugalité. Les Québécois aimeraient évidemment adhérer à cette vision-là, mais, lorsqu'on voit le dépassement de coûts de l'ordre d'un demi-milliard, on reste pantois. Et là vous venez de mentionner le fait que vous prenez pour acquis que les informations du Vérificateur général sont justes. Les observations, vous les faites vôtres. Le premier ministre lui-même a semblé mettre en doute le fait que l'on aurait un tel déficit ou un tel coût de l'ordre de 1,2 milliard. Est-ce que vous êtes au diapason du premier ministre, qui, lui, semble dire que le vrai scandale, les vrais dépassements de coûts n'atteindront pas 1,1, 1,2 milliard?

**Mme Guilbault :** Bien, M. le Président, j'apprécie, moi aussi, le ton des échanges, parce que ça nous permet d'être très factuels sur les chiffres. Et je crois que, les chiffres que je vais nommer, mes collègues les ont, là, probablement, dans les questions-réponses des crédits. Et on parle d'un contrat qui a été signé, à l'origine, qui devait coûter 458 millions de dollars, mais... Et là je me permets de le dire, parce que c'est important, là, ça remonte à avant la CAQ, cette affaire-là, là. On a ici Robert Poëti, un ministre libéral en 2015...

**Le Président (M. St-Louis) :** Ce n'est pas permis, ce n'est pas un tableau. Merci.

**Mme Guilbault :** Non, je l'ai... je l'ai redéposé.

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci.

**Mme Guilbault :** Vous avez raison, M. le Président. Mais donc on a un ministre libéral en 2015, au Conseil des ministres du Parti libéral de 2015, qui prétendait que ça coûterait 200 millions, incluant les ressources internes, 200 millions. Finalement...

**Le Président (M. St-Louis) :** Je vous invite à conclure, s'il vous plaît.

**Mme Guilbault :** Oui, et donc les libéraux ont fini par signer le contrat, en 2017, à 458 millions, qui finalement coûte 648 millions. Donc, le 1,1 milliard, il inclut ce contrat-là, finalement, qui était plus du triple...

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci beaucoup. Malheureusement, ceci conclut ce bloc d'échange. Nous allons poursuivre, en toute collégialité, avec le prochain bloc. Je cède la parole au député de Nelligan. Vous disposez de 17 min 5 s.

**M. Derraji :** Merci, M. le Président. Mme la ministre, dans un exercice de crédits, c'est important, pour l'opposition, savoir ce qui se passe dans une société d'État. Question 249, pour aider M. Lapointe, question 249, nous avons demandé à la STQ de nous fournir la liste des contrats de plus de 25 000 \$. Je vais vous référer à la réponse : ils nous ont référés au site de SEAO.

Moi, j'ai le goût aujourd'hui de faire avec vous un test. Prenez votre iPad, j'ai le goût de vous donner du temps, cherchez-moi un dépassement de coûts, un contrat de 25 000 \$ et plus à la STQ. Il y a des journalistes en arrière, je les laisse le soin de faire le calcul, si vous allez y arriver.

**Mme Guilbault :** Bien, juste pour bien comprendre, le député veut que je fasse une recherche sur le SEAO?

**M. Derraji :** C'est sur votre ordinateur, parce que ça a été la réponse d'une société d'État. La STQ m'a répondu, à ma question sur les dépassements de coûts et sur les contrats de 25 000 \$ : M. le député, référez-vous au site SEAO. Je me suis dit : Probablement, ni moi ni ma recherchiste... on est incapable. Je vous soumetts la réponse de la STQ. Pouvez-vous nous éclairer? Et de fait, même, je pense, les journalistes seraient intéressés à savoir qu'est-ce qui se passe avec les contrats de 25 000 \$ et plus à la STQ. Je vous attends, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Mais les contrats sont effectivement sur le SEAO, le système électronique d'appel d'offres. Et c'est comme ça que, d'ailleurs, nos collègues, des journalistes sont capables de voir qu'il y a des contrats qui sont attribués pour le troisième lien, parce que le troisième lien avance...

**M. Derraji :** Je ne parle pas du troisième lien.

**Mme Guilbault :** ...et l'ensemble des divers contrats qui sont attribués.

**M. Derraji :** Mme la ministre, je ne parle pas du troisième lien. Je sais que vous aimez très bien le troisième lien. Je reviens à ma question. J'ai posé une question très simple, 249, à la STQ, et il me dit... Je voulais savoir la date du contrat, une courte description du contrat, le montant prévu au contrat, la date de la fin du contrat, si une prolongation a été autorisée, veuillez nous l'indiquer en expliquant les raisons de cette prolongation, le montant final versé. Je voulais

jouer mon rôle. J'étais incapable. Pouvez-vous m'éclairer, Mme la ministre, comment je peux obtenir ces informations? Faites le test comme moi, j'ai essayé de le faire, et je n'ai pas réussi.

**Le Président (M. St-Louis) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, mais c'est que l'utilisation, la centralisation des contrats... des appels d'offres, en fait, sur le SEAO est une réalité habituelle et connue. Ça fait que je ne suis pas certaine de comprendre ce que veut... Est-ce qu'il veut que je fasse une recherche sur le SEAO puis que j'utilise son temps pour faire ça?

• (12 h 30) •

**M. Derraji :** Ah! je n'ai aucun problème parce que...

**Mme Guilbault :** J'essaie de voir son enjeu précis, là.

**M. Derraji :** Ah! non, non, je vais la répéter. Mon rôle de contrôleur de l'action gouvernementale... Je ne suis pas satisfait de la réponse que j'ai reçue à ma question 249. La STQ, au lieu de me répondre et me donner l'ensemble des contrats pour que je puisse juger leur performance, si, oui ou non, il y a un dépassement de coûts, ils m'ont répondu : Vas-y, sur le site de SEAO. Quoi bon de... vous utiliser aujourd'hui, si vous le permettez, et leur dire que, la prochaine fois, ils doivent nous répondre au lieu de me référer au SEAO. Et je vous le dis, je n'ai pas de problème, prenez mon temps. J'aimerais bien savoir si vous allez arriver ou si vous allez réussir à avoir une réponse. Prenez le temps que vous voulez.

**Mme Guilbault :** Mais, M. le Président, les contrats sont publics dans un système de diffusion d'information qui est public. Je ne comprends pas, là. Le député a accès à cette information-là dans un système qui est précisément fait puis mis en place pour diffuser les contrats du gouvernement. Et là, il me dit, il n'est pas satisfait parce qu'il se fait dire d'aller chercher lui-même au lieu qu'on... Dans le fond, il aurait voulu qu'on lui écrive la liste nous-mêmes puis qu'on lui envoie plutôt qu'aller chercher lui-même, c'est ça que je comprends. Puis il veut que je donne l'instruction à la STQ de faire la recherche à sa place la prochaine fois. Est-ce que c'est ça que je comprends?

**M. Derraji :** Mais ce que j'aime avec vous, là, c'est que vous avez bien compris, Mme la ministre. C'est parce que je n'ai pas de réponse de la STQ, même après faire des demandes d'accès, et c'est rare que je vais le faire. Le service de l'accès à l'information de la STQ doit apprendre de la SAAQ que je tiens à remercier aujourd'hui. C'est parce que, si je mets sur la table l'ensemble de la documentation qu'on me refuse, sachant que je l'ai eue de la SAAQ, je vais commencer à me poser des questions. Et, oui, Mme la ministre, dans un exercice de reddition de comptes, je m'attends à une réponse. Et je vous ai lancé un défi, Mme la ministre : Prenez le temps que vous voulez, si vous arrivez, au bout de 10, 15 minutes, à trouver un seul contrat de la STQ de 25 000 \$ et plus rapidement.

**Mme Guilbault :** Mais, M. le Président, on respecte la loi d'accès à l'information. Je tiens à être claire, là, parce que je ne sais pas exactement ce que mon collègue veut insinuer, mais la STQ a répondu à sa demande d'accès en vertu de la loi. Et on a préparé des cartables, pour les collègues des oppositions, d'environ... au moins, probablement, 1 000 pages, 750 questions auxquelles mes équipes se sont astreintes à répondre pour fournir de l'information à mes collègues de l'opposition. Ça fait que, quand il dit : C'est un exercice de reddition, puis on s'attend à ce qu'on nous donne de l'information, M. le Président, on passe des heures, et des heures, et des heures à confectionner des cartables pour le bénéfice de mes collègues de l'opposition, qui ont effectivement un travail à faire, et on les aide à le faire.

**M. Derraji :** Mme la ministre, Mme la ministre, je n'ai pas de réponse par rapport aux contrats de 25 000 \$ et plus, je veux faire mon rôle, est-ce que, oui ou non, il y avait un dépassement de coûts, la durée du contrat. Au lieu de me l'envoyer, on nous réfère au site. Normalement, il y a un tableau. Ils ont réussi à nous envoyer 25 000 \$ et moins, mais pourquoi, pour 25 000 \$ et plus, ce n'est pas le cas? Et je vous ai dit... je vous ai lancé le défi. Vous ne voulez même pas le faire. Faites-vous l'exercice.

**Le Président (M. St-Louis) :** Je vous invite à vous adresser à la présidence, s'il vous plaît, M. le député. Merci. Un appel au règlement, M. le député? Lequel?

**M. Montigny :** Oui, l'article 35.6°, pour refuser d'accepter la parole d'un collègue.

**Le Président (M. St-Louis) :** Je vous remercie, M. le député. Je vous invite à poursuivre, M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Sérieux. Sérieux. Sérieux. M. le Président, ce n'est pas grave. Je comprends que Mme la ministre va avoir la même difficulté que moi. Je laisse les journalistes dans la salle faire l'exercice, et ils vont savoir si c'est possible ou pas.

Maintenant, Mme la ministre, je vais vous référer à un autre dossier, c'est la traverse de Rivière-du-Loup. Je me rappelle, au mois de décembre, je vous ai annoncé que la traverse sera délocalisée à Cacouna, et vous m'avez dit : Comment vous avez eu cette information? Ce n'est pas encore décidé. Bon, une semaine plus tard, vous avez décidé la même chose et vous avez fait la même annonce. Je vais répéter la question des gens de Rivière-du-Loup : Est-ce que vous allez dévoiler les études et analyses à ce sujet? Pourquoi le déplacement à Cacouna? Est-ce que vous allez les rendre publiques?

**Mme Guilbault :** Oui. M. le Président, je veux juste... parce que je n'ai pas eu l'occasion de répondre à sa dernière question sur les contrats. J'ai, ici, les 46 pages de contrats de la STQ sur le système électronique d'appel d'offres.

**M. Derraji :** Sauf... Mais ça, il faut...

**Mme Guilbault :** Donc, mon collègue peut tout simplement faire la recherche puis aller consulter les 46 pages.

**M. Derraji :** ...

**Mme Guilbault :** Alors, toute insinuation comme quoi on chercherait à cacher de l'information ou qu'on ne l'aurait pas suffisamment aidé...

**M. Derraji :** Mais il n'y a pas... Non, non. Mais je n'ai pas insinué.

**Le Président (M. St-Louis) :** M. le député, pouvez-vous laisser terminer...

**M. Derraji :** ...

**Le Président (M. St-Louis) :** Je vous invite à la prudence, s'il vous plaît. Mais je vous... j'aimerais aussi que vous puissiez écouter les réponses, parce que je pense que Mme la ministre écoute bien les questions. Merci.

**Mme Guilbault :** C'est simplement pour montrer l'aisance avec laquelle on a accédé aux 46 pages de contrats de la STQ.

**M. Derraji :** Oui. Merci aux fonctionnaires qui vous accompagnent qui l'ont trouvé. J'attends qu'ils nous envoient la liste. C'est bon? Ça va être plus facile. Envoyez-nous la liste parce que ça va nous économiser du temps. Merci d'avoir fait la recherche. Déposez-la, s'il vous plaît, en commission parlementaire.

**Mme Guilbault :** Et, sur le site Internet de la STQ, dans la section Contrats, il y a un hyperlien vers le service électronique d'appel d'offres. Alors là, je pense qu'en 2025 tout le monde est capable d'aller sur Internet, puis de cliquer sur un lien, puis de faire des recherches.

**M. Derraji :** Oui, oui, avec les dépassements de coûts? Avec les dépassements de coûts?

**Mme Guilbault :** Mais non, mais le collègue peut voir l'ensemble des contrats, de 46 pages de contrats. Alors, je pense que...

**M. Derraji :** Mme la ministre, Cacouna...

**Mme Guilbault :** En tout cas, je ne sais pas s'il veut qu'on continue à parler de ça, là, mais...

**M. Derraji :** Non, non, madame...

**Le Président (M. St-Louis) :** Je vais vous inviter à vous adresser à la présidence, s'il vous plaît, M. le député.

**M. Derraji :** Oui. Pour Cacouna, vous avez déplacé la traverse à Cacouna, et l'ensemble des acteurs du milieu veulent et vous demandent de dévoiler les études et les analyses à ce sujet. Est-ce que vous allez les rendre publiques?

**Mme Guilbault :** Oui, bien, le collègue connaît bien le dossier, ce sont des... le comité en question... Là, il me parle du comité qui a évalué les soumissions?

**M. Derraji :** Non, non, non. Vous avez pris une décision de déplacer la traverse à Cacouna. Vous avez dit qu'il y avait des études, des analyses. Est-ce que vous allez les rendre publiques?

**Mme Guilbault :** Bien, encore là, c'est une question de documents puis de loi d'accès à l'information. Puis c'est des documents de la STQ, donc peut-être que je peux passer la parole à Mme Bédard, de la STQ.

**Le Président (M. St-Louis) :** ...consentement de la commission, s'il vous plaît.

**M. Derraji :** Non. Non. Mme la ministre, vous vous êtes déplacée à Rivière-du-Loup pour leur dire que la traverse est déplacée à Cacouna et vous avez dit publiquement que vous vous êtes basée sur des études. Pouvez-vous dévoiler publiquement les études qui vous ont poussé à prendre cette décision?

**Mme Guilbault :** Je veux juste voir l'information qui a été répondue à mes collègues dans notre cartable pour être sûre qu'on part tous de la même base de ce qu'on leur a répondu.

**M. Derraji :** En attendant...

**Mme Guilbault :** Mais exactement... Non, mais c'est parce que j'aurais répondu à peu près la même chose qui est écrite là, moins les articles de loi, que je n'ai pas par coeur, là. Mais donc c'est en vertu d'un certain nombre d'articles de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics.

Encore une fois, M. le Président, c'est comme si on nous reproche de respecter la loi d'accès à l'information. À chaque fois qu'ils font une demande d'accès à l'information et que la réponse ne fait pas leur affaire, ils disent que ça n'a pas de bon sens. Et là, tout à coup, il faudrait contrevenir à la loi pour leur faire plaisir. Mais, le jour où on ne la respecterait pas et que ça ne ferait pas leur affaire, ils diraient que ça n'a pas de bon sens de ne pas la respecter.

Donc, nous, on a une seule règle de conduite, M. le Président — et, quand je dis «nous», j'inclus les sociétés d'État, parce que je m'attends à ce qu'on respecte, tous, les lois au gouvernement — on fonctionne avec la Loi d'accès.

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci. On demeure prudents. On ne prête pas d'intentions, s'il vous plaît. Merci.

**M. Derraji :** Merci, M. le Président. J'ai l'habitude. Ce n'est pas grave. Je vais répéter ma question. Vous avez annoncé aux citoyens de Rivière-du-Loup que vous avez pris la décision de déplacer la traverse à Gros... à Cacouna. Sur quoi vous vous êtes basée? Vous avez dit que vous avez vu les études, mais pourquoi vous refusez de dévoiler les études publiquement?

**Mme Guilbault :** Bien, M. le Président, j'ai répondu, là. Ma dernière réponse était exactement la réponse à la question qu'il vient de poser à nouveau, mais je vais la répéter. Il y a une demande qui a été faite, mais on a quand même... Non, je vais ajouter, en vertu de la Loi d'accès, donc, on protège certains documents, puis tout ça, puis c'est connu, des documents de travail, et tout. Mais on a fait un briefing technique, c'était le 19 décembre, je crois, qu'on a fait l'annonce à Rivière-du-Loup, et on a fait un briefing technique, comme on appelle, pour les journalistes.

Évidemment, nous, on a parlé beaucoup avec les élus, les élus... La STQ a rencontré les élus, l'ensemble des intervenants aussi qui sont dans la communauté locale, que ce soit Cacouna ou Rivière-du-Loup, ont été mis au courant aussi, mais les journalistes aussi, qui étaient présents, avec une quantité d'informations, je ne sais pas si mon collègue l'a vue, là, la présentation, donc une quantité d'informations qui ont été données à l'appui du fait qu'on devait prendre la décision... là, je veux juste m'assurer que j'ai la bonne différence, 500 millions, environ, de différence, parce qu'ultimement, aussi, il y a les coûts. On en parlait tout à l'heure, là. Le contribuable québécois... Puis, quand je disais, d'ailleurs... Avec la STQ, j'ai souvent des discussions sur la nécessité d'avoir des projets qui sont réalistes en termes de coûts pour les contribuables, etc., on en a exactement un exemple... avec la traverse.

**Le Président (M. St-Louis) :** En conclusion, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** ...avec la traverse.

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci.

**M. Derraji :** Vous avez pris la décision, pour le port de déménagement... le projet de déménagement de la traverse de Rivière-du-Loup, de construire un quai temporaire au port du Gros-Cacouna. Combien ça va coûter, ce quai temporaire?

**Des voix :** ...

**M. Derraji :** Oui, bien, je vais répéter ma question.

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Derraji :** Vous avez pris la décision de déménager la traverse de Rivière-du-Loup au Gros-Cacouna. Et vous avez pris la décision de construire un quai temporaire. Quel est le coût de ce quai temporaire?

• (12 h 40) •

**Mme Guilbault :** Je ne l'ai pas par coeur ici, mais là je proposerais peut-être qu'on passe la parole à Mme Bédard, si le collègue est d'accord.

**M. Derraji :** Si la réponse...

**Mme Guilbault :** Ou, sinon, il peut attendre que je le trouve moi-même.

**M. Derraji :** Non, non, mais, si la réponse... pour nous donner le coût, oui, je n'ai aucun problème. Rapidement.

**Le Président (M. St-Louis) :** Est-ce que j'ai le consentement de la commission?

**M. Derraji :** Oui, consentement.

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci. Madame.

**Mme Bédard (Greta) :** Bonjour. Alors...

**Le Président (M. St-Louis) :** Je vous invite à vous...

**Mme Bédard (Greta) :** Oui. Alors, c'est à même l'enveloppe de 171 millions. Alors, dans le 171 millions réservé, il y a aussi le maintien du service à Cacouna. La priorité qu'on a actuellement, c'est faire une bonne transition entre le service actuel, alors on a prévu un... Parfait.

**M. Derraji :** ...répéter la question, si ça ne vous dérange pas, Mme Bédard. Le coût du quai temporaire? Juste le coût du quai temporaire. Et vous allez comprendre pourquoi par la suite.

**Mme Bédard (Greta) :** Je n'ai pas le détail précis.

**M. Derraji :** Vous ne l'avez pas. Merci beaucoup.

**Mme Bédard (Greta) :** C'est à même l'enveloppe de 171 millions.

**M. Derraji :** Merci, Mme Bédard. Ma question, Mme la ministre...

**Mme Guilbault :** ...encore, ça fait que ce n'est pas public, là.

**M. Derraji :** ...Mme la ministre, Mme la ministre, vous n'avez pas d'idée sur le coût temporaire. Ça a été confirmé par Mme la P.D.G. Je veux un coût... le coût du quai temporaire, sachant que le quai de Rivière-du-Loup peut continuer à être opéré. Donc, il y a un quai qui peut continuer à fonctionner. Vous transférez ça au quai temporaire et vous n'avez aucune idée sur le coût de ce quai temporaire?

**Mme Guilbault :** Mais, comme l'a dit Mme Bédard, à qui je proposerais de repasser la parole, parce qu'elle semble avoir quelque chose à ajouter, mais, de toute façon, le projet... tu sais, l'enveloppe... l'enveloppe a été rendue publique, le 171 millions, puis la ventilation, puis, à mesure qu'on va raffiner le projet, puis éventuellement le dossier d'affaires, puis qu'on va être en réalisation, on aura plus de détails. Mais, madame... Puis là, bien, si mon collègue est d'accord, je peux passer la parole à Mme Bédard.

**M. Derraji :** Non, madame... Non, M. le Président. Non. Non. Non, pas besoin. Vous savez que ce dossier a vraiment fait mal à Rivière-du-Loup. Vous avez dit publiquement : C'est quelques personnes. Mais, je tiens à vous rassurer, ce n'est pas quelques personnes, c'est des milliers de personnes. C'est minimum 9 000 personnes qui ont signé la pétition. Aujourd'hui, avec le recul, est-ce que vous regrettez la façon avec laquelle ce dossier a été géré à Rivière-du-Loup?

**Mme Guilbault :** Le dossier du déménagement de la traverse est un dossier sensible, et, quelle qu'aurait été la décision qui aurait été prise, ça aurait été sensible d'une manière ou d'une autre. Ça fait partie des dossiers qui sont complexes parce qu'il y a des réalités locales, il y a, comme je l'ai dit, une sensibilité. Et ce n'est pas pour rien que cette décision-là a longtemps été repoussée, notamment, je suis obligé de le dire, là, par mes prédécesseurs, mais il fallait, un jour, que quelqu'un prenne la décision puis qu'on puisse aller de l'avant et de le faire de la façon la plus rigoureuse possible, comme on dit, une autre expression consacrée qu'on entend souvent, retourner toutes les pierres. Et ma collègue la députée de Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques — on a déposé le projet de loi ce matin pour confirmer — a fait un travail très consciencieux dans ce dossier-là, a rencontré les gens plusieurs fois, les gens de la STQ...

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** ...ont rencontré les gens plusieurs fois, mais...

**Le Président (M. St-Louis) :** M. le député.

**M. Derraji :** Mme la ministre, vous avez lancé un comité pour justement pallier à cette mauvaise décision qui affecte les citoyens et la ville de Rivière-du-Loup. Vous avez dit qu'il y a de l'argent. Combien d'argent vous avez réservé pour ce comité?

**Mme Guilbault :** C'est un comité qui permet aux gens de la communauté locale que j'évoquais tout à l'heure de nous déposer un projet, s'ils le souhaitent.

**M. Derraji :** Et je tiens à vous...

**Mme Guilbault :** Puis on souhaite qu'ils le souhaitent, donc. Et, quand on aura, déjà, des rencontres de ce comité-là, parce qu'à date il y a des enjeux, là, donc, là... Et ma collègue me disait, justement, cette semaine, que les gens de la communauté qui sont tout près ont décidé de devenir porteurs du projet. Mais enfin elle travaille avec eux de près, puis on espère, oui, que la communauté sera en mesure de nous déposer un projet.

**M. Derraji :** Mais il y a eu...

**Mme Guilbault :** Et, au moment où on aurait des projets...

**M. Derraji :** Il n'y a eu que des désistements, Mme la ministre, dans ce comité. Le comité ne veut plus... Il n'y a personne qui veut être membre de ce comité. Il n'y a personne qui veut être membre de ce comité, Mme la ministre.

**Le Président (M. St-Louis) :** ...secondes, s'il vous plaît.

**Mme Guilbault :** Oui. Alors donc, c'est ça. Donc, on est en train... Bref, je vais le résumer comme ça, là, parce que je ne veux pas donner trop de détails si ce n'est pas public, mais donc ma collègue travaille pour qu'on ait un porteur de projet dans la communauté locale.

**M. Derraji :** Il n'y a personne qui est membre de ce comité. Tout le monde se désiste et quitte.

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci beaucoup. Malheureusement, ceci met fin à ce bloc d'échange. Nous allons poursuivre avec le prochain bloc, et je cède la parole au député de René-Lévesque. Vous disposez de 17 min 5 s, M. le député. La parole est à vous.

**M. Montigny :** Merci. Merci, M. le Président. D'abord, d'entrée de jeu, je veux vous dire : Si vous voulez finir à l'heure, M. le Président, là, je n'ai pas d'objection à amputer le temps de la banquette gouvernementale. C'est selon votre gestion du temps. Je sais qu'il y a un Conseil des ministres, ça fait que je vous laisse ça.

Simplement, d'abord, merci, tout le monde. Ça me fait plaisir d'intervenir ici. On se souvient... Je vais parler d'abord d'un premier sujet qu'on a parlé aussi l'année dernière, ici même, pour l'étude des crédits, vous savez, puis il y a eu du chemin de fait pas mal par le gouvernement là-dedans. Alors, j'aimerais vous entendre, là-dessus, Mme la ministre. Une première question très courte. Je lisais un article de Radio-Canada le 26 avril dernier. Le titre de l'article de Radio-Canada Côte-Nord était *Explosion du nombre de passagers sur les vols en Basse-Côte-Nord*. Qu'est-ce qui pourrait expliquer ça, Mme la ministre, qu'on a une explosion du nombre de passagers dans les vols aériens en Basse-Côte-Nord?

**Mme Guilbault :** Oui, bien, M. le Président, bien, on n'en voudra quand même pas à notre collègue de René-Lévesque de mettre en relief la popularité de sa région. Je pense qu'on fait tous pareil. En tout cas, normalement, un député vante sa région puis dit que sa circonscription est la plus belle. Ça vaut pour Louis-Hébert puis ça vaut sans doute pour l'ensemble de ceux autour de la table.

Donc, oui, M. le Président, mais, au-delà de ça... Puis là, évidemment, tu sais, mon collègue de René-Lévesque, je pense que c'est bien connu, est mon adjoint gouvernemental, travaille avec moi sur différents dossiers, mais beaucoup, beaucoup sur le dossier du transport aérien. Et, l'an dernier, ou peut-être il y a deux ans, mais probablement l'an dernier, c'est un sujet qui avait été évoqué, le PAAR, le Programme d'accès aérien aux régions, qui est un programme qui avait été mis en place en juin 2022 pour relancer l'industrie, et tout ça, postpandémie, relancer l'industrie aérienne, qui a été, évidemment, extrêmement affectée parce qu'en pandémie, on le comprend bien, les gens ne voyageaient pas, et là qui, au fil du temps, bien que, je pense, on reconnaissait tous la noblesse de la volonté derrière ça, avait des imperfections puis des choses qu'on voulait améliorer.

Donc, je disais à mes collègues... Puis il me semble que mon collègue des Îles-de-la-Madeleine en avait parlé. Encore là, je ne sais pas si c'était l'année dernière, ou il y a deux ans, ou peut-être les deux années. Puis c'est un dossier avec lequel on avait discuté, qui le préoccupe, lui étant aussi des Îles-de-la-Madeleine, dont il nous dira peut-être que c'est là la plus belle circonscription. Mais donc les députés qui sont dans des régions où le transport aérien est crucial, c'est un dossier qui les préoccupe beaucoup. Donc, on en avait discuté. Et donc les collègues, plusieurs collègues des régions nous avaient fait des recommandations ou, en tout cas, des suggestions, nous avaient partagé des opinions, la réalité qui était vécue chez eux, etc., pour qu'on en vienne à un certain consensus sur les améliorations qu'on devait faire.

Tout ça s'est cristallisé au sein d'un comité que j'ai mis en place très rapidement, là, après mon arrivée aux Transports et dont j'ai confié la gestion à mon collègue de René-Lévesque. C'est lui qui a piloté, sans jeu de mots, ce comité-là sur le transport aérien, qui l'a très bien fait, avec l'ensemble des partenaires concernés de l'industrie, et tout ça, qui ont vraiment bien participé, d'ailleurs. Ça prouve l'intérêt puis l'appétit des gens pour avoir une industrie aérienne, qui, oui, était déjà... était déjà adéquatement soutenue, mais pour pouvoir parfaire notre action gouvernementale à l'endroit de l'industrie aérienne, qui est essentielle dans un grand territoire comme le Québec.

Donc, un certain nombre de consensus qui se sont dégagés, alors on a été capables de travailler. Et, avec mon collègue, encore une fois, là, qui a vraiment bien travaillé, en décembre dernier, on a pu annoncer une version améliorée du Programme d'accès aérien aux régions, qui a été applaudi, là... Tu sais, bon, il n'y a jamais rien de parfait, là, mais je pense que la plupart des gens dans les régions principalement concernées ont applaudi cette nouvelle version là du programme, qui venait répondre à des demandes.

Quand je vous parle de demandes consensuelles, et je crois bien que c'en était une, d'ailleurs, du collègue des Îles-de-la-Madeleine, mais il me corrigera, au besoin, là, je ne veux pas lui mettre des mots dans la bouche, mais admettre les OSBL pour qu'ils puissent acheter des billets... parce qu'on a vu des histoires, là, d'enjeu de tournoi de sport ou des jeunes qui voulaient se déplacer, et tout ça. Donc, les sorties scolaires, culturelles, sportives seront désormais admises au programme.

On a aussi fait en sorte que les gens, déjà, peuvent acheter directement leurs billets avec le rabais appliqué plutôt que de se faire rembourser après. Ça, ça générerait aussi des délais, là, tu sais, bon, un enjeu de liquidités, si je peux m'exprimer ainsi, pour le citoyen contribuable. On a fait en sorte qu'au lieu d'avoir deux programmes, donc le PAAR à 500 \$ et un autre programme pour certaines régions où il y avait un remboursement rétroactif, on a une seule et même façon de fonctionner puis que, dans l'ensemble, ça coûte moins cher ou, en tout cas, c'est un prix raisonnable pour tout le monde.

Puis aussi, puis ça, c'est très important, on a fait en sorte que le transport interrégional est désormais admis au programme. Puis, ça, c'est très important. Puis ça explique peut-être la recrudescence de popularité pour certains coins. Avant, il fallait passer par Québec ou Montréal, et maintenant on peut se déplacer d'une région à une autre sans passer par Québec ou Montréal, ce qui vient répondre à une demande qu'on recevait de plusieurs personnes. Parce que ce n'est pas vrai que tout le monde a besoin d'aller à Québec ou à Montréal dans la vie. Alors... Alors donc, c'est ça.

Et là je m'étais sorti... mais je ne veux pas prendre tout le temps, parce que, peut-être, sans doute, mon collègue a d'autres choses à dire, là, puis je pourrais en parler longtemps, mais, tu sais, les statistiques augmentent, là. Je viens de recevoir celles de mars 2025, parce que, là, le temps qu'on fasse la reddition de comptes avec les compagnies aériennes, et tout ça, il y a un petit délai, mais donc la vente augmente, de billets. Et donc la popularité de certains coins aussi augmente en conséquence. Alors, c'est une très bonne nouvelle pour nos régions du Québec, bien sûr, pour nos Québécois qui en profitent.

• (12 h 50) •

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci, Mme la ministre. M. le député.

**M. Montigny :** Oui, tout à fait. Justement, pour faire du pouce sur les statistiques, là, vous parliez de statistiques toutes récentes, les destinations populaires, là, qui ont une augmentation, je pense justement... en tout cas, moi, j'entends entre les branches : les Îles-de-la-Madeleine s'en sort très bien, là, j'ai cette impression-là. C'est ça que les gens me disent. Est-ce que vous avez quelque chose là-dessus dans vos statistiques, par rapport aux Îles-de-la-Madeleine?

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, les Îles-de-la-Madeleine étaient déjà premiers dans l'ancienne version, ça fait qu'en ce sens-là, peut-être, probablement qu'ils vendent encore plus de billets pour les Îles-de-la-Madeleine. Mais déjà, les Îles-de-la-Madeleine, bien, j'ai tendance à penser, puis, encore là, c'est une pure hypothèse de citoyenne de Louis-Hébert basée sur rien d'autre que mon opinion, que, même s'il n'existait pas de programme, les Îles-de-la-Madeleine seraient populaires quand même. Mais, comme je vous dis, c'est une hypothèse de citoyenne de Louis-Hébert.

Donc, alors, les Îles-de-la-Madeleine, Sept-Îles, effectivement, maintenant Sept-Îles est deuxième, Fermont, qui était aussi très populaire, peut-être à la suite d'une... il y a eu une émission de télévision qui a mis Fermont en vedette, j'ai l'impression que peut-être... encore là comme hypothèse de citoyenne de Louis-Hébert, la Basse-Côte-Nord, Rouyn-Noranda, Val-d'Or, Gaspé, Schefferville, Bonaventure, Chibougamau, Port-Menier, Baie-Comeau, Saguenay-Bagotville, Eeyou Istchee Baie-James, Natashquan, Havre-Saint-Pierre, Mont-Joli. Donc, c'est une liste, je pense, là... puis, en particulier pour mes collègues qui viennent de ces régions-là, qui connaissent bien la réalité, de penser que les gens ont davantage accès à ces coins-là à un prix qui est plus raisonnable pour leur portefeuille, je pense que c'est vraiment une bonne nouvelle pour les Québécois.

**M. Montigny :** Merci. M. le Président, on me dit qu'il y a clairement une belle augmentation, là, de l'achalandage quand on compare, par exemple, le mois de mars 2025 versus le mois de mars de l'année précédente, là, qu'il y aurait comme une bonne augmentation. Ça fait que, peut-être, vous avez peut-être quelque chose là-dessus, là. Moi, ce qu'on me dit, c'est plus que 70 % d'augmentation en vente de billets au Québec. C'est... Ça veut dire que, le programme, là, si mon interprétation est bonne, Mme la ministre... ou M. le Président, c'est une belle augmentation, là. Autour de 70 %, c'est quand même considérable. J'aimerais vous entendre là-dessus.

**Mme Guilbault :** Bien, oui, effectivement, vous êtes bien informé. Bien, le député est bien informé, M. le Président. Je vais m'adresser à vous. Non, mais c'est normal qu'il soit le principal informé. Il est peut-être même informé avant moi, au minimum en même temps que moi, mais avant moi parce que c'est son dossier. Puis, comme je disais, sans jeu de mots, il le pilote très bien. Mais oui. Puis, tu sais, nous, on suit beaucoup nos choses, on suit nos programmes, on suit nos affaires. Puis, quand on dépose une nouvelle version, comme en février, on est très avides de savoir comment les choses... la tendance que ça va prendre.

Puis, par rapport à mars 2024, donc, qui était l'ancienne version du programme, une croissance de 70,8 %, 2 924 billets aller-retour. Ça fait que, tu sais, 2 924 billets aller-retour, M. le Président, là, ça, là, c'est... il y a peut-être des gens qui en ont acheté plus qu'un là-dedans, là, vous me direz, mais c'est plusieurs centaines de Québécois de plus qui ont acheté des billets. Donc, là-dedans, il y en a peut-être qui l'auraient acheté de toute façon, mais il y en a sans doute qui l'ont acheté parce que le programme est plus avantageux ou qu'il leur permet d'aller d'une région à l'autre sans passer par Québec ou Montréal. Alors, vraiment, là, c'est... tu sais, pour la vitalité, le dynamisme, le tourisme de nos régions, l'occupation de notre territoire puis l'accès à notre beau et grand territoire, c'est vraiment une très bonne nouvelle.

**M. Montigny :** Merci. M. le Président, pour... il me reste du temps encore, hein?

**Le Président (M. St-Louis) :** Oui, vous disposez encore de 6 min 30 s.

**M. Montigny :** Merci. Sans problème. Mme la ministre, avant de revenir sur... parce que je ne voudrais pas manquer de temps pareil, là, mais je voudrais aller sur... toujours sur le transport aérien, mais particulièrement pour les régions plus éloignées, notamment chez les gens qui habitent le Nord-du-Québec. Alors, est-ce qu'il y a quelque chose de particulier, Mme la ministre, qu'on a fait, là, qui permet d'améliorer, là, les liaisons avec tout le secteur du Nord-du-Québec? Évidemment, ces gens-là, souvent, n'ont pas accès aux grands centres aussi facilement que les gens qui habitent, là, je dirais, dans les territoires plus près, là, des grands centres urbains. Alors, souvent, ils sont... le lien de transport aérien pour eux, je dirais, est très important pour avoir accès à différents services. Alors, ces gens-là peuvent profiter de transport aérien régional pour être capables d'avoir accès aux grands centres. Et évidemment, bien, j'aimerais ça savoir, là, par rapport à tout l'accès aux vols aériens pour les communautés nordiques, là, s'il y a eu des choses spécifiques qui ont été faites, là, par le gouvernement dans les dernières années.

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci, M. le député. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Excusez. C'est parce que je cherche. Je veux avoir... m'assurer d'avoir les bons noms des bons endroits. Mais on a des investissements qui s'en viennent dans certains aéroports du Nord-du-Québec. On a aussi un soutien annuel qu'on offre à Air Inuit pour être en mesure d'offrir un service aux communautés concernées, donc une subvention récurrente. Donc, on porte un soin particulier. Parce que c'est sûr qu'en termes d'accès, eux, pour certains citoyens du Nord-du-Québec, c'est la seule manière, là. Il y a des endroits où il n'y a pas de route, alors c'est important de les soutenir adéquatement.

Puis on était, d'ailleurs, mon collègue et moi, au congrès de l'Association québécoise du transport aérien la semaine dernière, puis j'en ai fait état, de ça aussi, tout comme de l'ensemble des investissements qu'on met pour soutenir notre industrie aérienne québécoise puis, j'ai envie de dire, notre industrie aérienne régionale québécoise. Parce que, l'aérien, oui, les Québécois ont besoin de voyager ailleurs qu'au Québec, comme tout le monde, puis on a besoin des grands transporteurs pour aller en Europe ou ailleurs, mais on a besoin, au quotidien, de pouvoir se déplacer à l'intérieur du Québec, d'une région à l'autre.

Puis, plus globalement, l'aérien, on est le troisième pôle ici en aéronautique, mondialement, là, donc là on dépasse la question du PAAR, mais c'est une industrie qui est déjà stratégique pour nous. Comme je disais, on est un des trois pôles, avec l'Europe et avec Seattle, donc on est... C'est une industrie qui est appelée à devenir de plus en plus stratégique avec tout ce qu'on entend en ce moment, mondialement, dans le contexte de M. Trump, les choix, les priorités d'investissement de plusieurs nations qui sont en train d'être redéfinies, on entend beaucoup de choses sur certains investissements, entre autres en Europe. Alors, bref, l'industrie aérienne...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Vous voyez que j'ai gagné du temps. Bon. Parfait. Mais c'est... c'était très pertinent au sujet aussi.

Mais je voulais, c'est ça, sortir mes projets : donc, rechargement de la piste de l'aéroport à Aupaluk; installation de caméras de vidéosurveillance à Matagami; à Puvirnituq, rechargement de la piste; Chibougamau, installation d'une clôture; à Quaqtaq aussi, on a un projet; deux projets à Salluit, réparation de ponts, réparation d'une section de la clôture, donc... puis, globalement aussi, les investissements dans le Nord-du-Québec qui ont augmenté, qui sont, en fait, supérieurs à la proportion de la population, donc qui sont avantagées comme régions dans la programmation qu'on a annoncée ce printemps. Bref, on investit beaucoup.

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci, Mme la ministre. M. le député.

**M. Montigny :** Merci. Pour une autre question, en fait, vous avez parlé, madame... bien, en fait, M. le Président, Mme la ministre a parlé de rencontres avec les gens dans le domaine aérien, entre autres au congrès de l'AQTR, en fait, pour le transport aérien régional. Je voyais aussi, là, dans un article à Radio-Canada qu'un des transporteurs observe, là, une hausse considérable du nombre de billets vendus sur les vols interrégionaux et intrarégionaux. Le porte-parole de la compagnie, là, disait comment le nouveau programme avait augmenté, là, de 70 % à 80 % au cours des dernières semaines puis qu'il prévoyait, évidemment, là, un été intéressant, là, pour... à la fois pour les gens qui vont visiter les régions et pour les gens des régions qui veulent aussi aller vers les grands centres ou même dans d'autres régions du Québec qui n'étaient pas accessibles avant, hein? On se souviendra qu'avant, dans le PAAR, on ne pouvait pas aller, par exemple, de la rive nord du Saint-Laurent à la rive sud du Saint-Laurent, dans l'Est du Québec. C'est... maintenant, ces vols interrégionaux là sont disponibles. C'est aussi le cas intrarégionaux. Je pense, par exemple, à un vol de Sept-Îles vers Blanc-Sablon, hein? Ce n'était pas possible dans le programme PAAR. Ça l'est maintenant.

Alors, j'aimerais ça, revenir sur les éléments, là, qu'ont pu partager les personnes que vous avez rencontrées dans le domaine. Notamment, lors du congrès de l'AQTR, les personnes vous ont mentionné quoi par rapport, là, à ces ajustements qu'on a faits à notre programme aérien puis comment ça a été reçu parmi les transporteurs ou les gens du domaine?

**Le Président (M. St-Louis) :** En 40 secondes, s'il vous plaît, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, je dirais, en gros : Très positif. Puis il faut dire que ça avait été convenablement convenu avec eux, là. Tu sais, le député de René-Lévesque, quand on a proposé la nouvelle mouture, on savait que

l'industrie était derrière les changements qu'on apportait, tout comme les gens des régions concernées, donc vraiment une réponse très positive. Mais c'est sûr qu'à l'usage... là, ça fait juste deux mois. À l'usage, on va être en mesure d'avoir une appréciation plus... plus complète des effets de la nouvelle version du programme. Encore bravo à mon collègue de René-Lévesque.

**Le Président (M. St-Louis) :** Merci. Il reste à peine 10 secondes. Donc, je vous remercie tous et toutes pour votre collaboration.

La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

*(Suspension de la séance à 13 heures)*

*(Reprise à 15 h 05)*

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Bon après-midi. Nous allons reprendre nos travaux. Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude du volet Transports des crédits budgétaires du portefeuille Transports et Mobilité durable pour l'exercice financier 2025-2026.

Puisque nous avons débuté nos travaux avec un 15 minutes de retard...

**Une voix :** ...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...cinq minutes de retard, oui, merci, je souhaite savoir si on a le consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de l'heure prévue jusqu'à cinq minutes après.

**Des voix :** Consentement.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Alors, nous sommes maintenant rendus au bloc d'intervention de l'opposition officielle. M. le député de Nelligan, la parole est à vous.

**M. Derraji :** Oui. Merci, Mme la Présidente. Écoutez, on va continuer dans la même logique des dépassements de coûts de Mme la ministre. Et j'ai devant moi l'ensemble des projets d'infrastructure que votre propre ministère gère. Vous avez... Grâce au Trésor, j'ai répertorié 187 projets sur le tableau de bord. Il y a 116 projets au niveau du réseau routier, il y a 46 projets transport collectif et il y a 25 projets transport maritime, aérien, ferroviaire, et autres. Notre première analyse de l'ensemble de ces projets : on s'est... on avait un focus sur 23 projets et, sur 23 projets, Mme la ministre, nous sommes à constater un dépassement de coûts qui dépasse 850 millions de dollars. Trouvez-vous ça normal?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...

**Mme Guilbault :** Oui. Merci. Bien, il faudrait que mon collègue soit plus précis, là. Il parle... Qu'est-ce qu'il entend par dépassements de coûts? Il compare quel chiffre à quel chiffre? Et il parle de quel tableau exactement? Juste pour qu'on sache bien.

**M. Derraji :** O.K. Bon. Je ne sais pas si M. Lapointe peut aller chercher les projets d'infrastructure en transport. Il y a un tableau au... de suivi, il y a 187 projets. C'est très simple. Celle-là, ça n'a rien à voir avec le SEAO. C'est très simple, une minute, même pas. Vous serez capable d'aller chercher. On peut vous envoyer même... On peut vous l'envoyer, l'e-mail. Parce que moi, j'ai cru que vous suiviez les projets, Mme la ministre. Normalement, c'est à vous de me dire si c'est bon ou pas.

Donc, je prends, par exemple, l'autoroute 15. C'est votre région, probablement, Mme la députée. Il y a une hausse de 24,7 millions de dollars du projet qui a été autorisée. Au début, c'était 30 millions. Maintenant, c'est 54 millions. Vous me suivez, Mme la ministre?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Derraji :** O.K. Vous voulez que je vous donne un exemple? L'autoroute 15 des Laurentides, Saint-Jérôme, réfection : hausse de 24,7 millions de dollars. Initialement, le projet était de 30 millions, le coût maintenant est de 54 millions, une hausse de 24 millions. Vous voulez une autre? Autoroute 15 des Laurentides, direction nord, entre Boisbriand et Mirabel, voie réservée, aménagement : augmentation de 100 millions. Autoroute 35, entre Saint-Sébastien et Saint-Armand, phase III, construction : augmentation de 20 millions.

Tout ça, Mme la ministre, sont dans votre tableau de bord. J'ai fait la compilation de l'ensemble des projets gérés par votre ministère et j'arrive à la somme suivante : une augmentation, en date d'aujourd'hui, de 900 millions de dollars.

Ma question est très simple : Trouvez-vous que c'est normal, cette augmentation?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Excusez. C'est juste que je veux m'assurer... Parce que moi, vous comprenez, moi, j'ai mes propres tableaux puis mes propres outils de travail puis de référence. Il y a ceux qui sont dans le cahier des crédits qu'on a confectionné pour les collègues puis il y a ceux qui sont sur les sites Internet pour le grand public. Donc, ce n'est pas qu'on ne suit pas, là. Moi, je suis parfaitement au courant de nos projets.

**M. Derraji :** Bien, vous voulez que... vous voulez que je vous partage?

**Mme Guilbault :** C'est que je veux être sûre qu'on a le même outil...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...

**Mme Guilbault :** C'est que je veux être sûre qu'on a le même outil de référence. Je pense que c'est important qu'on parle des mêmes affaires. Puis tant mieux si, depuis le dîner, il a pu retrouver le lien du SEAO puis aller consulter les projets de la STQ... depuis ce matin.

**M. Derraji :** Non, non, non, ce n'est pas...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député, on va laisser la ministre terminer, s'il vous plaît.

**M. Derraji :** Mais ce n'est pas le SEAO, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Je comprends, mais on va la laisser terminer, à moins qu'elle souhaite vous céder la parole.

**Mme Guilbault :** Vous présidez bien, Mme la Présidente. Donc, alors, oui, ce n'est pas un secret, vous savez qu'il y a certains projets... en fait, oui, il y a certains projets d'infrastructure, pas seulement en transport, mais parlons du transport, c'est le propos cet après-midi, ce n'est pas un secret qu'il y a les projets... des projets qui coûtent plus cher que l'évaluation initiale. C'est même loin d'être un secret. C'est une des raisons pour lesquelles, entre autres, mon collègue des Infrastructures, le ministre de l'Infrastructure, l'an dernier... et le député de Nelligan a même siégé sur la commission parlementaire du projet de loi n° 62, qui est devenu une loi n° 62, qui nous permet de faire des modes collaboratifs. Et j'ai avec moi la meilleure personne ici, qui gère les projets majeurs au ministère, pour vous vanter les vertus de ces nouveaux modes, qui va nous permettre, en réponse à cette situation-là... parce que, depuis la pandémie puis dans les dernières années, beaucoup de hausses de coûts de projets, de hausses de coûts des matériaux, des... évidemment, des perturbations des chaînes... des chaînes d'approvisionnement, des hausses de coûts de main-d'oeuvre, etc., qui, ultimement, font en sorte que les projets coûtent plus cher. Alors, qu'est-ce qu'on a fait, comme gouvernement? On a adopté une loi pour ajuster l'action gouvernementale puis essayer d'avoir des projets qui coûtent moins cher et qui sont livrés plus vite.

• (15 h 10) •

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. M. le député.

**M. Derraji :** Je tiens à rappeler que c'est des crédits, madame...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Tout à fait. Puis c'est question de proportionnalité. Je regarde l'horloge avec beaucoup d'intérêt.

**M. Derraji :** Oui, pas de problème. Je vous invite à le faire. Merci, Mme la Présidente.

Je vais répéter ma question. Sur 23 projets, il y a un dépassement de coûts de l'ordre de 900 millions de dollars. Vous n'arrêtez pas de dire publiquement qu'on n'a plus les moyens et qu'on a perdu le contrôle des finances publiques. Je vous repose la question. Vous êtes responsable de 187 projets au moment où on se parle : 116 projets routiers, 46 projets transport collectif, 25 projets ferroviaires. Vous, aujourd'hui, vous êtes responsable d'un dépassement de coûts de 839,5 millions de dollars. Vous confirmez ce dépassement de coûts aujourd'hui. Ce sont vos chiffres sur le lien du Conseil du trésor. Et je tiens juste à rectifier, parce que je n'ai pas pu... le temps tout à l'heure à le confirmer, je ne parle pas du SEAO, c'est sur le site du [tresor.gouv.qc.ca](http://tresor.gouv.qc.ca), Infrastructures. Ça n'a rien à voir avec le SEAO. Donc, sur le site du Trésor, nous avons répertorié l'ensemble des projets. Ma question est très simple : Vous confirmez ce dépassement de coûts aujourd'hui?

**Mme Guilbault :** Bien, premièrement, je veux rectifier les propos du député de Nelligan, qui prétend que j'aurais dit qu'on a perdu le contrôle des finances publiques, et c'est faux, je n'ai jamais dit ça. C'est le député de Nelligan qui prétend que j'ai dit ça, mais je n'ai jamais dit ça.

La deuxième chose : je n'ai pas non plus confirmé les chiffres qu'il a avancés tout à l'heure dans ses calculs maison, là, parce que moi, je n'ai pas fait... je ne sais pas exactement comment il a fait son calcul. On pourrait en discuter longtemps, mais je ne pense pas qu'il veut passer tout son temps à m'expliquer l'arithmétique de ça.

Ce que j'ai dit et que je maintiens, c'est qu'il n'y a aucune révélation cet après-midi dans le fait de dire : Les projets d'infrastructure, notamment en transport, coûtent plus cher qu'ils ont déjà coûté à une autre époque. Premièrement, il y a l'inflation, donc les choses coûtent plus cher aujourd'hui qu'il y a 20 ans. Je pense que je n'apprends rien à

personne. Il y a une hausse du coût des matériaux, il y a une hausse du coût de la main-d'oeuvre. Il y a la pandémie qui a eu une influence, il y a eu la guerre en Ukraine. En ce moment, on est dans une situation difficile avec les États-Unis, donc... Alors, c'est ça.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...

**M. Derraji :** Merci, Mme la Présidente. Vous voulez que... J'ai le temps, parce que, pour moi, je trouve ça anormal. Votre propre gouvernement a perdu le contrôle des finances publiques, 13,6 milliards. Je pense qu'en tant que ministre vous pouvez dire que vous avez... vous avez perdu le contrôle des finances publiques. Vous voulez un exemple? Pas de problème. Prenons le temps. Vous avez vos équipes.

Autoroute 15 des Laurentides, direction nord, entre Boisbriand et Mirabel, voie réservée, aménagement. J'aimerais bien qu'on se parle de ce projet de... de ce projet, je vais vous dire pourquoi. Je veux savoir pourquoi 100 millions d'augmentation, 100 millions de dépassement de coûts. Je vais vous donner le numéro : le numéro 322. Faisons l'exercice ensemble. Expliquez aux Québécois pourquoi il y a un dépassement de 100 millions. J'en ai une... J'en ai une liste de 23.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Mais, en fait, c'est ça, c'est que là, je pense, ce serait peut-être le temps d'amener une nuance entre une hausse de coûts... parce que là, ici, on parle d'une hausse de coûts. Il y a des hausses de coûts et il y a des dépassements de coûts, tu sais. Alors, quand on signe... quand on présente un dossier d'affaires, là, dans la trajectoire d'un projet majeur puis qu'on présente un dossier d'affaires au Conseil des ministres, bien, on fait approuver un certain coût, puis là, bien, on part le projet, c'est... le projet tombe en réalisation, donc là on peut réaliser le projet, mais il arrive, des fois, que le projet coûte plus cher puis qu'on doit... qu'on doit revenir pour faire ajuster le coût du projet. C'est différent d'un dépassement de coûts, où, finalement, à la fin, on se retrouve avec un dépassement qui n'avait pas été prévu à l'origine. Tu sais, c'est différent. Venir demander, par exemple, au Conseil des ministres... venir faire autoriser une hausse de coûts, c'est différent que se retrouver avec un dépassement qui n'aurait pas été prévu, alors qu'une hausse de coûts est autorisée en bonne et due forme.

**M. Derraji :** O.K. O.K. Excellent. Bon, initialement, ce projet a été prévu à 191 millions, Mme la ministre. Le coût maintenant est de 292 millions. Quel qualificatif vous donnez à ça? Je vais répéter. Le coût prévu pour ce projet était de 191 millions. Aujourd'hui, et ce n'est pas terminé, le coût est de 292 millions. Ça, comment vous l'expliquez?

**Mme Guilbault :** Mais, vous voyez, pour ce projet-là en particulier, les éléments qui expliquent la hausse de coûts, c'est des travaux qui se sont ajoutés entre-temps. Il y a eu une grève, aussi, des ingénieurs qui fait en sorte qu'il y a des chantiers qui ont été retardés, ça fait qu'ultimement ça a repoussé... ça a modifié des coûts, mais ça a aussi repoussé des échéanciers, des prix qui ont été ajustés au marché, parce que, je l'ai dit, dans les dernières années, il y a eu des perturbations particulièrement marquées, puis des acquisitions supplémentaires dans le cas de ce... Parce qu'évidemment, dans les projets aussi, il y a toujours une partie de l'enveloppe qui est liée aux acquisitions qui sont nécessaires, des fois par expropriation, mais grande majorité du temps en acquisition.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**Mme Guilbault :** Donc, des fois, c'est plus complexe que prévu.

**M. Derraji :** Oui. J'aurais aimé avoir tout le temps, mais je vous ai dit : 23 projets où il y a un dépassement de coûts. Vous confirmez que, ce projet, 100 millions, c'est à cause de la grève des ingénieurs? La hausse a été faite en juillet 2024. Est-ce qu'il y avait une grève des ingénieurs?

**Mme Guilbault :** Elle était en 2022, mais, somme toute, il y a une incidence de neuf mois, environ, qui peut être attribuable à certains projets. Puis, juste pour être sûre... parce qu'il faut quand même que je corrige, Mme la Présidente, quand il y a des choses inexactes, je n'ai pas attribué l'entière de la hausse de coûts à la grève des ingénieurs, c'est une des quatre raisons qui expliquent la hausse de coûts.

**M. Derraji :** O.K. Donc, pour vous, aujourd'hui, le bilan des projets d'infrastructure sous votre responsabilité, de 839 millions, vous l'attribuez à ces quatre choses : les ingénieurs, la grève des ingénieurs, l'inflation... C'est quoi, les deux autres que vous avez mentionnés?

**Mme Guilbault :** Des travaux qui s'ajoutent et des acquisitions. Mais, encore une fois, je dois corriger, là, les quatre éléments que j'ai nommés sont spécifiques au projet de la 15, qui était l'objet du député... de la question du député au départ. Là, il semble extrapoler à 23 projets, alors... tu sais. Puis là, encore là, on n'a pas le temps. On pourrait y aller projet par projet puis expliquer, là, mais ça ne veut pas dire que ces quatre raisons-là se retrouvent dans les quatre projets, il peut y en avoir d'autres, il peut y en avoir certaines qui ne sont pas applicables à d'autres projets, etc.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député.

**M. Derraji :** Oui. Vous savez, Mme la ministre, aujourd'hui, le Québec vit une décote. Il y a une crise dans les finances publiques. Vous, au sein de votre ministère, ou bien, comme vous l'appellez vous-même, votre fougère, est-ce que vous avez un tableau de bord que vous suivez? Et, si jamais on vient vous demander une autre augmentation, un dépassement de coûts, sur quelle base vous l'autorisez? Ou bien c'est un feu vert : dépassement de coûts, ce n'est pas grave, on doit aller de l'avant, une augmentation, bien, ça fait partie de la vie? À quel moment vous dites : Non, non, arrête, là, ça, on ne peut pas, là, on n'a plus les moyens?

**Mme Guilbault :** Bien sûr, les projets, on les suit sans arrêt. On a des rencontres à chaque semaine, qui, des fois, durent particulièrement longtemps, avec mes sous-ministres principalement concernés, notamment les deux à ma gauche, ici, sur nos projets. Et je trouve ça ironique, la question du député de Nelligan, en revenant cet après-midi, parce que, pas plus tard que ce matin, on parlait précisément d'un... de deux exemples de projets : le garage Newton à Québec, où on n'a pas autorisé... je n'ai pas présenté le dossier d'affaires au Conseil des ministres parce que, quand on me le présentait à 647 millions, je disais : Ça n'a pas de bon sens que ça ait plus que triplé pour un garage. Alors, on n'est pas allés en réalisation. Et c'est la même chose la décision de la traverse à Rivière-du-Loup. Un des paramètres décisifs de la décision, c'est le coût pour les contribuables québécois.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Merci, Mme la ministre. M. le député.

**M. Derraji :** Merci, Mme la Présidente. Ce n'était pas le sujet de ma question. Je vais la répéter. Aujourd'hui, vous êtes responsable du suivi de 187 projets. Vous... C'est des projets qui sont en cours de réalisation, et vous avez déjà atteint 839,5 millions de dollars de dépassement. Je vais répéter ma question. Trouvez-vous ça normal qu'on a un dépassement de coûts qui frôle le 1 milliard pour uniquement 23 projets? Il y a 187 projets.

**Mme Guilbault :** D'abord, oui... Puis il y a des rapports sommaires d'état d'avancement. Tu sais, il y a toute une procédure pour un projet majeur, là. Donc, oui, on rend compte à moi, mais, nous, il faut rendre compte aussi au Trésor. Donc, il y a toute une mécanique autour de ça.

Mais est-ce que le député est en train de dire qu'on devrait renoncer à un projet à partir du moment où il y a un dépassement de coûts? Il y a des projets qu'on n'a pas le droit... qu'on n'a pas le choix de faire parce que les citoyens en ont besoin, et il faut vivre avec la réalité d'une conjoncture sur laquelle on n'a pas de contrôle à 100 %. Les chaînes d'approvisionnement mondiales, la guerre en Ukraine, M. Trump qui est arrivé au pouvoir, c'est des choses que le Québec ne contrôle pas. Mais, là où on a du pouvoir, par contre...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** ...on a agi avec la loi n° 62.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**M. Derraji :** Mme la ministre, j'essaie de vous suivre. Je vais répéter ma question. Sur votre propre tableau de bord, vous avez 187 projets. Une équation très simple de suivi de gestion de projet, je vous dis, je vous informe aujourd'hui que l'ensemble des projets que j'ai regardés avec une augmentation, ça dépasse 839 millions. Je vous ai posé juste une question très simple : Comment vous vous assurez à bien suivre les projets dont votre ministère est responsable? Parce que, si aujourd'hui on est rendu à 839 millions, est-ce que le bar va être fermé à 1,5 milliard, à 2 milliards, 3 milliards? Je n'ai pas fait la genèse de l'ensemble des 187 parce qu'il y a de l'information qui manque. C'est ça, ma question. Je ne parle pas des autres sujets, je parle uniquement de ces dépassements de coûts dans les projets que vous avez devant vous.

• (15 h 20) •

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, c'est ça. Bien, c'est un peu le fond de l'affaire. Comme je disais tout à l'heure, je ne sais pas exactement quels calculs il a faits. Il parle de 23 projets, on ne sait pas exactement c'est lesquels. On ne sait pas comment il a fait ses calculs puis on n'a pas le temps de rentrer dans le détail. Donc, je réponds de manière générale sur le fait que, oui, on suit les projets rigoureusement, mais je suis obligée aussi de ramener la nuance, là. Lui, volontairement, ça va de soi — on a déjà été dans l'opposition, on sait comment ça fonctionne — fait le choix de confondre hausse de coûts et dépassement de coûts. Donc...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...attention de prêter les intentions, s'il vous plaît.

**Mme Guilbault :** Bien, disons que, si un député de l'opposition faisait ça, on comprendrait pourquoi il le fait, mais la réalité, c'est qu'une hausse de coûts est différente d'un dépassement de coûts. Puis ça arrive, oui, qu'un projet, au départ, est évalué à un certain coût, mais, dans l'expérience de la réalité, quand on avance dans la planification puis, éventuellement, la réalisation, des éléments s'avèrent plus complexes que prévu. Je parlais tout à l'heure de l'exemple des acquisitions immobilières. Bien, une grève, par exemple, c'est quelque chose qu'on ne contrôle pas non plus. Donc, oui, on doit ajuster les montants.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**M. Derraji :** Bien, voilà, Mme la Présidente. Donc, je peux conclure qu'on peut continuer à la nommer hausse de coûts ou dépassement de coûts. Mais vous voulez savoir comment je l'ai faite? C'est très simple. Si vous voulez la suivre, je n'ai aucun problème. Prenez la liste des projets, les 187, mettez ça sur un fichier Excel, mettez le coût initial et le coût présentement s'il est... dans quelle phase, une simple règle de soustraction, et vous allez savoir qu'en date d'aujourd'hui il y a une augmentation. L'ensemble de ces 23 projets me donne 839,5 millions de dollars, en date d'aujourd'hui, d'augmentation. En tant que gestionnaire responsable, je m'attendais à ce qu'au moins vous leviez le drapeau que ça n'a aucun bon sens qu'on continue à gérer les projets d'infrastructure de cette façon, Mme la ministre.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Non, mais c'est ça, je comprends qu'il a fait une arithmétique, mais, comme je... comme je lui expliquais, il y a des éléments circonstanciels, objectifs et, pour certains, hors de notre contrôle qui expliquent les hausses de coûts de certains projets, et ces projets-là, ils sont nécessaires pour les Québécois, alors...

**M. Derraji :** Donc, c'est bon, les augmentations de coûts. On doit les tolérer.

**Mme Guilbault :** Ce n'est pas que c'est bon, c'est que, des fois, il y a des éléments qu'on n'a pas le choix de prendre en compte, comme une grève, par exemple, qui retarde de neuf mois des acquisitions ou des travaux...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Ceci met fin au premier bloc. Nous allons poursuivre avec le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Merci, Mme la Présidente. Content de vous voir, d'ailleurs. Mme la ministre, on va poursuivre sur les... On est d'accord, là, on parle de la même conversation. Là, il y a des augmentations de coûts, évidemment, sur... dans le milieu de la construction. Évidemment, ça amène à faire des choix. Le 29 avril dernier, vous avez... vous vous êtes engagée, vous vous êtes dite prête à déboursier 4,2 milliards pour la construction d'un pont sur... au-dessus du Saguenay. C'est exact?

**Mme Guilbault :** Ce que j'ai dit, c'est qu'on allait effectuer une sorte de recensement des types de... des projets de type similaire au genre de pont qu'on devrait construire éventuellement, qui serait la première fois qu'on construirait un pont comme ça au Québec...

**M. Grandmont :** Parfait.

**Mme Guilbault :** ...de voir la façon dont ça s'est fait...

**M. Grandmont :** D'accord. Merci.

**Mme Guilbault :** ...en utilisant les modes collaboratifs, qui sont nouveaux au Québec.

**M. Grandmont :** D'accord. Mais donc on est prêt à envisager dépenser 4,2 milliards de dollars. Puis j'aimerais rappeler qu'en 2018 l'estimation du coût était à 300 millions.

Le pont de l'Île-d'Orléans, on en a déjà parlé, vous êtes... on est en train de construire le pont... le nouveau pont de l'Île-d'Orléans pour 2,7 milliards de dollars. En 2018, l'estimé était de 400 millions. Donc, on a choisi d'aller quand même de l'avant pour réaliser ce projet-là.

Je reviens sur le garage Newton, là, 647 millions de dollars. Pourquoi refuser de faire ce projet-là? Il y a une augmentation de coûts, on est d'accord, là, mais pourquoi autoriser, pourquoi embrasser d'autres projets, deux ponts, puis le garage Newton, ça pose problème, alors que c'est une obligation, c'est une exigence du gouvernement du Québec que de faire l'électrification des transports? Où est la logique?

**Mme Guilbault :** Bien, la logique, pour moi, elle est flagrante : un pont, de l'île d'Orléans, donc des insulaires pour qui c'est la seule manière de traverser le fleuve, d'avoir un pont. Et le précédent pont... en fait, le pont actuel, qui n'est pas encore démantelé, était à la veille de devenir dangereux, parce que le gouvernement libéral avait commencé à esquisser un projet mais l'a laissé en suspens par la suite, parce que ça ne lui tentait pas de le refaire. Donc, on s'est retrouvés à être obligés de le faire presque en urgence avant qu'il devienne dangereux puis qu'on le ferme en urgence comme le pont de l'Île-aux-Tourtes, qui a aussi été négligé... tiens donc, la députée de Vaudreuil est là pour entendre, qui a aussi été négligé par les libéraux. Alors donc, je ne pense pas qu'on puisse comparer la nécessaire reconstruction d'un pont, qui est le seul lien pour les insulaires...

**M. Grandmont :** Merci.

**Mme Guilbault :** ...avec un nouveau garage pour des autobus.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci, Mme la ministre. M. le député.

**M. Grandmont :** Merci. Puis les gens, là, qui prennent l'autobus actuellement, là, et qui, parce que le gouvernement empêche les sociétés de transport d'acheter des bus hybrides ou d'avoir des garages électriques, vont se retrouver avec des bus plus vieux sur le réseau routier et donc avec plus de pannes, est-ce qu'ils ne comptent pas dans la logique d'offrir un service fiable de transport collectif?

**Mme Guilbault :** Le RTC dispose déjà d'une flotte d'autobus et de garages et offre déjà un service de transport collectif, ajoute des Flexibus, il y en a même chez nous, dans Louis-Hébert. Je veux dire, il y a des vélos, il y a toutes sortes... Il développe son offre de transport collectif. Donc, je ne pense pas qu'on puisse comparer un garage électrique, à ce jour inexistant, mais la Terre continue de tourner, à un pont qui permet à 7 000, 8 000 personnes, là, dépendant des saisons ou de... ça peut aller jusqu'à 11 000 l'été, en saison touristique...

**M. Grandmont :** C'est une belle comparaison.

**Mme Guilbault :** ...de traverser le fleuve.

**M. Grandmont :** C'est une belle comparaison. Bien, merci.

**Mme Guilbault :** Effectivement, c'est une étrange comparaison.

**M. Grandmont :** Mais on comprend qu'effectivement il y a des choix qui sont faits par le gouvernement et que ce n'est évidemment pas en faveur du transport collectif.

J'aimerais vous amener sur le PQI. On a souvent eu des discussions sur la répartition des investissements entre le transport routier puis le transport collectif. On est à 70 % d'investissement dans le transport routier, 30 % dans le transport collectif. Dans le Plan pour une économie verte, on disait vouloir atteindre l'équilibre, 50-50. Est-ce que c'est toujours l'objectif que vous poursuivez?

**Mme Guilbault :** Pour le routier et le transport collectif dans le...

**M. Grandmont :** Oui, les deux, l'un comparé à l'autre.

**Mme Guilbault :** Oui, bien oui, on tend vers ça. Quand on regarde, je pense qu'on est à 50 %, même, cette année. Bien, il y a peut-être un 200, 300 millions de différence, mais on est à 50-50, à peu près.

**M. Grandmont :** C'est parce que ça fait depuis... Le Plan pour une économie verte a été adopté en 2023.

**Mme Guilbault :** Ah! je pensais le PQI. Excusez.

**M. Grandmont :** Bien, c'est le PQI, évidemment, c'est au PQI. C'est-à-dire, dans le Plan pour une économie verte, l'objectif, c'est 50-50, puis, au PQI, depuis toujours...

**Mme Guilbault :** C'est ça. Oui, oui, exact.

**M. Grandmont :** ...on est à 70-30. Donc, moi, ma question, c'était : Est-ce qu'on vise encore, tel qu'inscrit dans le PEV, 50-50 au PQI?

**Mme Guilbault :** Oui. Non, mais en ramenant les investissements puis en incluant les voies réservées dans le transport collectif, parce qu'elles sont faites... Il est où, mon chiffre? Je l'avais en bas d'une feuille.

**M. Grandmont :** Non, vous les avez enlevées, les voies réservées, partout à Québec et à Montréal.

**Mme Guilbault :** Ah! oui, je l'ai ici...

**M. Grandmont :** Ça fait que c'est un argument qui ne tient malheureusement pas la route.

**Mme Guilbault :** Oui, bon, c'est ça.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** On va laisser la ministre répondre, s'il vous plaît.

**Mme Guilbault :** Alors...

**M. Grandmont :** J'avais un petit moment, j'avais comme un petit...

**Mme Guilbault :** Non, mais c'est correct, ça me laissait le temps de trouver ma feuille, là.

**M. Grandmont :** Exact.

**Mme Guilbault :** Donc, effectivement, on est à 50 %. Réseau routier excluant les voies réservées et les mesures préférentielles pour autobus — parce qu'on les classe dans le transport collectif, ça tombe sous le sens — et transport collectif incluant les voies réservées et les mesures préférentielles pour autobus, on est à 50 %.

**M. Grandmont :** Eh bien! C'est drôle, ce n'est pas la lecture que j'en fais, parce que, de toute façon, en plus... non seulement c'est 70-30, ce n'est pas 50-50, mais, en plus, les projets de voies réservées, vous les avez à peu près tous annulés au grand... sur le complet... le Québec au grand complet.

**Mme Guilbault :** Les voies... Bien, voyons, Mme la Présidente!

**Une voix :** ...

**M. Grandmont :** Ah oui! Il reste à Lévis, évidemment.

**Mme Guilbault :** Mme la Présidente, là, regardez, écoutez ça, là, bon, réalisé, en cours... ou en cours, depuis 2020, dans la région de Montréal, qui est la région qui intéresse le plus mon collègue...

**M. Grandmont :** On parle du PQI, hein? On parle du PQI?

**Mme Guilbault :** ...malgré qu'il est élu à Québec...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...

**M. Grandmont :** Non, mais je pose des questions, je veux avoir les réponses.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Je comprends.

**Mme Guilbault :** Donc, réalisé : des UAB sur l'autoroute 10, sur l'autoroute 20, sur l'autoroute 30, la 13, deux fois la 13, la 25, la 640, deux fois la 13 encore, la 40, la 13... là, je ne donne pas les détails, Est, Ouest, tout ça, pour gagner du temps, là, mais, bon, la 112, la 15, la 148. Réalisé, voies réservées : la 20 Est, la 20 Ouest, la R-125 pour le SRB Pie-IX.

**M. Grandmont :** Merci.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**Mme Guilbault :** Mais, en tout cas, je pourrais continuer, mais, tu sais, je veux dire...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Je comprends.

**M. Grandmont :** Bien oui, on pourrait continuer longtemps comme ça...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député.

**M. Grandmont :** ...on pourrait continuer longtemps comme ça, c'est des projets qui sont réalisés.

**Mme Guilbault :** Ou en cours.

**M. Grandmont :** Moi, je parle du PQI depuis tantôt. Je ne sais pas pourquoi la ministre décide de ne pas répondre sur la question sur le PQI.

Je vais aller sur un autre angle : le maintien des actifs. J'espère que Mme la ministre m'écoute bien. Sur le transport routier, 85 % du budget PQI va en maintien d'actif. Dans le transport collectif, c'est seulement 21 % du budget transport collectif PQI qui va en maintien. Pourquoi on n'investit pas plus que ça dans le maintien d'actif en transport collectif, Mme la ministre?

• (15 h 30) •

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, Mme la Présidente, là, c'est parce qu'il dit «le transport collectif», je suis obligée, à ce stade-ci... parce que c'est important de l'avoir en tête pour la bonne conduite des travaux. Ça, c'est le... Non, mais il me dit : Elle ne veut pas répondre sur le PQI. Le voilà, le PQI, Mme la Présidente, du transport collectif. Là, j'espère que mon collègue est en train de regarder, là, parce que je ne sais pas... si c'est le volume VI du PQI, c'est page A.31, si c'est ça qu'il a dans les mains. Alors, vous voyez ici? Je ne sais pas comment ça peut être plus clair, parce qu'il me pose la même question depuis deux ans et demi, puis c'est les mêmes colonnes bleues puis rouges depuis deux ans et demi.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. M. le député.

**M. Grandmont :** Mme la Présidente, moi, je réfère tout simplement au document du ministre des Finances, le PQI.

**Mme Guilbault :** Le volume VI, exact.

**M. Grandmont :** Voilà. Page B.34, transport collectif. Total : 14,5 milliards de dollars. Bonification du parc : 79 %. Maintien du parc : 21 %. Donc, 21 % en maintien. Je ne peux pas être plus clair que ça, là. Si elle pense que les chiffres du ministre des Finances ne sont pas bons, qu'elle aille lui dire. Pourquoi seulement 21 %, alors que c'est 85 % pour le routier?

**Mme Guilbault :** Pour maintien versus bonif? O.K. Bien oui, mais ça, c'est... encore là... O.K. Mais le maintien... Puis c'est drôle, hier j'avais une conversation... La proportion en maintien des actifs dans le routier est de 85 %, il vient de le dire, et ça, c'est très important, parce qu'on a un enjeu de chaussée, si quelqu'un comptait l'aborder, là, donc, alors... Donc, sur le 56,1 milliards total du PQI en transport, on a 35,8 milliards en routier, puis là-dessus 85 % qui est en maintien. On a 14,5 milliards en transport collectif, cette colonne-là ici, là, vous voyez? Je veux dire, il n'y a jamais eu autant d'argent en transport collectif.

**M. Grandmont :** Ce n'est pas ça, ma question, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Et, oui, la proportion est de 21 % en maintien.

**M. Grandmont :** Pourquoi?

**Mme Guilbault :** Mais c'est normal que, pour des infrastructures de transport collectif qui sont plus... Ce n'est pas comme notre... C'est comme... Ce n'est pas comme le réseau routier de — 107 plus 31 — 138 000 kilomètres...

**M. Grandmont :** Merci, Mme la ministre.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** ...supérieur et municipal.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député.

**M. Grandmont :** La station Peel : classée E; la station De l'Église : classée E; la station Champ-de-Mars : classée D; station Parc : classée D. Ce n'est pas compliqué, là, Mme la ministre, l'ensemble des actifs, qui a une valeur de 46 milliards, là... le métro de Montréal, il faut se... il faut se le rappeler, c'est quand même important. 46 milliards. Les tunnels du métro en 2025... 2024-2025, c'était 95 % qui étaient en état A. Ils ont fait une... ils ont refait une évaluation, et c'est 1 % seulement qui est en état A, de catégorie A, 1 %. Les stations, c'est 44 % des stations du métro qui sont en mauvais état. Il y a un article pas plus tard que ce matin. J'ai posé ma question là-dessus, ce matin, à Mme la ministre.

Comment ça se fait qu'elle me parle de vétusté des infrastructures quand c'est en transport routier, puis, qu'évidemment on arrive à 85 % de maintien je peux le comprendre, mais pourquoi, dans le transport collectif, alors que la vétusté, elle est immense, immense, on a seulement 21 % d'engagement du gouvernement du Québec dans le maintien des actifs du métro de Montréal, par exemple?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Attends, je voulais lui faire un pourcentage, mais vous voyez, là, l'enveloppe Répartition des sommes... Attends, c'est-tu mon... parce que je veux avoir ma somme totale. C'est ici, ça? C'est parce que j'ai tellement de tableaux. Mais, bref, la très, très grande majorité de l'enveloppe totale du maintien d'actif va déjà à la STM. Elle a augmenté depuis l'année passée. Et, je dirais, globalement, au-delà du maintien, l'enveloppe du transport collectif, qui est plus élevée que jamais, une grosse partie va à la STM.

Et savez-vous qu'est-ce que ça permet de financer, Mme la Présidente? Le prolongement de la ligne bleue à Montréal. Et, depuis deux ans et demi, jamais, jamais je n'entends Québec solidaire, qui, en général, parle de Montréal, mais jamais je ne les entends féliciter le fait qu'on prolonge la ligne bleue à Montréal. Mais, Mme la Présidente, on sait tous comment ça fonctionne, si on fait le prolongement de la ligne bleue, c'est aussi à la demande puis selon la volonté de la ville puis de la STM. Alors, pourquoi il ne s'en réjouit pas?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. M. le député.

**M. Grandmont :** Mme la Présidente, j'ai présenté ce tableau-là à quelques reprises à Mme la ministre, c'était pour rappeler que la STM demandait, pour le maintien de son métro, de notre métro, hein, ça lui appartient aussi, ça

appartient aux Québécois, aux Québécoises... il y avait un besoin de 585 millions de dollars de plus pour les trois prochaines années. Qu'est-ce qui s'est passé? Pour les trois prochaines années, dans le PQI, le ministère des Finances a réduit... le PQI a été réduit pour l'entretien du métro de Montréal, en fait des infrastructures, du maintien des infrastructures.

Alors, j'aimerais savoir, je reviens à la question, parce qu'elle n'y a pas répondu, pourquoi le pourcentage d'investissement dans le maintien des actifs est aussi faible, avec ce gouvernement, pour le transport collectif, 21 % comparativement aux routes à 85 %. C'est la même vétusté. Les besoins sont immenses en transport collectif. Pourquoi si peu d'investissement dans le maintien? Si le métro ferme, là, si la ligne orange, si la ligne verte ferme, là, les conséquences pour le Québec sont immenses.

**Mme Guilbault :** Bien oui, mais l'enveloppe de maintien... de maintien d'actif en transport collectif a augmenté de 600 millions...

**M. Grandmont :** Sur 10 ans.

**Mme Guilbault :** ...par rapport à l'année passée, 600 millions. Et, dans la répartition de ce 600 millions là, la... c'est parce que j'ai juste... je veux être sûre de donner le bon pourcentage, mais ça doit être 79 %, à peu près, qui va à la STM. Mais, 79 %, je vais le vérifier.

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** 70 %. C'est ça? En tout cas, bref, la grande majorité va à la STM pour le maintien des actifs. Mais, Mme la Présidente, je dois compléter, là, parce que, quand je dis qu'il n'y a jamais eu autant d'argent en transport collectif puis que l'essentiel va à la STM, le reste de l'enveloppe de la STM, il sert à payer le prolongement de la ligne bleue, qui est rendu évalué à 7,6 milliards, pour lequel le fédéral n'a toujours pas confirmé par écrit son engagement de payer 40 %. Il devrait nous aider à aller chercher de l'argent au fédéral aussi de temps en temps.

**M. Grandmont :** Évidemment que la STM s'accapare la plus grosse portion du budget de maintien. Évidemment, le métro, c'est l'infrastructure de transport la plus achalandée au Canada. Là, il y a des stations qui ferment, Mme la ministre, il y a des stations qui sont en train de fermer, il y en a d'autres qui sont à risque de fermer. Les besoins en maintien sont nécessaires maintenant. Il y a une augmentation du maintien, c'est vrai, vous avez raison, sur les 10 prochaines années. Mais, dans les trois prochaines années, là, ce sont des compressions. Les besoins sont maintenant, et le PQI a été réduit pour les trois prochaines années. Ça, ça veut dire qu'à court terme il y a moins d'argent pour entretenir nos infrastructures de transport. Est-ce que vous l'aviez réalisé, ça?

**Mme Guilbault :** Bon, Mme la Présidente, c'est ça, j'ai les chiffres que je voulais, là. Donc, au PQI 2025-2035, qui vient d'être déposé, 7 947 000 000 \$. Donc, 8 milliards, je pense qu'on peut presque arrondir à 8 milliards, ont été octroyés à la STM. 8 milliards de dollars, c'est beaucoup d'argent, ça fait que, donc... Puis, oui, il faut le répartir entre la bonification puis le maintien, mais est-ce que le député de Taschereau est en train de dire... Parce qu'il y a une grosse partie qui va en bonification pour payer la ligne bleue, c'est ce que je dis depuis tantôt, puis le prolongement du SRB Pie-IX. Donc, est-ce que le député de Taschereau considère qu'on devrait annuler le prolongement de la ligne bleue, prendre cet argent-là et rénover le métro plutôt? Est-ce que c'est ça que je comprends?

**M. Grandmont :** On entend souvent ça de la bouche du premier ministre, Mme la Présidente, nous présenter... dans le cas du dossier HMR, par exemple, de nous présenter un faux choix. Mais le choix, là, les engagements à 4,2 milliards pour aller réaliser un pont au-dessus de la rivière à Tadoussac, un troisième lien dont on n'a même pas besoin, puis la CDPQ Infra n'arrête pas de nous dire... a dit dans son rapport que c'était un projet qui était inutile, qui ferait juste déplacer les points de congestion, des projets comme celui de... c'est ça, comme on a entendu tantôt, là, une mauvaise gestion au niveau de la gestion des projets d'autoroute, des dépassements de coûts qui n'en finissent plus, c'est peut-être ça, le problème, en fait, qu'on a au Québec.

**Mme Guilbault :** Bien, Mme la Présidente, à 7,6 milliards, ce n'est pas un faux choix. Il faut avoir géré des budgets puis géré des projets puis des ministères pour comprendre comment ça fonctionne. Les choix sont difficiles. Le collègue de Nelligan qui disait : Gouverner, c'est choisir. Ce n'est pas un faux choix. Mais, Mme la Présidente, le député me liste toute une série de projets routiers qui, eux, seraient inutiles, dans son esprit, puis, à la place, on devrait mettre cet argent-là uniquement sur le métro de Montréal. Alors là, nous, on n'est pas d'accord, ça prend des routes au Québec, je l'ai souvent dit, ça prend des ponts aussi, entre autres quand tu habites sur une île puis que tu as besoin d'un pont pour traverser le fleuve.

**M. Grandmont :** D'accord. D'accord. Et donc, selon vous, là, s'il y a d'autres stations qui ferment à Montréal, quelles seraient les conséquences de ça? Puis comment le gouvernement compte maintenir ces actifs-là qui sont drôlement importants pour la métropole, mais pour tout le Québec? C'était très clair ce matin, l'article, là, il y a des stations qui sont à risque de fermeture. Comment vous comptez intervenir pour éviter que ça arrive? Ça, c'est à court terme, là. Revenez-moi pas avec le 10 ans de PQI, avec les sommes qui sont dévolues au maintien des actifs, là. À court terme, qu'est-ce qu'on fait?

• (15 h 40) •

**Mme Guilbault :** Bien, à court terme, on investit plus, on investit de plus en plus à chaque année...

**M. Grandmont :** Pas en maintien.

**Mme Guilbault :** ...dans le maintien, on a des programmes, il les connaît, Réno-Systèmes, etc., et la STM gère ces enveloppes-là, mais on aura quand même prolongé la ligne bleue. Puis, tu vois, malgré... vous voyez, malgré toutes les tentatives que j'ai faites, je ne l'ai toujours pas entendu se réjouir du fait qu'on prolonge la ligne bleue dans l'est de Montréal. Je trouve ça incroyable. Puis je lui ai dit tout à l'heure : Est-ce qu'il... est-ce qu'il considère qu'on devrait annuler le prolongement de la ligne bleue pour mettre cet argent-là dans la rénovation du métro?, et il n'a pas répondu.

**M. Grandmont :** Moi, je... Mme la Présidente, je lui pose des questions, c'est un petit peu...

**Mme Guilbault :** Mais il n'est pas obligé de répondre, remarquez.

**M. Grandmont :** ...c'est un petit peu... c'est un petit peu n'importe quoi, je lui pose des questions, c'est un exercice de reddition de comptes, on pose des questions pour essayer de comprendre la logique derrière les chiffres qui nous sont donnés, des chiffres, d'ailleurs... Les cahiers, là, qu'on a reçus lundi, là... tu sais, vous disiez tantôt que c'était comme des milliers de pages qui nous ont été données, on les a reçus lundi, soit deux jours avant l'exercice d'aujourd'hui. Je me demande à quoi ça sert de poser ces questions-là puis de faire travailler tout le monde que vous avez autour de vous pour nous donner des réponses comme ça à la dernière minute, ce qui nous laisse deux jours pour analyser des milliers de pages, je me demande quelle est la logique derrière ça.

Mais, d'autre part, moi, là, depuis tantôt, je lui pose des questions sur le maintien des actifs, puis elle me donne des réponses sur les projets qui sont en cours de réalisation ou qui seraient à venir. Moi, ce que je veux savoir, c'est comment, elle, comme ministre, elle peut rassurer les Montréalais et les Montréalaises pour éviter que des stations ferment.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Et ça ira au prochain bloc pour la réponse. Alors, nous revenons à député... au député de Nelligan. La parole est à vous.

**M. Derraji :** Oui, merci, Mme la Présidente. On va parler du garage Newton, Mme la ministre. J'ai beaucoup de lettres envoyées par votre propre ministère, adressées à la RTC, où vous confirmez, mois après mois, année après année, des montants importants pour le garage Newton. Je pense que je n'ai pas besoin de les lire. 13 janvier 2022, 27 juillet 2023, 9 juillet 2024, et les trois, je pense que vous avez déjà des copies, confirment le montant et envoient un signal positif à... au RTC par rapport au garage Newton. Votre propre ministère, malgré les études du RTC, a demandé une étude à une firme externe pour analyser le dossier d'affaires. La firme...

**Mme Guilbault :** ...

**M. Derraji :** Oui, la firme s'appelle Ingérop. Vous avez commandé cette étude. Combien vous avez payé pour faire cette étude, Mme la ministre?

**Mme Guilbault :** Combien ça a coûté, l'étude?

**M. Derraji :** Oui, c'est ça, parce que vous m'avez dit que vous m'écoutez.

**Mme Guilbault :** Oui, oui, j'écoutais.

**M. Derraji :** Oui, combien l'étude, oui.

**Mme Guilbault :** Bien, je n'ai pas le...

**M. Derraji :** Pas de problème.

**Mme Guilbault :** ...montant en tête, il faudrait que je vérifie, là. J'imagine qu'on peut vérifier.

**M. Derraji :** Oui, pendant qu'elle vérifie... Je peux? Merci, Mme la Présidente. Pendant que vos collègues vérifient le coût de cette étude, vous avez demandé... je l'ai, l'étude, hein? Ingérop, analyse du dossier d'affaires pour le dépôt de bus électriques Newton pour le RTC à Québec. Est-ce que vous avez lu cette étude?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Derraji :** Quelle est la conclusion?

**Mme Guilbault :** Puis j'ai même référé aux pages 12 et 13, 12 et 13 de l'étude, ce matin.

**M. Derraji :** Oui, c'est quoi, la conclusion, Mme la Présidente... Mme la ministre?

**Mme Guilbault :** Bien là, en résumé, la conclusion, c'est que le projet... le choix du terrain était un bon endroit puis qu'utiliser des... Bien, en fait, il y a différents exemples de garages où il y a des autobus électriques, dans le monde, entre autres au Danemark, et ailleurs, où on utilise ces infrastructures-là. Et, pour certains, ça a été positif, pour d'autres, moins, pour d'autres, c'est mitigé. Il y a aussi l'exemple de Longueuil, qui est ici, au Québec, aux pages 12 et 13, pour lesquels, comme je le disais ce matin, c'est essentiellement des considérations syndicales qui font en sorte qu'ils ne sont pas allés vers les abris extérieurs ou, en tout cas, couverts mais non fermés, là.

**M. Derraji :** Mais on se comprend, Mme la ministre, que cette étude que vous avez commandée, où j'attends avec impatience le coût de cette étude, confirme, confirme que le coût du garage Newton est conforme à l'étude du RTC. C'est ce que cette étude dit. Elle ne dit pas que le coût est exagéré. Cette étude confirme que c'est béton, l'étude du RTC. Sur ce point, on est d'accord.

Maintenant, à part les 200 millions que le fédéral a réservés pour ce projet, est-ce que vous pouvez me confirmer aujourd'hui la conclusion de la SQI en lien avec le garage Newton, en lien avec le dossier d'affaires?

**Des voix :** ...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**M. Derraji :** ...de m'écouter.

**Mme Guilbault :** Oui, s'il peut juste répéter rapidement la question.

**M. Derraji :** C'est la deuxième fois, madame.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Oui.

**Mme Guilbault :** Bien, c'est parce que je cherche l'information, aussi, qu'il m'a donnée.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Je comprends. Mais c'est parce que c'est une perte de temps. Répétez, s'il vous plaît, M. le député.

**M. Derraji :** Merci, Mme la Présidente, vous faites ça très bien. Je vais répéter ma question. La SQI, est-ce qu'elle a fait un dossier d'affaires pour Newton, oui ou non?

**Mme Guilbault :** Bien, la SQI... c'est parce que normalement c'est nous qui... je veux juste valider, là.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Oui, bien, c'est ça, c'est parce que la SQI ne fait pas de dossier d'affaires pour des projets qui sont portés par nous, mais ils commentent le dossier d'affaires puis ils sont impliqués dans le processus parce que, là, en l'occurrence, il s'agit d'un bâtiment, en plus.

**M. Derraji :** Excellent. Je vous confirme que la SQI a travaillé dans le dossier, c'était un mandat d'accompagnement du gouvernement, la SQI. Et est-ce que vous pouvez nous confirmer si la SQI l'a fait gratuitement ou bien elle a facturé un coût? Et, si c'est oui, quel est le coût?

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, en général, ils nous facturent, puis, tu sais, on s'interface dans le gouvernement, ce qui fait qu'au final l'argent reste dans le gouvernement, mais oui.

**M. Derraji :** Est-ce que vous pouvez publiquement, aujourd'hui, consulter vos collègues et nous dévoiler le montant qui a été facturé par la SQI pour confirmer ce que cette étude disait, de l'Ingérop, pour confirmer que le ministère a bien fait son travail dans le garage Newton?

**Mme Guilbault :** On n'a pas ce montant-là sous la main, mais mon collègue va vérifier si on peut le trouver à court terme.

**M. Derraji :** Je peux les aider, et je vais le dévoiler, et je m'attends à ce qu'ils confirment, il nous reste une dizaine de minutes...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** 12.

**M. Derraji :** ...12 minutes. Parce que c'est quand même énorme, Mme la ministre. Et vous savez pourquoi je vous pose cette question. On parle beaucoup d'efficacité gouvernementale. J'ai une étude que j'attends déjà le prix,

s'il vous plaît, et j'espère qu'ils l'ont trouvé, de l'Ingérop, c'est très, très important. Je veux savoir combien ça a coûté aux contribuables, cette étude qui arrive à la même conclusion que le ministère, qui arrive à la même conclusion que la SQI. Je vous informe, Mme la ministre, en attendant vos collègues, que la SQI va facturer au ministère pour... dans le cadre du projet Newton, 891 644 \$, à l'exclusion des taxes applicables et des frais indirects de gestion de projet. Et, en date du 31 décembre 2024, je vous informe, Mme la ministre, que la facture était de 412 000 \$, 412 000 \$ plus les taxes applicables. Est-ce que votre ministère peut confirmer l'information que je viens de vous partager?

(Consultation)

**Mme Guilbault :** Alors là, pour la SQI, on va valider parce qu'on ne l'a pas sous la main. Et, le rapport d'Ingérop, c'est 73 000 \$.

**M. Derraji :** Merci, Mme la ministre. Donc, ça a coûté aux contribuables 73 000 \$ pour arriver à la même conclusion que le RTC, on est d'accord. Maintenant, ma question... Oui, on peut aller? Excellent.

**Mme Guilbault :** Bien, attendez, il met des mots dans ma bouche. J'ai résumé tout à l'heure...

**M. Derraji :** Non, non, je...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député, on va laisser répondre.

**Mme Guilbault :** J'ai fait le résumé tout à l'heure de l'essentiel du propos du rapport d'Ingérop, qui dit, en soi, que le choix du site est bon et qui fait état de projets comparables ailleurs dans le monde pour essayer de voir les possibilités. Parce qu'on le disait ce matin, il faut que les projets coûtent le moins cher possible et il faut, avec les sociétés de transport, revoir la stratégie d'électrification, à leur demande notamment, et ça inclut avoir des garages qui coûtent moins cher pour les contribuables québécois.

**M. Derraji :** Mme la ministre, je l'ai, le rapport. Le rapport, j'ai réussi à l'avoir. Je ne veux pas passer une commission sur ce rapport, mais ça dit clairement que c'est conforme aux conclusions du RTC.

Ma question, maintenant, c'est concernant la SQI. Est-ce que la SQI a recommandé, oui ou non, le dossier d'affaires de Newton?

**Mme Guilbault :** ...mais c'est qu'ils l'ont commenté, la SQI a commenté le dossier d'affaires, ils n'ont pas fait de dossier d'affaires, donc ils... puis ils ne font pas de recommandation non plus, là. Le dossier d'affaires est porté par le ministre des Transports, puis éventuellement, s'il doit être déposé au Conseil des ministres, ce qui n'a pas été le cas dans le garage Newton, mais si ça l'avait été, c'est la ministre des Transports qui le dépose.

• (15 h 50) •

**M. Derraji :** Mme la ministre, ils ont travaillé pour 891 644 \$ ce dossier d'affaires. Ces frais seront payés par qui, RTC ou vous, pour un garage que vous avez arrêté, hein, «by the way»?

**Mme Guilbault :** Bien, comme je disais tout à l'heure, c'est de l'interfacturation à l'intérieur du gouvernement. D'ailleurs, je pense, c'est étrange un peu, mais, en tout cas, au final, c'est de l'argent qui est payé à un autre ministère, bien là, en l'occurrence, à la SQI, mais qui reste donc dans le giron du gouvernement.

**M. Derraji :** O.K. Je peux? Je suis désolé, je suis obligé de corriger les propos de la ministre. Je peux le dire comme ça?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Tu peux dire que c'est inexact.

**M. Derraji :** Oui, je n'irai pas là.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Vous pouvez dire...

**M. Derraji :** Je vais vous lire la demande d'accès que j'ai entre mes mains, Mme la ministre. Et, s'ils veulent prendre le temps, mais... juste, je ne veux pas le... J'ai une réponse, Mme la ministre, pour vous. Frais payés par la STQ à la SQI pour le dossier de garage Newton. Actuellement...

**Une voix :** ...

**M. Derraji :** Oui, la SQI. Frais payés par le RTC à la SQI pour le dossier du garage Newton. Actuellement, le RTC n'a payé aucune somme. La SQI, cependant, selon la dernière version de l'entente de rémunération avec SQI, qui est toujours en attente de signature, les coûts pour l'ensemble de la prestation de SQI pour... dans le projet Newton sont estimés à 891 644 \$, à l'exclusion des taxes applicables et des frais indirects de gestion de projet. Et je vais vous dire pourquoi. C'est parce que la SQI a accompagné le ministère dans le dossier d'affaires et a été recommandé.

Ma question aujourd'hui : Qui va ramasser cette facture, sachant que, le dossier, vous l'avez arrêté? Je veux juste savoir, cette facture, qui va la payer, parce que la SQI ne travaille pas gratuitement, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien, je veux juste... Parce que, là, il y a eu un peu de confusion, il a parlé de la STQ. Là, il me parle d'une...

**M. Derraji :** SQI, SQI, oubliez STQ.

**Mme Guilbault :** Est-ce que c'est un déboursé? Qui a chargé, qui a payé, et de quel montant précisément il s'agit?

**M. Derraji :** Je vous dévoile le montant. Vous êtes la ministre, vous avez vos équipes. Je vous ai posé une question très simple, Mme la ministre. La SQI...

**Mme Guilbault :** Mais ce n'était pas clair, l'élaboration de la question.

**M. Derraji :** Non, pas de problème, je vais encore une fois élaborer. Parce que vous avez vos sous-ministres, ils parlent avec la SQI et ils sont au courant comment ça marche avec la SQI. Je ne vais pas commencer à dévoiler tout, ils savent et ils savent qu'on leur a imposé la SQI. Ça, vous le savez, Mme la ministre. Mais moi, ce que j'aimerais savoir, les contribuables, à part qu'ils ont payé pour cette étude 70 000 \$ à Ingérop, là, il y a une facture, je veux juste savoir qui va la payer, 891 644 \$. Et à noter que le montant relatif au travail effectué et qui sera payable à la SQI en date du 31 décembre 2024 était de 412 000 \$. On est passé de 412 000 \$ à 891 000 \$, l'équivalent de 900 000 \$ en frais d'accompagnement. Et vous savez pourquoi je vous dis ça. Toutes ces personnes arrivent à la même conclusion : le centre Newton, avec 2 000 forages... le prix est exact et conforme. On ne peut pas faire moins. Mais moi, je ne veux même pas... c'est votre décision, tirer la plug. Ce n'est pas ça, ma question. Ma question, je veux savoir... votre gouvernement a exigé l'accompagnement du SQI, la SQI maintenant va facturer, je veux savoir est-ce que c'est vrai, ce montant que j'ai, 891 644 \$. J'ai une demande d'accès, Mme la ministre.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, les montants facturés par la SQI sont payés par le ministère, par le ministère des Transports. Donc, ça, je l'ai dit tout à l'heure. Ce qui fait que, du point de vue du contribuable québécois, cet argent-là, oui, est déboursé par un ministère dans le gouvernement, mais s'en va dans une autre entité du gouvernement. Donc, c'est de l'argent qui reste ici, ce n'est pas un déboursé extérieur au sens d'en dehors du gouvernement. Et, Mme la Présidente, il me dit, tu sais, bon, le garage Newton, et tout ça, ça fait quand même un nombre considérable de minutes qu'il passe à parler de ça, donc est-ce que je comprends que lui juge qu'à 647 millions on devrait réaliser le garage Newton dans le contexte budgétaire actuel? Il n'est pas obligé de répondre, évidemment, mais je lance la question.

**M. Derraji :** En 2026, quand je serai ministre des Transports, je vais répéter. Malheureusement, aujourd'hui, vous êtes là pour répondre à nos questions. C'est ça, la game, Mme la ministre. Je vais répéter ma question. Cette étude Ingérop a coûté aux contribuables 73 000 \$. Elle confirmait le montant. Vous l'avez commandée, vous avez commandé une étude qui confirme que le choix, il est bon, le coût, il est bon. Vous avez décidé, votre propre gouvernement, à faire ajouter la SQI dans le dossier d'affaires pour le déposer au Conseil des ministres. J'ai vos lettres, signées par vos sous-ministres, qui confirment les montants octroyés au RTC. J'ai la SQI qui dit que c'est bon et qui facture. Là, je dois comprendre que ce n'est pas le RTC qui va payer 800 000 \$.

**Une voix :** ...

**M. Derraji :** Ce n'est pas le RTC. Merci. Maintenant, est-ce qu'on peut confirmer que c'est 891 000 \$ qui a été facturé par la SQI pour faire la même chose qu'Ingérop?

**Mme Guilbault :** Bien, Mme la Présidente, je l'invite à se pratiquer parce qu'au rythme où les choses vont il y a des bonnes chances qu'en 2026, quand il va être ministre des Transports, il se retrouve avec des collègues qui sont en faveur du troisième lien. Ça fait que, déjà, il faudrait qu'il adapte son discours. Puis la deuxième chose, je l'ai dit, c'est le ministère qui paie la facture.

**M. Derraji :** Donc, c'est normal que le ministère paie 800 000 \$ pour un projet où vous avez imposé la SQI dedans. C'est normal?

**Mme Guilbault :** Non, mais c'est ça, ce qu'on me précise, c'est que le montant que le député nous dit, parce que, là, nous, il faut explorer à mesure les chiffres qu'il nous lance comme ça, là, parce qu'on n'a pas son document devant nous, le 891 000 \$, c'est le montant de l'entente. Mais, ensuite de ça, le déboursé, c'est au fur et à mesure des heures qui sont utilisées pour ledit accompagnement. Donc là, la facture sur le budget cible ou le budget maximum de 891 000 \$, là, c'est ça, on est en train de vérifier.

**M. Derraji :** Ah! non, pas... Je l'ai. Je peux vous aider, aucun problème. En date du 31 décembre, je vais vous confirmer le montant, c'est 412 000 \$. Moi, je voulais juste savoir parce que je n'arrive pas à comprendre. Vous avez commandé une étude d'une firme privée, vous avez envoyé des lettres qui confirment le garage Newton et, du coup, vous avez rajouté la SQI dans le dossier, qui arrive à la même conclusion que c'est bon, le dossier d'affaires, et on se ramasse avec une facture, en date du 31 décembre, de 412 000 \$, et moi, je vous ai même annoncé les autres horaires qui vont se rajouter, ça va monter à 891 000 \$, expliquez aux Québécois la logique dans tout ça, pour tirer la plug par la suite. C'est beaucoup d'argent dépensé et un gaspillage de fonds et de ressources humaines. La SQI a travaillé fort pour qu'elle facture 891 000 \$. Je comprends que vous dites que c'est... ça va rester entre nous, à l'intérieur. Ces gens-là, on aurait dû les utiliser sur autre chose, pas sur un projet où vous avez tiré la plug, Mme la ministre. Est-ce que vous comprenez le sens de ma question?

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, Mme la Présidente, ça fait plusieurs fois qu'il prononce, puis il vient de le faire : facture 891 000 \$, puis c'est ça depuis le début, là, alors qu'il vient d'admettre que la réelle facture, c'est de 400 quelques mille. Alors, je pense, c'est important qu'on fasse la différence, quand même, parce qu'il y a une différence d'à peu près 400 000 \$, là. Donc, c'était : l'entente maximum à 891 000 \$, mais la facture est de 492 000 \$... 412 000 \$? 412 000 \$, bon. Alors, déjà, je pense qu'il faut être précis puis factuel, d'une part.

Et, d'autre part, comme je l'ai dit à plusieurs reprises, je ne sais pas si c'est un oubli volontaire ou involontaire, cet argent-là reste dans le gouvernement. C'est comme si je donne à M. Lapointe 20 \$ puis qu'il me... puis que, bon, bien, ça reste dans le cabinet. On peut le voir comme ça, là.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. M. le député.

**M. Derraji :** Bien, merci. Vous avez confirmé 800 000 \$. Je tiens à vous rappeler, Mme la ministre, c'est l'argent des contribuables québécois.

**Mme Guilbault :** Exactement, d'où l'importance de souligner...

**M. Derraji :** Mais je n'ai pas terminé.

**Mme Guilbault :** ...qu'il reste dans le gouvernement puis qu'il va pouvoir être réutilisé par...

**M. Derraji :** Mais je n'ai pas terminé.

**Mme Guilbault :** ...pour des services publics.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. M. le député.

**M. Derraji :** Bien, vous pouvez appliquer la même règle.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** 23 secondes, allez-y.

**M. Derraji :** Oui. Donc, vous avez confirmé 891 000 \$, et, je tiens à vous rappeler, au 31 décembre 2024, c'est 412 000 \$. Donc, vous confirmez ces montants. Je tiens juste à vous dire que c'est de l'argent des...

**Mme Guilbault :** On le valide.

**M. Derraji :** ...l'argent... bien, je n'ai pas terminé, Mme la Présidente. Je n'ai pas terminé. C'est l'argent des contribuables, Mme la ministre. Et pourquoi je vous dis ça, c'est parce que...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci, M. le député. Nous poursuivons maintenant avec le député des Îles-de-la-Madeleine.

**M. Arseneau :** Merci, Mme la Présidente. J'aimerais aborder la question des projets accélérés dans le cadre de la loi n° 66 qui a été adoptée, vous vous en souviendrez, en 2020. La dernière reddition de comptes, du 30 novembre dernier, nous indique que deux projets ont été retirés, cinq seraient toujours à l'étude, 22 sont en planification, 23 en réalisation. Durant la dernière année, seulement deux projets, selon ce qu'on peut lire, qui relèvent du ministère des Transports sont passés de la planification à la réalisation, et aucun n'a été terminé en quatre ans. J'aimerais savoir quel bilan la ministre fait. Est-ce qu'il s'agit d'un bilan positif d'un projet d'accélération qui voit, essentiellement, les chantiers se prolonger sur des années et des années, alors que beaucoup ne sont même pas en réalisation?

• (16 heures) •

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, quel bilan... Il faut se remettre dans le contexte. En quelle année a-t-elle été adoptée? C'était fin de la pandémie, 2020, probablement? C'est ça, bon, 2020, donc, la LCACPI, la Loi concernant

l'accélération de certains projets d'infrastructure. Et là-dedans il y avait des projets en transport, puis il y en a, là, tu sais... notamment, on parle souvent du pont de l'Île-aux-Tourtes puis du pont de l'Île-d'Orléans, ces projets-là faisaient partie, donc ont bénéficié de mesures d'accélération. Il y a plusieurs projets qui ont bénéficié de mesures d'accélération. Il y en a certains, oui, qui sont encore en planification, parce qu'après ça on connaît... les aléas de la vie font en sorte... puis on le voit en ce moment, là, on est en pleine gestion de PQI dans un contexte budgétaire difficile, notamment la pandémie, les choix qu'on a fait de donner des augmentations salariales aux infirmières et aux professeurs, malgré que le PQI n'a jamais été aussi élevé. Donc, tout ça pour dire que le bilan que j'en fais, forcément, est positif, parce qu'on se donnait des moyens pour pouvoir accélérer certains projets. Alors, c'est difficile de tirer un autre bilan que de dire que c'était une bonne chose de le faire.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. M. le député.

**M. Arseneau :** Oui, mais, en fait, je ne comprends pas comment on peut tirer un bilan positif d'un projet de loi qui avait pour vue d'accélérer des projets puis pour lequel plus de la moitié des projets n'ont pas dépassé le stade de planification, d'autres sont en réalisation.

Mais j'aimerais attirer l'attention aussi sur le fait qu'on a à la fois voulu les accélérer mais on a... en fait, pour certains d'entre eux, on semble voir des dépassements de coûts, mes collègues en ont parlé tout à l'heure, de façon importante. Est-ce que vous avez une évaluation de l'ensemble des dépassements de coûts pour l'ensemble de ces projets qu'on a voulu accélérer? Est-ce qu'il y a une corrélation qu'on peut faire entre la volonté du gouvernement d'accélérer certains projets et l'explosion des coûts des projets?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien là, premièrement, il faudrait prendre chaque projet dans la LCACPI, voir où il en est, les sommes qui ont été engagées versus déboursées, versus provisionnées. Alors là, non, on n'a pas fait cet exercice-là, qui est très... qui est une demande très personnalisée, là, du député. Alors, ce n'est pas dans les cahiers, là, donc c'est quelque chose qu'on n'a pas sous la main, là.

**M. Arseneau :** Mais je vous suggère humblement que ce serait éclairant, en termes de reddition de comptes, si... après tout le tapage qu'on a fait autour de la volonté du gouvernement d'accélérer les projets, de pouvoir dire, d'une part : Est-ce qu'on a eu raison de le faire? Comment ça s'est fait? Et est-ce que ça a coûté les sommes qui étaient dévolues aux projets à l'époque ou est-ce qu'on a dépassé les coûts? Et on essaie de savoir... en fait, c'est un peu la question que tout le monde se pose, c'est : Pourquoi, à chaque fois qu'on met un projet en place, bien, on sous-évalue les coûts qui finissent par être encourus et, évidemment, là, transmis aux contribuables? C'est ça, le fond de la question. Si tous les projets qu'on veut mener à bon port subissent des augmentations de 100 %, 200 % ou 600 %, puis qu'en plus, bien, c'est parce qu'on a voulu les accélérer, il faudrait le savoir.

**Mme Guilbault :** Bien, je dirais, Mme la Présidente, que c'est plutôt l'inverse, là. En général, plus un projet est repoussé ou étiré, plus il a tendance à coûter cher. On le voit avec le pont de l'Île-aux-Tourtes puis le pont de l'Île-d'Orléans, que le gouvernement libéral n'a pas reconstruits en temps opportun, ça fait qu'aujourd'hui ils nous coûtent respectivement 2,3 milliards et 2,8 milliards. Ça aurait sans doute coûté moins cher avant.

Et la deuxième chose, c'est que le principe de la LCACPI, c'était d'accélérer et donc de permettre à certains projets d'avancer plus vite qu'ils avanceraient dans la trajectoire normale d'un projet majeur, selon la directive des projets majeurs. Par exemple, des fois, il n'y avait pas de BAPE. Donc, il y a diverses mesures comme ça qui ont permis d'accélérer. La loi le dit, là, c'était pour accélérer certains projets d'infrastructure. Donc, logiquement, si on accélère un projet, il va coûter moins cher, en plus de prendre moins de temps. Et, si on prend le pont de l'Île-aux-Tourtes, le fameux pont de l'Île-aux-Tourtes, on a gagné 18 mois, on évalue qu'on a gagné 18 mois sur la réalisation du pont de l'Île-aux-Tourtes grâce à LCACPI. Ça fait que c'est quand même... on peut en parler aux citoyens de Vaudreuil puis de Soulanges, là, je pense que c'est une bonne chose.

**M. Arseneau :** Donc, on a accéléré de 18 mois. Et le dépassement de coûts est de quel ordre, en pourcentage, par rapport à ce qui avait été évalué au début?

**Mme Guilbault :** Bien là, on revient dans une précision des notions de hausse de coûts puis de dépassement de coûts. Qu'est-ce que mon collègue entend par «dépassements de coûts»? Parce que, par exemple, si on met un projet dans la LCACPI, mais qui n'est pas encore rendu au dossier d'affaires, ce qui était le cas, essentiellement, des projets qui étaient dans la LCACPI, on voulait faire en sorte de se rendre plus vite au dépôt du dossier d'affaires, donc à l'étape de la réalisation, et c'est à cette étape-là qu'on a une évaluation plus concrète du coût d'un projet... Donc, on ne peut pas inscrire un projet, dans la LCACPI, qui n'est pas encore... pour lequel on n'a pas encore de dossier d'affaires...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. M. le député.

**M. Arseneau :** Oui...

**Mme Guilbault :** ...puis de dire, finalement : C'est quoi, la différence avec le dossier d'affaires? Ça ne fonctionne, comme, pas dans le temps, là, dans la chronologie.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député.

**M. Arseneau :** D'accord. J'aimerais aborder certains dossiers qui sont importants pour les citoyens qui nous regardent et qui ont subi un peu, là, le couperet du gouvernement lors du dépôt du dernier budget. Je pense, par exemple, au projet de prolongement de la route 170. Vous le savez, ça fait partie des nombreux projets qui ont été mis sur pause, en quelque sorte. Ils sont inscrits au PQI, mais, on le sait, le PQI est devenu un peu le cimetière des projets de tout acabit. On a parlé à de nombreuses reprises des projets en santé, mais c'est aussi le cas dans les projets d'infrastructure en transport. On a fait des campagnes électorales là-dessus, la CAQ a beaucoup promis. Qu'en est-il du projet de loi... de l'autoroute 170? Qu'est-ce que vous pouvez dire aux gens qui s'attendaient à ce que les pépines arrivent, là, au cours de la prochaine année puis qui se voient promettre plutôt le projet pour 2030 ou dans les années suivantes?

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, la route 170, c'est un projet qui est très important au Lac-Saint-Jean, qui est très important pour nous. Il est dans le PQI, mais la prochaine... L'étape actuelle, indépendamment du PQI qu'on vient de déposer, on était déjà en train de faire une étude d'impact sur la 170. L'an dernier, il a fallu, bien, disons, comment on pourrait dire, refaire certaines parties ou parfaire des bouts de l'étude qui avait été faite sur la 170, pour qu'on ait vraiment une étude de qualité, à la hauteur des attentes du milieu. Donc, on devrait recevoir l'étude d'impact à la fin du mois et par la suite, évidemment, on va devoir en prendre connaissance, s'assurer de sa qualité satisfaisante, la présenter aux élus, etc., la présenter à mes collègues, bien sûr, de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Mais le projet, il avance, je m'en occupe personnellement. Mes collègues, ici, pourraient en témoigner, on en a parlé encore hier soir dans mon bureau.

**M. Arseneau :** Mais quel serait l'échéancier de réalisation que vous pourriez nous donner aujourd'hui pour un projet comme celui-là, compte tenu du stade d'avancement actuel?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est que le dépôt de l'étude d'impact... la teneur d'abord, le contenu de l'étude d'impact, et sa présentation aux parties prenantes, va avoir une incidence sur la suite du projet. Parce que, si le député connaît le projet, puis c'est probablement le cas, il y a eu, évidemment, des enjeux autour du tracé. Le choix du tracé, il a été fait, mais donc il faut quand même présenter l'étude d'impact, parce que, ça le dit, là, étude d'impact, ça a des impacts, alors les parties prenantes vont en prendre connaissance, et, en ensuite de ça, on va s'assurer de faire cheminer le projet à la lumière des retombées de l'étude d'impact.

**M. Arseneau :** Mais, si on prend un autre exemple, là, puis je vais faire un parallèle, vous me direz jusqu'à quel point on peut faire des liens, le pont de Tadoussac, la démarche a été essentiellement la même, il fallait faire des études. Ça fait depuis 2018 que l'on multiplie, là, les déclarations comme quoi le projet avance, on fait des études, elles seront révélées, elles seront révélées la semaine... l'année prochaine, dans deux ans, elles seront révélées bientôt. Et au final, à l'heure actuelle, on sait qu'il y a une étude, elle a été présentée en cercle restreint. Et, si on fait le calcul, suite à l'annonce qui a été faite début janvier, c'est que non seulement on aura pris sept ans pour faire les études, mais on reporte à 2030 la mise en oeuvre du projet. Est-ce que c'est ce qui va arriver avec le projet de loi n° 170... l'autoroute 170?

**Mme Guilbault :** Bien, Mme la Présidente, je suis obligée de corriger mon collègue, là. En cercle restreint qu'on aurait présenté le résultat des études, il y a eu deux études pour le pont de Tadoussac, il y avait, dans mon cabinet, évidemment mes collègues de la région, dont mon ami de René-Lévesque, mais il y avait aussi tout le comité de liaison, si le député est familier avec le projet, là. Donc, il y avait la coalition, il y avait la Société du pont, il y avait les élus concernés, il y avait tous ceux qui sont concernés de près ou de loin, qui suivent ce projet de loi depuis le tout début, qu'on tient au courant régulièrement de l'avancement du projet... étaient là. Il y a eu un communiqué de leur part, il y a eu une mêlée de presse de notre part. Alors, je ne pense pas qu'on peut qualifier ça de communication restreinte. La première chose.

La deuxième chose, mon collègue des Îles-de-la-Madeleine, est-ce qu'il considère que ça fait longtemps qu'on veut un pont à Tadoussac?

• (16 h 10) •

**M. Arseneau :** Bien entendu. Et ça fait longtemps et à de nombreuses reprises que vous avez non seulement dit que vous alliez faire les études, mais que vous alliez aussi les rendre publiques. Une motion a été adoptée à l'Assemblée nationale il y a quelques semaines à peine. Aujourd'hui, là, est-ce qu'un citoyen ou un parlementaire peut obtenir copie de l'étude, et la lire, et en prendre connaissance? Est-ce que c'est possible aujourd'hui? Est-ce que l'étude est rendue publique?

**Mme Guilbault :** Bien, aujourd'hui, un citoyen de la Côte-Nord ou de Baie-Sainte-Catherine peut se dire qu'enfin, enfin, un gouvernement, un parti politique a inscrit noir sur blanc le pont dans un PQI. Le Parti québécois a été au gouvernement, il ne l'a jamais mis au PQI. Et il vient de convenir avec moi que ça fait très longtemps qu'on parle de ça et il ne l'a jamais mis au PQI. Alors, la CAQ a inscrit ce projet-là au PQI et nous le faisons avancer.

Quand on a rencontré les gens du comité de liaison, ils ont convenu avec nous que l'évaluation à 4,2 milliards, à peu près, c'est un prix qui est très élevé et que, oui, tout en continuant de faire avancer le projet, parce qu'il faut

continuer de documenter bien des choses dans ce genre de projet là, c'est intelligent d'aller voir comment se sont faits ce genre de ponts là ailleurs et sous quelle forme contractuelle, pour avoir, une fois qu'on a dit : Oui, c'est un bon projet... Parce que c'est important, ça, Mme la Présidente, la conclusion des études, c'est de confirmer que c'est un bon projet.

**M. Arseneau :** Comment savoir, puisque vous cachez cette étude-là? Pourquoi...

**Mme Guilbault :** Et maintenant...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Et maintenant...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci, Mme la ministre. M. le député.

**M. Arseneau :** Le problème, c'est qu'il faut vous croire sur parole. Vous nous avez promis de travailler sur le pont, vous nous avez promis de le faire avancer et de le réaliser, et actuellement, le pont, ce n'est que du vent. Nous n'avons aucune preuve du chiffre que vous avancez, nous n'avons aucune information sur ce que contiennent ces études-là. Et vous avez adopté une motion comme quoi vous alliez le rendre public. Est-ce que vous pouvez vous engager aujourd'hui à rendre publique l'étude, pour qu'on constate la véracité de vos propos et la validité des chiffres que vous nous avancez aujourd'hui pour dire que, véritablement, ce projet-là avance?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien, ce projet-là avance. Les projets majeurs fonctionnent tous de la même façon, ou à peu près, au PQI, «à peu près» dans le sens que ceux qui étaient sur LCACPI, ça a été un peu différent. Au début, il faut une étude d'opportunité, une étude du besoin, une étude des solutions. Il y a eu aussi une étude socioéconomique pour la région puis il y a eu une étude sur l'impact sur la traverse. Tout ça a été fait, puis les gens du milieu étaient d'accord que c'est des choses qui étaient nécessaires. Une fois que tout ça est fait, qui est une étape obligée, de toute façon, dans un projet majeur, on conclut que c'est un bon projet, on a une évaluation très approximative au niveau du coût et là on dit : Maintenant, il faut choisir le meilleur mode de réalisation. C'est une chose de se dire, ici : Bien, parfait, construisons-le. On fait quoi? On engage qui? On fait... Je veux dire, qui va y aller, là? Il faut trouver le meilleur mode de réalisation.

Et je le maintiens, Mme la Présidente, il n'y a rien de secret là-dedans. J'invite le collègue à parler à ces gens-là directement, qui étaient dans mon cabinet il y a deux semaines, puis à leur demander si c'est secret puis si c'est abstrait...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci...

**M. Arseneau :** Madame...

**Mme Guilbault :** Ils ont tous vu les...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci, Mme la ministre.

**M. Arseneau :** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Oui, merci, Mme la ministre. M. le député.

**M. Arseneau :** Mme la Présidente, une étude qui a été réalisée sur une période de trois, quatre ou cinq ans... en fait, des études qui ont été payées avec l'argent des contribuables, est-ce que vous ne jugez pas que c'est votre devoir moral et votre responsabilité de déposer cette étude-là, lorsque vous dites qu'on va reporter le projet aux calendes grecques, à 2030, puis que vous nous avancez des chiffres puis vous n'êtes pas capable de démontrer, preuve à l'appui, que ces chiffres-là vous ont été fournis par des experts? Pourquoi cette culture du secret, Mme la Présidente? Pourquoi cacher l'information qui est maintenant disponible et pour laquelle vous vous étiez engagée à livrer la marchandise?

**Une voix :** ...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Merci, M. le député. Nous allons faire attention à nos propos, on ne va pas prêter les intentions. On fait attention aux mots qu'on utilise ici. Mme la ministre, on attend la réponse, s'il vous plaît.

**Mme Guilbault :** Bien, Mme la Présidente, je considère que, malgré qu'il trouvait que le ton des échanges était intéressant, depuis que j'ai mis en relief le fait que le Parti québécois n'a jamais inscrit le pont au PQI, son ton a radicalement changé. Moi, ce n'est pas de ma faute à moi si le Parti québécois n'a pas mis le pont dans le PQI, là. Nous, on l'a fait. Alors, si ça le choque, il faudrait qu'il en parle à son chef actuel.

Deuxième chose...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre, attention, on revient à la question, s'il vous plaît.

**Mme Guilbault :** Deuxième chose, il n'y a rien de secret dans les études. Vous demanderez à mon collègue, dans mon cabinet, j'ai une grande salle, là, elle était pleine, la table, puis on avait des gens en Teams, ma collègue ici était présente, ils étaient tous là. On a passé, quoi, 1 h 30 min ensemble, au moins, c'était supposé durer 45 minutes, on a répondu à toutes leurs questions. Ils sont même venus avec nous, ce n'était pas prévu, ils étaient avec nous quand on a fait la mêlée de presse, la ministre de la Côte-Nord et moi, ils étaient à côté de nous. On a convenu ensemble que la prochaine étape nécessaire et intelligente, c'est le choix du meilleur mode de réalisation, parce que c'est un coût élevé. Alors, je ne sais pas la source de l'insurrection soudaine de mon collègue, sinon peut-être son regret de ne pas l'avoir fait lui-même, mais le projet avance, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...merci. M. le député.

**M. Arseneau :** Écoutez, Mme la Présidente, je trouve ça amusant, l'interprétation de la ministre, parce qu'ici j'ai une liste, j'ai deux pages de citations du député de René-Lévesque, de la ministre, du ministre précédent, qui, à tour de rôle, nous disent : Nous réalisons l'étude et nous la publierons. Les dates ont changé, c'était plus tôt, c'était plus tard, c'était bientôt, c'était tantôt. Et aujourd'hui la raison pour laquelle on me pardonnera d'être déçu, voire un peu plus insistant, c'est par le fait qu'aujourd'hui on nous dit : L'étude est terminée, elle est entre nos mains, nous l'avons partagée avec un certain nombre de personnes membres de comités, mais on ne souhaite pas la déposer, alors qu'elle a été réalisée avec des fonds publics et qu'il me semble que c'est tout simplement répondre aux engagements de la députation caquiste que de révéler la teneur de l'étude, tout simplement. Alors, s'il y a une chose qui peut être effectivement frustrante, c'est de voir qu'aujourd'hui la ministre semble dire : Nous avons adopté une motion à l'Assemblée nationale, comme quoi nous rendrions l'étude publique, mais aujourd'hui je n'ai aucune intention de le faire.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, Mme la Présidente, je l'ai dit, il n'y a rien de secret. Et en plus on va ravoire une rencontre technique avec le comité, probablement fin mai, là, ou, en tout cas, au mois de mai. Et, d'ici juin, il y aura les résultats de l'étude qui vont être rendus publics à la suite de cette prochaine rencontre là. Parce que l'engagement qu'on a pris, c'est d'abord de la présenter aux gens du comité de liaison, avec qui on a toujours travaillé. Puis je l'invite pour vrai à appeler ces gens-là, là, parce qu'il n'a pas l'air au courant de comment ça se passe pour vrai dans la vraie vie, là. La façon dont ça se passe... Bien, enfin, je lui donne le portrait de comment ça se passe dans la vraie vie. Mon collègue de René-Lévesque et moi le savons, là, c'est nous qui le pilotons, le dossier, avec la ministre de la Côte-Nord. Et je l'invite à parler, entre autres, à nos amis... je ne veux pas dire un nom inexact, là, mais Guillaume et Marjorie, mon député de... mon ami de René-Lévesque, donc, alors, tu sais, qu'il leur pose la question : Est-ce que c'est secret? Est-ce que vous avez vu les études?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci...

**Mme Guilbault :** Est-ce qu'on répond à vos questions? Est-ce qu'on est...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci, Mme la ministre. Merci beaucoup. Votre micro est coupé. Nous poursuivons avec la députée de Vaudreuil.

**Mme Nichols :** Merci, Mme la Présidente. Bonjour, Mme la ministre. Salutations à vos équipes. Mme la ministre, vous le savez, hein, il y a des problèmes de congestion majeurs dans le comté de Vaudreuil et dans le comté de Soulanges, puis ça a des conséquences sur la qualité de vie des citoyens du comté de Vaudreuil, du comté de Soulanges, mais aussi des enjeux au niveau de la livraison commerciale. L'autoroute 40, l'autoroute 20 sont parallèles. Notre région est enclavée. Il y a des solutions qui existent, qui font consensus dans la région, entre autres l'autoroute 20, il y a une voie de contournement qui a été proposée. À chaque année, je viens à la période de crédits déposer le schéma pour la voie de contournement de l'autoroute 20. Je rappelle que l'autoroute 20, c'est la seule autoroute, en Amérique du Nord, qui a des feux de circulation, donc on doit arrêter. Présentement, avec le pont de l'Île-aux-Tourtes, bien, pas besoin de vous dire qu'il y a des kilomètres d'attente sur l'autoroute 20. On a déposé une pétition, il y a 7 000 personnes qui ont signé la pétition, ils sont venus ici, à l'Assemblée nationale, la déposer. La voie de contournement de l'autoroute 20, est-ce qu'il y a une ouverture?

Bien, avant ça, je vais vous dire, il y a une lettre qui a été envoyée, dont vous êtes en copie conforme, là, il y a une lettre des 23 maires de Vaudreuil et Soulanges qui a été envoyée au premier ministre, qui est une demande de rencontre, justement, pour parler de cette voie de contournement. Le premier ministre connaît bien la région, il l'a dit la semaine passée, là, qu'il est né à Sainte-Anne-de-Bellevue, qu'il connaît bien la région, donc je présume qu'il va avoir, justement, une ouverture pour qu'on regarde ensemble, avec les 23 élus de Vaudreuil-Soulanges, la voie de contournement proposée?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre, pour la réponse.

**Mme Guilbault :** Oui. Alors, comme ma collègue le sait probablement, on a fait une étude des besoins, qui a été complétée, qui a été présentée. Je présume qu'elle était présente à la rencontre en question. Et là... Puis c'est comme

je disais tout à l'heure, là, on parlait je ne me souviens plus de quels projets, en tout cas, l'étude — bien, le pont de Tadoussac — l'étude... les études d'opportunité, c'est une étape dans n'importe quel projet. Donc, on étudie les besoins, puis, ensuite de ça, il faut étudier les solutions potentielles, et là on est rendus là. Puis éventuellement ça va être...

**Mme Nichols :** Mais on demande... la question des élus, c'est : Est-ce qu'il y a une ouverture politique à venir les rencontrer puis parler avec eux de la voie de contournement de l'autoroute 20?  
• (16 h 20) •

**Mme Guilbault :** Bien, les élus politiques, on les rencontre continuellement. On a des rencontres régulières sur le pont de l'Île-aux-Tourtes...

**Mme Nichols :** Bien, je parle de l'autoroute 20, je ne parle pas du pont de l'Île-aux-Tourtes...

**Mme Guilbault :** J'imagine qu'aujourd'hui elle va aussi applaudir qu'on met 2,3 milliards pour refaire le pont de l'Île-aux-Tourtes...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la députée, on va juste la laisser répondre, s'il vous plaît.

**Mme Nichols :** ...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Allez-y, Mme la députée.

**Mme Nichols :** La question, c'est sur la voie de contournement de l'autoroute 20. Ce n'est pas sur le pont de l'Île-aux-Tourtes, la question, c'est sur la voie de contournement pour l'autoroute 20. C'est parallèle. Il y a l'autoroute 40 puis il y a l'autoroute 20. La 20 est congestionnée, la 40 aussi. Les maires proposent une voie de contournement. Les terrains sont expropriés. Les municipalités sont prêtes à prendre en charge la réalisation des travaux. Il y a une lettre qui a été envoyée au premier ministre, la ministre est en copie. Est-ce qu'il y a une ouverture à venir rencontrer les élus municipaux pour qu'on s'assoie puis qu'on regarde ensemble la possibilité de faire une voie de contournement sur l'autoroute 20?

**Mme Guilbault :** Bien oui, c'est deux projets différents, mais c'est quand même important de dire qu'on refait le pont de l'Île-aux-Tourtes. Et ce qu'ils ont en commun, ces deux projets-là, c'est que la députée et son parti politique, pendant les 15 ans qu'ils étaient au gouvernement, n'ont pas fait ni l'un ni l'autre. On en revient toujours à ça. Tu ne peux pas arriver, aujourd'hui, dire : Comment ça que les choses ne se sont pas faites quand c'était le temps?, quand tu as été 15 ans au gouvernement. Il faut quand même que tu en tiennes compte.

Ceci étant dit, le député de... c'est-à-dire le maire de L'Île-Perrot était à mon annonce, le 15 avril... le 16 avril dernier, de la programmation en Montérégie, il était là, je l'ai vu, j'ai vu d'autres élus de son coin. Alors, ces élus, je les rencontre régulièrement...

**Mme Nichols :** Oui, mais ce n'est pas ça, la question. Ce n'est pas sur la question, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Si on peut revenir pour la réponse à la question, Mme la ministre.

**Mme Nichols :** La question, c'est l'autoroute 20, c'est la voie de contournement de l'autoroute 20, pas...

**Mme Guilbault :** Bien oui, mais elle me demande si je veux rencontrer ses élus. Je les ai déjà rencontrés dernièrement, c'est ça que je lui dis. Je ne sais pas si elle est au courant, elle n'était pas présente à l'annonce.

**Mme Nichols :** Mme la Présidente, rapidement, parce que je sais qu'il me reste juste quelques secondes...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Il ne reste plus de secondes, Mme la députée, je suis désolée. Nous allons poursuivre avec le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Oui. Merci, Mme la Présidente. On va revenir à la panne qui est devenue le symbole de l'échec de la SAAQ, encore une fois. On vient de savoir que les contrôleurs routiers et les policiers sont paralysés. On vient de savoir, les contrôleurs routiers et les policiers sont affectés par la panne informatique. Quelle est votre réponse avec cette saga, Mme la ministre?

**Mme Guilbault :** Bien là, comme, moi, je suis aux crédits depuis tout à l'heure, je n'ai pas pu voir l'information, là. Je vais regarder mon téléphone puis je vais en prendre connaissance.

**M. Derraji :** Mais aucun problème. Je peux répéter, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Allez-y.

**M. Derraji :** Vu la panne, parce que moi aussi, je suis aux crédits... vu la panne informatique, les contrôleurs routiers et les policiers ne peuvent pas travailler aujourd'hui, vu la panne électrique.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, je le vois ici, puis même il y a l'air d'y avoir aussi un enjeu à l'Université Laval.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci...

**Mme Guilbault :** Non, mais on va en prendre connaissance. Mais là, évidemment, tout le monde est en train de travailler là-dessus. C'est une panne de Microsoft, là, alors on travaille avec Microsoft, là, ça dépasse la SAAQ. Alors, il faudrait voir, là, si on parle... Contrôleurs routiers, c'est chez nous aussi. La SQ, c'est à la Sécurité publique. Alors, à l'évidence... Puis mon... puis c'est beaucoup mon collègue le ministre du Cybernumérique qui est là-dessus, parce que c'est vraiment un enjeu très, très informatique, très technique de serveurs, et tout ça, alors il est très mobilisé. Depuis hier soir, moi, que je suis en... depuis hier... bien, toute la journée que je suis en communication avec lui.

**M. Derraji :** Oui, mais ce n'est pas la SAAQ qui a sous sa responsabilité l'hébergement de ces sites? Je ne comprends pas le lien avec votre collègue. Vous, vous n'avez aucun enjeu avec cette... la panne? Vous n'êtes pas responsable de la panne?

**Mme Guilbault :** Si moi, je suis responsable de la panne?

**M. Derraji :** Non, vous avez dit que c'est votre collègue qui cherche les solutions. Mais votre collègue n'est pas responsable de la SAAQ. C'est vous et c'est la SAAQ.

**Mme Guilbault :** Non, mais le ministre du Cybernumérique gère et a, sous son espèce de parapluie ministériel, tous les projets informatiques du gouvernement. C'est ce que je disais, quand je suis arrivée, moi, au ministère des Transports, sur le déploiement de SAAQclic, je me suis assurée qu'il obtienne l'autorisation du ministre du Cybernumérique. On crée un ministère du Cybernumérique, c'est bien pour s'occuper des projets informatiques. Oui, la SAAQ relève de ma responsabilité, mais ce n'est certainement pas moi qui vais régler une panne de serveur chez Microsoft, là. Alors, mon collègue le ministre actuel du Cybernumérique est en train de travailler aussi avec la SAAQ pour voir de quelle façon on peut, bien, régler ça au plus vite. Mais là, comme on disait, comme M. Ducharme le disait, ça nous dépasse, là, c'est une question... ce n'est pas SAAQclic, la panne, c'est Microsoft...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci...

**Mme Guilbault :** ...puis aussi, pour la suite, pour les plans de contingence.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. M. le député. Merci.

**M. Derraji :** Oui, mais quel est votre message aujourd'hui aux contrôleurs routiers qui voient leur travail paralysé, et les policiers?

**Mme Guilbault :** Bien, mon message pour l'ensemble des gens touchés, mais notamment ceux qui font des interventions puis des interventions d'urgence, comme les policiers, c'est que tout le gouvernement, en ce moment, est mobilisé pour... avec Microsoft, pour régler cette panne-là au plus vite, là. On parle de gens qui offrent des services d'urgence, ce n'est pas juste des services publics, des services d'urgence. Alors, c'est la priorité numéro un en ce moment, et tout le monde est mobilisé là-dessus, là. Moi, je suis ici, enfermée dans cette salle-là, dans un exercice démocratique obligé et très pertinent, alors je ne peux pas être à deux places en même temps, là.

**M. Derraji :** Oui, je vous comprends.

**Mme Guilbault :** Mais j'ai plusieurs messages que je reçois, puis tout le monde est en train de travailler là-dessus, à l'évidence, puis je veux confirmer à tous ceux qui nous écoutent que toutes les personnes concernées par ce problème-là sont en train de travailler à le résorber au plus vite. Mais on compose avec Microsoft, tu sais, alors...

**M. Derraji :** Donc, le problème, vraiment, selon vous, c'est Microsoft, ce n'est pas les serveurs de la SAAQ, y compris le site de relève qui est à Montréal? Vous confirmez cette information, Mme la ministre?

**Mme Guilbault :** Bien là, c'est parce que l'information dont on parle, en ce moment, c'est les ajouts, là. La panne de la SAAQ était déjà connue ce matin. Là, c'est qu'il y a des... la panne affecte d'autres clientèles, d'autres systèmes. C'est de ça qu'il s'agit là.

**M. Derraji :** Oui, mais vous le savez, Mme la ministre, que, le site d'hébergement qui est au siège social de Québec, il y a un autre site, normalement, qui, en cas de panne, doit fonctionner, ce site n'est pas fonctionnel, c'est

pour cela qu'il y a... tout est en panne. Donc, vous confirmez que c'est uniquement... le problème, il est lié à Microsoft, il n'y a pas un autre problème, il n'y a pas un problème de serveur de dépannage?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** ...c'est un problème informatique qui touche plusieurs systèmes, maintenant, pas juste la SAAQ. Alors, moi, je ne suis pas le ministre du Cybernumérique, je ne suis pas en charge des serveurs gouvernementaux, je n'ai pas la réponse, comme spontanément, à cette question-là. La démarche intelligente, en ce moment, c'est de valider avec mon collègue ministre du Cybernumérique, qui, lui, sans doute, déjà, est, en ce moment, en train de répondre à des questions là-dessus, parce que sans doute que ça génère plusieurs questions un peu partout puis de l'inquiétude, à juste titre. Alors, je veux, encore une fois, rassurer les gens que mes collègues du Cybernumérique puis l'ensemble...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** C'est parfait. Merci, Mme la ministre. M. le député.

**M. Derraji :** Oui. Mme la ministre, Nicolas Lachance, le 25 février 2025, nous a informés que la vice-présidente à l'intérieur de la SAAQ disait : «Plus de la moitié des projets informatiques de la société, de la SAAQ, ont pris du retard, un an après qu'une architecte de la SAAQ, de SAAQclic, a été promue patronne de la direction numérique.» Ça, ça a été décembre 2024. Je vais répéter ma question...

**Mme Guilbault :** Non, mais c'est parce que je pense qu'il faudrait passer la parole à M. Ducharme, parce que, tout ce qui découle des enjeux qui touchent la SAAQ, lui pourrait répondre plus en détail que moi, là.

**M. Derraji :** Mais malheureusement, Mme la ministre, c'est à vous que je m'adresse. M. Ducharme, avec tout le respect que j'ai pour lui, il n'est pas ministre. C'est un exercice où on vous pose des questions. L'article, il est déjà public, et je vais vous le relire : «En date de décembre 2024, une vice-présidente a informé ses collègues qu'ils n'ont pas atteint 50 % des projets informatiques.» C'est terminé en décembre. On est au mois de mai. Normalement... Est-ce que vous avez posé la question sur l'évolution de ces projets informatiques? Parce que c'était déjà dans les médias. Moi, j'utilise juste l'article de Nicolas Lachance. L'article de M. Nicolas Lachance nous informe que 50 % des engagements n'ont pas été atteints. L'article, il est public depuis février. J'en suis sûr et certain, que votre bureau fait une revue de presse. Est-ce que vous avez posé la question, après la fin de ce cycle, à la SAAQ, s'ils ont atteint les résultats? Si c'est oui, est-ce qu'on peut nous partager le chiffre...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**M. Derraji :** ...d'atteinte des résultats?

**Mme Guilbault :** Oui. Donc... Mais, quand je proposais de passer la parole, c'est parce que je pensais qu'on était encore sur les questions de systèmes informatiques, là. Alors, la mécanique des systèmes informatiques des serveurs de la SAAQ, la SAAQ est mieux habilitée que quiconque ici, je pense, pour répondre de ça.

Sur le suivi des contrats informatiques, bien sûr, Mme la Présidente, je l'ai dit, là, je rencontre régulièrement la SAAQ, on échange aussi des appels, des messages. J'ai mon collègue du cabinet qui est continuellement en communication, aussi, avec la SAAQ. Je parle beaucoup avec la présidente du conseil d'administration de la SAAQ. Il y a un comité, au sein du C.A., qui a pour mandat le... En fait, il y a deux comités, il y a le CTIC, le comité des technologies de l'information, et il y a le comité des projets majeurs, entre autres comités, il y en a d'autres aussi, il y a un sur la gouvernance, etc. Et donc ces comités-là ont le mandat de suivre les contrats, strictement. Et moi, je m'informe régulièrement, je fais le suivi régulier...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** En conclusion.

**Mme Guilbault :** C'est parce que je ne sais pas comment il veut d'autre que je réponde...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Bien, on va le laisser poser une question qui sera plus claire. Merci.

**Mme Guilbault :** Je veux dire, il me dit : Est-ce que vous suivez les contrats informatiques? La réponse, c'est oui, à l'évidence, puis...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci, Mme la ministre. M. le député.

• (16 h 30) •

**M. Derraji :** Mme la ministre, je ne voulais pas vous arrêter par respect à la présidente. Je vais répéter ma question. Je ne parle pas des projets des contrats informatiques. Je vais vous lire le texte de M. Nicolas Lachance... «Les résultats de fin de cycle 2024 vous ont été partagés. Vous avez sans doute remarqué que, globalement, la vice-présidente a reporté plus de 50 % de ses engagements. Malgré l'indication de certaines causes et les efforts réalisés jusqu'à maintenant pour diminuer le nombre d'engagements de cycles, il reste certainement des zones à explorer pour suivre... à explorer pour suivre notre travail collectif de manière efficace.» Ça, ça a été l'e-mail envoyé de Mme Foldes-Busque, Caroline, à l'ensemble des employés de la SAAQ.

C'est ma question, c'est par rapport à ça. Les livraisons, c'est 50 % des engagements, au cycle qui se terminait au mois de décembre 2024, hein? On est au mois de mai. Est-ce que vous pouvez répondre à la même question que M. Nicolas Lachance s'est posée? Aujourd'hui, le cycle, il est terminé. Et ça ne me dérange pas si... vous pouvez poser la question au P.D.G. de la SAAQ si vous n'avez pas l'information. Est-ce qu'aujourd'hui ces engagements ont été dépassés, atteints ou pas?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien oui, effectivement, je passerais la parole au P.D.G. de la SAAQ, qui gère ses vice-présidents puis qui est au courant des opérations et des suivis contractuels.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. M. Ducharme.

**M. Ducharme (Éric) :** Oui. Merci. On termine la... bon, 2024, on était en retour à la mise en place de projets à l'interne. Par exemple, la taxe sur l'immatriculation des véhicules a été réalisée pour plusieurs villes qui s'étaient inscrites à l'automne dernier. Donc, ça, ça a été une réalisation à 100 %. Par ailleurs, les équipes en technologies de l'information s'étaient donné beaucoup trop de choses à réaliser, et c'est des équipes qui commencent à faire des nouveaux projets, donc il y avait un ajustement à faire par rapport à ce qu'ils se donnaient comme capacités à réaliser. Et c'était dans ce sens-là, le message qui a été envoyé.

Pour la première partie de l'année 2025 puis pour nos réalisations de l'année 2025, on est au bon endroit par rapport à l'évaluation des travaux qui sont en cours. On a fait les ajustements. Puis le message de Mme Caroline Foldes-Busque était en lien avec...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** En conclusion.

**M. Ducharme (Éric) :** ...une session Lean avec ses principaux collaborateurs pour déterminer les meilleures façons de réaliser les projets.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Merci, M. Ducharme. M. le député.

**M. Derraji :** Ce 50 % est rendu à combien, ce premier cycle de 2025 qui s'est terminé le 31 mars? J'en suis sûr et certain, que vous le savez.

**M. Ducharme (Éric) :** Ce que je peux vous dire, c'est que ce qui est planifié à réaliser dans l'année va se réaliser comme on... comme on le pense, les engagements qu'on a pris.

**M. Derraji :** Je vais répéter ma question, M. Ducharme. Je ne parle pas de l'année. Je parle du premier cycle, qui s'est terminé le 31 mars 2025.

**M. Ducharme (Éric) :** Je n'ai pas la donnée pour l'instant. On la demande, puis je pourrai vous revenir.

**M. Derraji :** O.K. Est-ce que vous vous engagez à envoyer cette information aux membres de la commission, s'il vous plaît?

**M. Ducharme (Éric) :** Oui. Oui.

**M. Derraji :** Du moment que je vous ai, vous avez maintenant deux systèmes informatiques, parce que la livraison 2 s'est arrêtée. Quel est le coût de l'entretien de l'ancien système en termes d'argent, en termes d'individus et biens?

**M. Ducharme (Éric) :** Là, on parle de... le système pour l'indemnisation...

**M. Derraji :** Oui.

**M. Ducharme (Éric) :** ...qui restait la livraison 3 à réaliser. On parle d'une dizaine de millions par année en termes de maintien de ce système-là.

**M. Derraji :** Oui. 10 millions de dollars pour l'entretien?

**M. Ducharme (Éric) :** Oui.

**M. Derraji :** Oui. J'ai une autre question, M. Ducharme. SAP arrête tout l'année prochaine. Je pense que vous suivez... Ils arrêtent complètement le système. Je ne sais pas si vous avez eu un arrangement avec SAP de continuer à recevoir le service même après la fin de l'accompagnement. Et ça s'appelle SAP Commerce, «formerly known as

hybris version 2205». Je pense que vous êtes familier avec ça. J'ai un communiqué de presse qui dit... qui confirme que la maintenance se termine le 31 juillet 2026. Est-ce que vous confirmez cette information?

**M. Ducharme (Éric) :** Bien, il y a des discussions actuellement où les... une ancienne version, comme Microsoft qui met à jour des versions de leurs logiciels. Donc, il y a des nouvelles versions disponibles, et on doit les adopter ou encore valider avec eux au niveau du suivi qu'ils peuvent nous accorder. Mais on a des licences avec SAP, actuellement, jusqu'en 2027 et on a même encore l'argent pour les renouveler d'ici là. Ça fait qu'il n'est pas question qu'ils nous laissent tomber, là.

**M. Derraji :** Oui. Mais il y a le bon vouloir, M. Ducharme, et, comme P.D.G. chevronné... le communiqué de presse, il est public, c'est de SAP. Je l'ai cherché, ça prend deux secondes. Et, je vais vous dire : L'arrêt de la maintenance au 31 juillet 2026. Ma question : Est-ce que votre organisation a prévu quelque chose? Et, si c'est oui, est-ce qu'il y aura un coût supplémentaire, du moment de l'arrêt de la maintenance? Et de ce qu'on entend, SAP était pas mal, pas mal, pas mal adapté à la réalité de la SAAQ. Donc, clairement, il y aura d'autres coûts engendrés par la suite.

**M. Ducharme (Éric) :** Bien, on est en discussion avec la firme SAP sur les options qui sont convenues dans notre contrat actuel, et les licences et les impacts de leur nouvelle version du logiciel.

**M. Derraji :** Oui. Donc, vous confirmez qu'on parle avec une firme privée, M. Ducharme. Quand on parle avec une firme privée, qui dit engagement dit coûts supplémentaires. Donc, est-ce qu'aujourd'hui vous confirmez que les contribuables ne payeront rien après le 31 juillet 2026, à la fin de la licence et du service offert par SAP?

**M. Ducharme (Éric) :** Je ne peux pas vous confirmer ça aujourd'hui. Les discussions sont en cours, et nos licences sont valides jusqu'en 2027.

**M. Derraji :** O.K. Mme la ministre, avec la paralysie... Merci, M. Ducharme. Avec la paralysie d'aujourd'hui, avec le coût de rénovation de la SAAQ, le lac-à-l'épaule, la mauvaise presse la dernière année, et je sais que la SAAQ fait un travail phénoménal pour redorer l'image, vous, en tant que ministre responsable de la SAAQ, êtes-vous... êtes-vous fière de voir tout ce scandale qui touche la SAAQ sous votre responsabilité? Quelle est votre part de responsabilité?

**Mme Guilbault :** Je tiens quand même à rappeler qu'au moment où je suis arrivée c'était le déploiement qui avait été mal planifié. Donc, c'est toute la planification de ça et toute la... Toute l'élaboration de CASA, et tout ça, les 10 années avant, je n'étais pas responsable de la SAAQ à ce moment-là. Mais, quand on a déployé le système, il y avait deux volets : il y avait l'aspect purement informatique et il y avait l'aspect de la planification. Et manifestement ça avait été mal planifié. Fermer les bureaux... Puis je le dis, puis ils sont là, puis ils entendent là. J'ai toujours dit ça. Ils le savent. Ils étaient avec moi sur les Teams sept jours sur sept, ils le savent. Donc, fermer trois semaines puis ne... avoir prévu de manière insuffisante la recrudescence d'achalandage dans les points de service, ça a été un problème pour les...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Merci, Mme la ministre. Merci.

**M. Derraji :** Mme la ministre... Oui. Excellent. Mme la ministre, vous parlez des 10 dernières années. Dans les 10 dernières années, il y avait quatre ans de votre collègue ex-ministre des Transports, ministre actuel de la Sécurité publique. J'imagine que vous parlez de lui aussi.

Mais ma question est la suivante. Je vous ai parlé du siège social. Je n'ai pas envie de faire un parallèle avec HMR aujourd'hui, où le premier ministre peine à trouver 90 millions. C'est sous votre responsabilité, l'octroi du contrat du projet d'agrandissement et de rénovation du siège social. Les Québécois ne trouvent plus l'argent maintenant. Vous-même, vous le dites sur toutes les tribunes. Est-ce normal, en date d'aujourd'hui, qu'on est rendu à un dépassement de coûts de 17 millions et qu'on rénove un siège social de 90 millions? Ça, ce n'est pas les libéraux qui sont responsables, même pas votre collègue, c'est vous. C'est sous votre responsabilité. Que dites-vous aujourd'hui aux Québécois qui nous observent, qui nous regardent en train de gérer leur argent, qu'on n'a pas d'argent pour HMR, où il y a des chauves-souris et des fourmis, et on trouve de l'argent pour un siège social?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Merci, M. le député. Avant de passer au prochain bloc, je comprends qu'il y a donc un engagement à transmettre un document, selon la réponse de M. Ducharme, mais alors je vous invite à le faire parvenir à la commission avant la fin de la commission, s'il vous plaît. Mme la députée d'Argenteuil, la parole est à vous.

• (16 h 40) •

**Mme Grondin :** Merci, Mme la Présidente. Bonjour, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bonjour, Mme la députée.

**Mme Grondin :** Salutations à vos équipes. Je sais que les études... la période d'étude de crédits, c'est toujours un travail très, très... très difficile, dans le sens où il y a beaucoup de travail qui se fait. Donc, je remercie l'ensemble de vos équipes pour répondre à ces différentes questions qui sont posées et vous préparer, en fait, vous, Mme la ministre.

J'ai trois questions. Puis, on verra, j'en ai peut-être même quatre, on verra combien de temps il nous reste pour échanger. En fait, la première, je constate que... En fait, c'est... Une étude de crédits, si on ne parle pas du troisième lien, Mme la ministre, je pense qu'on passe à côté de quelque chose. Donc, je sais que vous avez échangé avec mon collègue député de Taschereau sur cette question-là, mais j'avais envie de savoir s'il y avait autre chose. Vous avez dit qu'il y aurait le dévoilement bientôt du corridor qui sera sélectionné, mais, si jamais vous souhaitiez ajouter d'autres éléments sur le troisième lien, je vous donne la parole.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien oui. Tout à fait. Puis ma collègue a raison de souligner qu'une étude de crédits des Transports sans parler du troisième lien, ce serait... ce serait bizarre, d'une certaine façon, parce que c'est un des projets importants parmi les nombreux, nombreux projets et les nombreux dossiers qu'on gère.

C'est un des projets très, très importants. On est ici, dans la Capitale-Nationale, aujourd'hui, donc c'est un projet qui est cher aux gens de la Capitale-Nationale, aux gens de Chaudière-Appalaches aussi, et donc qui est attendu depuis longtemps. Effectivement, on va annoncer bientôt le choix du corridor, mais aussi, surtout, ce que j'ai envie de remettre en lumière, parce que c'est très important, on connaît les tribulations qu'a connues ce projet-là et, dans les derniers mois, pour ne pas dire années, là, ça fait un an et demi, deux ans... en tout cas, moi, j'avais dit aux gens : Regardez-nous aller, on va franchir des étapes dans le projet, on va faire des communications régulières pour mettre à jour le projet à mesure qu'on franchit des nouvelles étapes, des nouvelles étapes dans le processus qui avance, mais aussi des nouvelles étapes dans le sens des étapes qui n'avaient jamais été franchies depuis toutes les années dont on parle du troisième lien. Encore une fois, un projet qui aurait pu être fait par nos prédécesseurs des autres gouvernements, mais qui en ont juste parlé sans le faire, donc, alors, des étapes qui n'avaient jamais été franchies.

Puis je veux revenir sur l'automne dernier, l'appel d'intérêt qui a été fait, parce que ça, c'est très, très important. Encore une fois, c'est un projet que je travaille avec ma collègue ici, Mme Maltais. On a fait un appel d'intérêt international pour sonder l'intérêt du marché sur le projet de troisième lien, qui, en plus, va être notre tout premier projet en mode collaboratif de A à Z. Comme je le dis souvent, on parlait des modes collaboratifs ce matin, mais le temps nous est toujours trop court, là, mais je sens que ma collègue va me laisser un petit peu de latitude pour redire que l'adoption de la loi n° 62, les modes collaboratifs, c'est un outil qu'on s'est donné. Tu sais, je parlais beaucoup du contexte. Souvent, là, pour les hausses de coûts de projet, c'est des conjonctures sur lesquelles il y a plusieurs... dans lesquelles il y a plusieurs paramètres sur lesquels on n'a pas de contrôle. Mais il y en a, des paramètres, sur lesquels on a du contrôle, et les gains d'efficacité, les vecteurs contractuels, comme on dit, avec lesquels on réalise nos projets d'infrastructure, ce sont des exemples de paramètres sur lesquels on a du contrôle. Alors, on a agi.

Quand je suis arrivée, il y a deux ans et demi, puis avec mon collègue du Trésor, on a dit : Ça n'a pas de bon sens, tout ça, ça coûte cher. Qu'est-ce qu'on peut faire? Et, entre autres, les modes collaboratifs, c'est quelque chose vers quoi on voulait aller. Et là, maintenant, c'est fait. Donc, le troisième lien va se faire en mode collaboratif.

Donc, l'automne dernier... je reviens à mon appel d'intérêt international, où là non seulement on allait dire aux gens pour la première fois : On a ici, à Québec, un projet de troisième lien entre Québec et Lévis, qui serait intéressé à travailler avec nous sur ce projet-là... Puis ça, c'est un sondage qu'on lançait un peu dans l'univers, là, bien, littéralement dans l'univers, en fait sur la planète, pour voir qui est intéressé par ce beau projet de troisième lien et, en plus, du même coup, envoyer le signal aussi aux marchés que, maintenant, nous aussi, on fait du mode collaboratif. Et donc c'est un projet dans lequel on se lance d'une manière nouvelle par rapport à la façon dont on faisait des projets auparavant. Donc, il y avait comme un double... un double avantage à cette démarche-là.

Mais, quand tu fais ça, tu ne sais jamais quelle sera la réponse. Et finalement la réponse a été très bonne. Ma collègue, ici, pourra valider que, parmi les autres appels d'intérêt qu'on a faits pour ce genre de projet là, c'est la fois où on a eu le plus de gens intéressés, d'entreprises intéressées, 23, qui a fini à 22, en fait, il y en a un... bien, en fait, non, 23, c'est juste qu'il y en a un qui n'a pas... c'est ça, 23 entreprises, donc. Puis on a publié, même, la liste en février, je pense, la liste des entreprises, puis, quand on regarde la liste, toutes les entreprises qui nous viennent à l'esprit, naturellement, dans ce genre de marché là sont là. Alors, les gens prennent ce projet-là au sérieux et, en plus, ont le goût de le faire avec nous. Donc, ça, c'est très intéressant puis, pour nous, c'est très excitant. Ça fait que ça, c'était une étape qui n'avait jamais été franchie, sortir le projet du ministère des Transports, le sortir du gouvernement du Québec ou d'un simple discours puis le présenter au marché puis à d'éventuelles gens qui pourraient travailler concrètement dessus.

À la suite de ça, on a fait des portes ouvertes début de cette année. Encore une fois, on sort le projet du ministère. Puis, cette fois-là, on l'avait déjà fait auprès du marché des entreprises, et là, maintenant, auprès des citoyens. C'est quand même les citoyens les premiers concernés. Non seulement c'est eux qui vont le payer, mais c'est surtout eux qui le veulent, qui le souhaitent, qui l'attendent puis qui vont l'utiliser. Donc... Alors, on a fait les portes ouvertes, une à Québec, une à Lévis. Donc, on le disait, autour de 500 personnes qui sont venues, beaucoup de questions qui ont été posées, puis tout ça, un exercice qui, je pense, a été... a été populaire, mais, tu sais, salutaire pour les gens, parce qu'encore une fois c'était une nouvelle étape qui était franchie.

Puis, par la suite, bien là, nous, on continuait de documenter les corridors. Les corridors en question ont tous été présentés aux portes ouvertes. Donc, c'est la carte, là, qu'on a... que tout le monde a vue. Et, sur la base de cette carte-là, pour laquelle il y avait déjà un des cinq corridors qui a été écarté, on le sait, là, le 3 au centre-ville, on continue de documenter les autres corridors. Et la prochaine étape, d'ici juin, ce sera l'annonce du corridor qui va être retenu pour le troisième lien. Puis ça, ce n'est pas banal, parce que, quand on parle d'une nouvelle étape, celle-là va être quand même très, très importante, là, parce que les gens, désormais, surtout ceux qui habitent ici, sur la rive sud, ou ici, sur la rive nord du fleuve, vont se rattacher dans leur tête... tu sais, ils vont pouvoir se conceptualiser à peu près l'endroit. Encore une fois, comme je le disais, ce n'est pas le tracé qui va être annoncé, c'est un corridor, mais ils vont pouvoir

se conceptualiser dans l'espace-temps, un peu, là, l'endroit où va se trouver le troisième lien. Puis, bon, par la suite, on va franchir les étapes en vue de réaliser ce troisième lien entre Québec et Lévis.

**Mme Grondin :** Merci. Je trouve ça intéressant comme... toute la partie projet en mode collaboration, donc une étape importante qui, espérons, va pouvoir être pour d'autres projets au Québec. C'est votre souhait aussi.

Ma deuxième question est plus sur le maintien de notre réseau routier. Attendez, là, je... On a un réseau routier, hein, Mme la ministre, de 31 000 kilomètres, là, hein? Ce n'est pas petit. Québec est grand. Il y a un rapport de la VG, en 2023, je pense, qui nous disait qu'elle était... que l'état de notre réseau routier était en mauvais... n'était pas intéressant, dans le fond. La... Une grande majorité de notre réseau routier était en mauvais état. On le comprend, hein? C'est... Une grande partie de notre réseau routier date des années 60, 70. Donc, nos infrastructures sont vieillissantes.

Je ne sais pas si vous vous rappelez, l'an dernier vous étiez venue dans mon comté, Mme la ministre, sur le chemin Harrington. Vous vous rappelez, hein, l'état de la chaussée sur le chemin Harrington, sur un territoire où il n'y avait pas encore de cellulaires, donc c'est encore plus préoccupant, surtout si on tombe en panne puis on ne peut même pas rejoindre personne, là, parce qu'il n'y a pas de couverture cellulaire, mais en fait.

Donc, ma question pour vous à ce niveau-là, c'est... Attendez, là, je vais... J'essaie juste de... Bon. Je ne suis pas capable de le rejoindre. Mais ma question pour vous à ce niveau-là, pour... pouvez-vous me dire, en fait, quels sont les investissements, là? Parce que, bon, on a un rapport de la Vérificatrice générale. Puis comment vous voyez ça? Qu'est-ce qu'on investit dans notre réseau routier supérieur? Je sais qu'il y en a certains qui nous disent, tu sais : Il faudrait mettre plus d'argent dans le transport collectif, mais on réalise que le réseau routier, le maintien de nos actifs routiers, est très, très, très important, là, question d'accessibilité et de développement économique aussi dans nos régions. Puis est-ce que vous avez des objectifs au niveau de la chaussée, en termes d'améliorer l'état de la chaussée?

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, merci, madame... Combien il nous reste de temps pour ce bloc-là?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** À peu près neuf minutes.

**Mme Guilbault :** O.K. Bon. Parce que je sais que ma collègue a trois, sinon quatre questions. Parce que je pourrais parler longtemps des chaussées, là. Puis là j'ai un tableau. Je vais commencer avec ça. Parce qu'elle me dit : C'est quoi, les investissements, qu'est-ce que vous faites?, et tout ça. Parce qu'elle a raison, elle fait référence au rapport du VGQ de novembre 2023, si ma mémoire est bonne. Mais ça, ici, c'est les investissements en transport routier, alors je pense que peut-être que ma collègue saisit mieux le concept des colonnes que le député de Taschereau, mais on voit bien que les investissements n'ont jamais été aussi élevés dans le routier, tout comme c'est le cas pour le transport collectif, tout comme c'est le cas pour les autres modes. J'ai des tableaux qui déclinent chacun des... chacune des sous-enveloppes de l'enveloppe globale du PQI. Alors, on n'a jamais mis autant d'argent dans le routier.

• (16 h 50) •

Et, sur l'enveloppe de 35,9 milliards de cette année, sur le PQI total de 56,1 milliards des transports, on a 85 % qui va dans le maintien des actifs, donc le maintien des routes. Puis là je fais le lien avec l'autre question : Qu'est-ce que vous faites? Parce que le rapport du VGQ, qu'est-ce qu'il nous disait : En 2023, on est à 51 % des chaussées... Parce ma collègue l'a dit, on a 31 000 kilomètres à entretenir et 107 000 kilomètres de réseaux municipaux, imaginez-vous. Ce n'est pas le gouvernement qui les entretient, malgré qu'on donne du PAVL puis des programmes pour les aider à entretenir leurs routes, parce que, pour eux aussi, c'est un grand réseau à entretenir. Puis, dans Argenteuil, chez ma collègue, effectivement, il y a des endroits qui en ont besoin. Alors donc... donc, c'est ça.

Alors, beaucoup de milliers de kilomètres à entretenir sur un beau et vaste territoire comme le Québec, où on s'enorgueillit d'occuper nos 17 belles régions administratives, donc ça prend des investissements. Mais, dans le rapport du VGQ, en 2023, quand on a 40... 51 % des chaussées considérées en mauvais état, ça, qu'est-ce que ça veut dire? C'est selon l'indice d'état gouvernemental. Donc, c'est des chaussées considérées mauvais état ou très mauvais état, qui ont la lettre D ou E, par rapport à 49 % qui ont A, B ou C. Et ça, c'est en 2023.

Mais ce qui est intéressant de constater, puis là je n'ai pas le choix, parce que, tu sais, il faut être logique dans la vie, là, quand on parle d'infrastructures de transport, ce n'est pas vrai qu'une... Bien, oui, ça peut arriver qu'une infrastructure routière se dégrade du jour au lendemain parce qu'il arrive quelque chose. On le sait, quand la neige fond, il y a des nids de poule qu'on voit, on les... bon, on les comble, et tout ça. Mais l'ensemble du réseau des chaussées au Québec ne s'est pas dégradé de 2022 à 2023 ou de 2018, à l'arrivée de la CAQ, jusqu'en 2023. Alors, moi, je trouvais ça intéressant puis j'ai dit : Allons voir. Et, quand on est arrivés, nous, en 2018, quel était le pourcentage des chaussées qui avaient D ou E? Parce qu'en 2023 c'était 51 % des chaussées qui avaient D ou E. En 2018, donc, nous, on venait d'arriver, ça fait que, là, on sortait de 15 ans d'entretien de routes libéral : 50 %. Donc, oui, 51 % en 2023, mais, en 2018, 50 % des chaussées avaient déjà D ou E, 2017, 50 %, 2016, 50 %, 2015, 47 %. Donc, on était pratiquement au même résultat, dont a osé s'insurger, en plus, le Parti libéral au dépôt du rapport du VGQ, alors que, du temps des libéraux, c'était exactement, ou à peu près, à 1 % près, le même constat qui s'imposait sur les chaussées. Et nous, la CAQ, on est arrivés en 2018. On n'a jamais été là avant. On est nouveaux, là. On n'existait même pas. Donc, ça, c'est l'entretien des routes du Parti libéral et du Parti québécois, en alternance, qui nous conduit, en 2018, à l'arrivée de la CAQ, à déjà la moitié de nos chaussées qui ont D ou E. Ça, c'est l'héritage libéral, péquiste. Et donc, là, nous...

Puis ça ne s'est pas détérioré beaucoup davantage depuis qu'on est là, parce que, vous voyez, là, les investissements routiers, avec une proportion croissante, là, depuis les dernières années, pour le maintien des routes... Parce qu'avant d'en construire des nouvelles on se dit : Il faut rénover, il faut faire la réfection de celles qui en ont besoin actuellement.

Mais c'est fou de constater ça, Mme la Présidente, là. Encore le déficit d'entretien des routes du Parti libéral et du Parti québécois qui nous conduit à ça, le même déficit, la même négligence qui nous a obligés à fermer le pont de l'Île-aux-Tourtes en urgence, la même négligence et la même procrastination qui nous... a fait en sorte qu'on est obligés de reconstruire le pont de l'Île-d'Orléans en urgence parce qu'il va devenir dangereux. 2015, déjà, on avait statué sur la solution, le pont à haubans...

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** ...ou 2017, mais, 2015, déjà, on parlait de la solution pour le pont de l'Île-d'Orléans. De toute façon, que ce soit 2015 ou 2017, c'était le même gouvernement libéral. Ils savaient qu'il fallait reconstruire le pont de l'Île-d'Orléans, la solution avait même été retenue, puis ils l'ont laissé en suspend parce qu'ils ne voulaient pas payer pour ça. Et là nous, on est obligés de le faire en urgence. Donc, c'est le même principe.

Le seul gros projet de transport qu'ils ont fait dans le dernier gouvernement libéral, c'est quoi? C'est le REM dans le West Island. Donc, pendant ce temps-là, tout le reste, les chaussées, et compagnie, ont continué d'avoir un entretien déficient, ont décliné en qualité. Et là nous, en 2018, on a ramassé ça, avec des PQI qui n'arrêtent pas d'augmenter en transport, malgré que les besoins sont énormes, parce qu'il faut résorber le déficit de maintien des actifs notoire du gouvernement libéral, pas juste en transport, d'ailleurs, on le voit en santé et ailleurs, et il y a quand même aussi, malgré tout, à côté de ça, des besoins pour des nouvelles infrastructures qui sont légitimes dans diverses régions. Donc, il faut aussi mettre de l'argent dans des nouvelles routes, dans des nouveaux chemins de fer, dans du nouveau transport collectif.

Donc, l'équilibre est complexe, mais, chose certaine, notre gouvernement est engagé plus que n'importe quel autre avant nous dans le financement de nos infrastructures, notamment dans le financement de nos infrastructures de transport.

**Mme Grondin :** Merci, Mme la ministre.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Trois minutes.

**Mme Grondin :** Trois minutes? Donc, je vais y aller rapidement. Dernière question, finalement, sur le transport collectif. Dans... Lors de la mise à jour, en novembre dernier, on a annoncé, vous en avez glissé un mot, avec 10 sociétés de transport, un cadre financier, hein, pour les soutenir, donc cadre financier qui était prévisible jusqu'en 2029.

**Mme Guilbault :** 2028.

**Mme Grondin :** O.K. Dans un des communiqués, d'ailleurs, le D.G. de l'ARTM avait salué cette prévisibilité-là — merci, Mme la ministre — qui... à long terme, on connaît les conditions de financement. Donc, si je ne me trompe pas, la somme octroyée à ce moment-là était de 880 millions. Vous en avez parlé tantôt. Moi, je rajoute un 2,4 milliards que le gouvernement du Québec octroie depuis 2020 pour assurer la continuité des services de transport collectif et adapté, ce qui porte à un total, pour les 10 sociétés de transport, à 3,3 milliards dans le transport collectif.

Moi, j'ai envie de vous demander... Parce que, là, on parle des centres urbains, ici, mais il y a aussi des organismes de transport collectif et adapté. Et, chez nous, dans un milieu plus rural, c'est très important, notamment, le transport adapté. Est-ce que nos organismes de transport collectif municipaux en région vont aussi recevoir une aide financière? Et ça va être de quel ordre?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** À peu près une minute, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oh mon Dieu! Bien, oui, oui, effectivement. Bien là, il y a plusieurs choses. Dans les aides d'urgence, notamment en pandémie, puis tout ça, oui, il y a eu une enveloppe, il y a eu une enveloppe aussi pour les OMIT, de 3 millions, dans le cadre financier qu'on a déposé pour retourner à l'équilibre budgétaire avec les sociétés de transport.

Puis, sur le transport adapté, que ma collègue a mentionné, parce que c'est très important, entre autres, dans nos milieux ruraux et régionaux, la semaine dernière, avec mon autre adjoint, le député de Drummond—Bois-Francs, qui a travaillé sur le nouveau programme du transport... de soutien ou transport adapté, le PSTA, on a annoncé une nouvelle version qui a été très appréciée par les organismes qui organisent, justement, le transport adapté dans les milieux éloignés, avec des nouvelles fourchettes de remboursement qui tiennent compte des milieux à faible densité. Donc, quand tu n'es pas à Montréal ou dans un centre urbain très dense, ça coûtait plus cher. Alors, on a adapté les fourchettes, on a fait en sorte aussi que ça réponde mieux aux besoins des entreprises qui emploient des gens qui ont des contraintes, et tout ça, alors, bref, un nouveau programme de soutien en transport adapté qui répondait à une demande de longue date des milieux des... soit des organisations qui représentent les personnes handicapées ou même des milieux d'affaires, les entreprises qui emploient ces personnes-là, pour avoir une réforme, premièrement une tribune pour discuter des enjeux, ce que j'ai mis en place, et un nouveau programme, ce qu'on a annoncé la semaine dernière.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Nous poursuivons avec le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Merci, Mme la Présidente. Mme la ministre, je ne veux pas, aujourd'hui, vous poser la question : Pourquoi vous avez enlevé les voies réservées? J'ai une question très précise, parce que je n'ai pas beaucoup de temps. Le

réseau de transport de la Capitale-Nationale a déjà engagé beaucoup d'argent, et vous savez très bien que le RTC n'a pas reçu encore de montant. Et je veux juste vous faire la genèse de ce qui a été fait. Pour 2025-2026, le RTC a des engagements financiers de près de 10 millions de dollars pour le projet des voies réservées. Vous savez très, très bien que le règlement d'emprunt du RTC fait approuver des projets dont les budgets évoluent. Le gouvernement s'avance alors sur un pourcentage de financement qui est versé lorsque le projet est final.

Ma question est très simple. Je sais que vous avez arrêté les voies réservées. Là, le RTC a déjà engagé de l'argent. Est-ce que vous allez les payer? Est-ce qu'ils seront remboursés?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** C'est ça, c'est parce que je veux juste être sûre de bien comprendre, là. Est-ce que le député fait référence à une enveloppe de 144 millions qui a été...

**M. Derraji :** Oui. Oui, bien, en fait...

**Mme Guilbault :** ...comme réservée dans le projet d'origine du Réseau express de la Capitale, qui est maintenant le nouveau projet Plan CITÉ, donc qui a changé, donc pour lequel on travaille avec la ville de Québec pour redéfinir les voies réservées en fonction du tramway?

• (17 heures) •

**M. Derraji :** Bon, je pense qu'on parle de la même chose. La seule chose, c'est que, le RTC, son engagement, c'est pour les voies réservées. Vous avez changé, parce que vous voulez aller avec le Plan CITÉ, mais les voies réservées, c'est pour connecter les banlieues avec la colonne vertébrale qui est le tramway.

Maintenant, la question, elle est simple. Le RTC a déjà engagé de l'argent par rapport à ces voies réservées. Donc, ce que je comprends aujourd'hui, que l'enveloppe de 144 millions... D'ailleurs, j'ai un e-mail de votre sous-ministre qui confirme que c'est dans le PQI. Ils peuvent... La ville peut l'inscrire. Je veux juste que vous confirmiez aujourd'hui que la ville va recevoir son... l'argent engagé.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, c'est ça, c'est que les études qui ont été faites pour les projets de voies réservées, premièrement, il faut... Les voies réservées demeurent, même mon collègue lui-même l'a dit. Ça va prendre des voies, ça va prendre une desserte périphérique pour se rabattre sur la colonne vertébrale qui est TramCité, le tramway entre Le Gendre et Charlesbourg. Alors... Mais, à la lumière du nouveau projet, on est en discussion tant avec le RTC qu'avec la STLévis sur quelles devraient être, selon eux, les voies réservées, de quelle façon ils voient ça.

Par rapport aux études, il me parle d'études qui auraient déjà été faites, ou de sommes, ou de travaux, bon, c'est peut-être des études, c'est peut-être autre chose. Ils vont nous déposer des demandes de remboursement, le cas échéant, comme c'est le cas dans chaque projet qu'on... pour lesquels on finance des projets avec une ville, ou une société de transport, en l'occurrence, mais il demeure que ça va prendre du transport périphérique autour de la colonne vertébrale du tramway, sur la rive nord et sur la rive sud.

**M. Derraji :** Merci, Mme la ministre. C'est parfait. Probablement, on partage la même chose. Donc, vous confirmez aujourd'hui que l'enveloppe de 144 millions, ce n'est pas... ce n'est pas un enjeu aujourd'hui. Ça va demeurer que la ville...

Parce que vous comprenez la différence entre les voies municipales et les voies provinciales. Je ne parle pas des autoroutes, je parle des routes qui sont sous la responsabilité de la ville pour ramener les gens sur les voies provinciales, pour pouvoir aller sur la colonne vertébrale. Donc, aujourd'hui, vous confirmez que l'enveloppe de 144 millions n'est pas touchée, elle est là pour la ville.

**Mme Guilbault :** Ce que j'ai dit, c'est que, quels que soient les travaux de la ville auxquels le collègue fait référence, qui ne sont pas précisés, là... Il me dit : Le RTC a fait des choses sur des voies réservées. Bon. Mais, tu sais, je ne sais pas exactement il s'agit de quoi, je ne sais pas si ça touche... est-ce que ça touche le réseau local ou le réseau supérieur, je ne sais même pas, là. Ce que je dis, c'est qu'on travaille avec le RTC comme on travaille avec la STLévis.

Puis, il faut dire qu'on finance déjà des projets. Je prends l'exemple de Lévis. Je sais qu'il me parle de Québec, mais c'est la même logique. On finance, par exemple, des voies réservées sur Guillaume-Couture, on met 82 millions, de mémoire, 82,1... en tout cas, 82 millions, à peu près. Donc...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Merci, Mme la ministre. M. le député.

**M. Derraji :** Je parle de Québec parce que c'est important, les voies réservées à Québec. Je ne vais pas vous apprendre ça. Et la question, elle est précise, Mme la ministre. Il y a une enveloppe de 144 millions. Le RTC a déjà engagé des projets pour l'année financière 2025-2026, de l'ordre de 10 millions. Ce que je comprends aujourd'hui est que vous n'êtes pas fermée aux voies réservées parce qu'elles vont aider le futur développement du tramway à

Québec. Donc, aujourd'hui, je ne peux pas conclure que vous êtes contre le 144 millions. Ça va demeurer. Donc, pas d'inquiétude par rapport au futur des voies réservées.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Ce que je dis, c'est qu'on travaille avec le RTC pour développer les... poursuivre le développement de voies réservées en périphérie de la colonne vertébrale qui est le tramway, mais dans le contexte d'un nouveau projet, qui est le projet TramCité. Alors, on travaille avec la ville de Québec, avec le RTC. Et, s'ils ont des projets, s'ils ont des sommes engagées, s'ils ont des demandes à nous faire, ils savent comment ça fonctionne, ils ont un excellent D.G. à la ville de Québec, ils vont nous déposer tout ça, et on va l'analyser, comme on fait toujours.

**M. Derraji :** Excellent. Merci, Mme la ministre. Je vais parler de la tête des ponts, la phase II. Est-ce qu'aujourd'hui vous pouvez nous dire combien de dollars vous allez investir pour les cinq prochaines années, pour la phase II, pour la tête des ponts, pour la tête des ponts, la phase II?

**Mme Guilbault :** Bien là, actuellement, on termine la phase I. C'est la logique des choses. Je ne sais pas si mon collègue... Bien, oui, forcément, il passe dans le coin du pont Pierre-Laporte quand il retourne à Montréal, chez lui, mais il doit voir qu'on a un chantier en cours dans le coin de l'Aquarium, et tout ça. Donc, on est en train de finaliser. Il va terminer 27...

**Une voix :** Oui.

**Mme Guilbault :** En 2027, on va terminer ce chantier-là puis, en parallèle, on est en train de revoir... C'est sûr qu'avec tous les projets qui se dessinent aussi ici, bien, il faut voir, à la lumière du reste, quelle sera la prochaine étape. Mais évidemment il y aura une prochaine étape par la suite. Mais pour l'instant on termine la phase I.

**M. Derraji :** Je parle de la phase II. Je voulais savoir combien d'argent va être investi par année, pour les cinq prochaines années, pour la phase II. Est-ce que c'est déjà planifié ou pas?

**Mme Guilbault :** Bien, ce que je lui dis, c'est que, là, on va terminer la phase I. Et on est en train, à la lumière des projets qui se dessinent... Puis là je l'invite à suivre aussi ce qui va se passer dans les prochains mois en termes de projets à Québec. Déjà, on a annoncé le TramCité. Alors, il y a beaucoup de choses qui se passent à Québec. Il faut arrimer les chantiers, premièrement, on ne peut pas tout mettre en chantier en même temps, je pense qu'il comprend. Puis, deuxièmement, il faut être cohérent dans l'ensemble de notre vision de la mobilité.

**M. Derraji :** Mme la ministre, qu'est-ce qui se passe avec le pont à étage à Lebourgneuf?

**Mme Guilbault :** Sur le pont... Bien, ça, on en a parlé souvent. On en a parlé souvent. Le pont d'étagement à Lebourgneuf est un projet intéressant qui, comme plein d'autres projets à Québec, fait l'objet de discussion et qui va continuer de faire l'objet de discussion, là. Alors, tu sais, c'est... Mais ça demeure que mon collègue a déjà prétendu qu'il était retiré du PQI. Il était... ce n'était pas une ligne au PQI, le pont d'étagement. C'est un projet d'intérêt à Québec pour lequel on a eu énormément de discussions, pour lequel je dirais même qu'il y a des réflexions communes qui ont lieu et qu'on va continuer de prendre en compte.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**M. Derraji :** Donc, est-ce que vous confirmez que le pont de Lebourgneuf à étage est au PQI?

**Mme Guilbault :** Non, je viens de préciser qu'il n'était pas au PQI. Donc, si quelqu'un, sans prêter d'intentions à quelqu'un qui serait assis autour de la table, si quelqu'un affirmait qu'il a été retiré du PQI, ce que je dis, c'est qu'on ne peut pas retirer du PQI quelque chose qui n'était pas dans le PQI.

**M. Derraji :** En octobre 2024, Radio-Can, je viens de le trouver, il y avait des appels d'offres pour la préparation d'un avant-projet préliminaire de réaménagement de cette intersection encombrée où circulent plus de 70 000 voitures par jour. Pourquoi, alors, lancer un appel d'offres par le ministère en 2024 s'il n'est pas dans le PQI?

**Mme Guilbault :** Bien non, mais c'est ce que je dis, il y a plusieurs projets d'intérêt qui ne sont pas encore au stade... Premièrement, dans le PQI, ce n'est pas tous les projets qui sont là. Les projets qui coûtent moins cher sont dans les enveloppes territoriales puis ils n'apparaissent pas... il n'y a pas une ligne, au PQI, pour ces projets-là. Alors, ce projet-là, actuellement, on n'est pas en mesure de dire combien il coûterait. Donc, est-ce qu'il serait dans le PQI ou non, on ne le sait pas. Puis, deuxièmement, je l'ai dit, c'est un projet d'intérêt à Québec, c'est un projet d'intérêt, donc c'est normal, comme d'autres projets d'intérêt, qu'on commence à se pencher là-dessus puis qu'on puisse vouloir recueillir de l'information là-dessus.

**M. Derraji :** Excellent. Merci, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Puis donc c'est ce qu'on a fait.

**M. Derraji :** Oui. Mme la ministre, je sais que vous avez à coeur le troisième lien. Je ne négocie pas aujourd'hui, c'est votre point de vue, et je le respecte. Ce qui m'intéresse, ça fait plusieurs années que vous utilisez le troisième lien comme enjeu, et vous-même, vous avez fait une conférence de presse, avec des grands cartables, pour retirer le troisième lien. Je veux juste confirmer : En date d'aujourd'hui, combien d'argent public a été dépensé pour les études avant-projet et les études lancées pour le troisième lien depuis 2018?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** C'est ça, c'est parce qu'il y a «dépensé», «engagé», on veut être sûrs d'avoir le bon...

**Des voix :** ...

**M. Derraji :** En attendant que vos collègues...

**Mme Guilbault :** 36 millions.

**M. Derraji :** En quelle année?

**Des voix :** ...

**M. Derraji :** Ça, c'est juste 2025. Moi, je vous demande de reculer à 2018. J'en ai, quelques chiffres. Il y a déjà un 59 millions, il y a un 36 millions, il y a un 44 millions, et, cette année, il y a un 61 millions. Moi, j'arrive à 120 millions, jusqu'à maintenant.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Donc, c'est ça, dépensé, 36 millions.

**M. Derraji :** Quelle année?

**Mme Guilbault :** Depuis 2018.

**M. Derraji :** Et engagé?

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** C'est ça, engagé, 106,4 millions.

**M. Derraji :** Donc, 106 millions engagés dans le cadre du troisième lien.

**Mme Guilbault :** ...ça, c'est des contrats, par exemple, qu'on signe avec une valeur, mais ça n'a pas été encore décaissé.

**M. Derraji :** Donc, 142 millions de dollars en études, depuis 2018, pour le troisième lien.

**Mme Guilbault :** Non, non, non, le 36 fait partie du 106.

**M. Derraji :** Fait partie du... Oui, c'est ça, nous, on arrive à... O.K., donc 106 millions depuis 2018 pour...

**Mme Guilbault :** Engagés.

**M. Derraji :** Oui, engagés.

**Mme Guilbault :** Mais dépensés, 36. Donc, il y a 70 millions de différence qui est encore disponible pour des services pour lesquels on paierait, éventuellement.

• (17 h 10) •

**M. Derraji :** Mais, en date d'aujourd'hui, vous avez réussi quand même à aller chercher 106 millions pour des études pour le troisième lien.

**Mme Guilbault :** Bien, oui, pour des contrats qu'on a signés pour différents travaux, oui.

**M. Derraji :** Oui, c'est bon, ça répond à ma question. Maintenant, dans le cadre de vos analyses par rapport au troisième lien, est-ce que vous avez fait une étude d'impact sur le port de Québec?

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** C'est ça, bien, il va y avoir une étude d'impact tout court, là, puis... Mais, sauf que là, je... Bien, le port de Québec, je veux dire, c'est un partenaire, puis on leur parle souvent dans différents projets, puis c'est sûr que, dépendant, tu sais... parce que, je veux dire, le port de Québec, il est localisé à un certain endroit, là, ça fait qu'il faut voir aussi dépendant quel sera le corridor du troisième lien.

**M. Derraji :** Mais vous savez qu'il y a un projet de QSL, de conteneurs, et je ne vous apprends pas que le premier ministre a... disait publiquement : «Ça nous tente, un pont à l'est.» Et je ne vais pas vous apprendre aujourd'hui qu'il y a un terminal de conteneurs qui risque d'être proche du port. Donc, ma question : Dans vos pourparlers, dans l'éventuelle annonce du troisième lien, et, éventuellement, on va supposer qu'il est à l'est, est-ce que vous avez déjà engagé ou commencé des pourparlers avec le port de Québec? Et est-ce qu'il n'y aura pas un impact sur QSL, qui vise à faire un grand projet de conteneurs à Québec?

**Mme Guilbault :** Bien là, il faut faire la différence entre le projet... je ne sais pas s'il réfère au projet Optimus ou, enfin... Tu sais, on est très conscients qu'il y a des activités, au port de Québec. Il y a des activités actuelles, entre autres des croisières, et il y a des activités futures, sous réserve, parce qu'il y a des enjeux avec le fédéral. Il faut rappeler que le port est fédéral, et, pour certains projets, ils ont besoin d'autorisations fédérales. Donc, dans le projet en question, il y a cet enjeu-là aussi. Mais tout ça pour dire que, oui, à l'évidence, c'est pris en compte, et tout ça, c'est ça, est pris en compte.

**M. Derraji :** O.K. Et les discussions vont bien avec le port, qu'il n'y aura pas d'impact sur les activités du port de Québec avec votre vision sur le troisième lien.

**Mme Guilbault :** Les discussions vont très, très bien avec le port de Québec. J'ai vu que lui-même a rencontré, je pense, la nouvelle P.D.G., alors ils sont dans...

**M. Derraji :** Oui, c'est dans le cadre de mon travail, je fais du terrain, Mme la ministre. J'adore faire le terrain.

**Mme Guilbault :** Bien non, mais exactement, donc il doit savoir qu'elle est en train de travailler sur différents projets. Et on collabore, on espère qu'il y aura un projet qui va voir le jour au port de Québec, comme on a eu l'occasion d'en financer dans d'autres ports.

**M. Derraji :** Oui, mais je parle de l'impact du troisième lien sur le port, je ne parle pas du projet. Mais, du moment que vous me donnez l'occasion, parlons du port.

**Mme Guilbault :** C'est important, les projets.

**M. Derraji :** L'impact des croisières, les bateaux, vous avez vu qu'il y a 150 000 visiteurs et un chiffre d'affaires de 106 millions de dollars. J'étais un peu choqué, je veux vous le dire, de voir votre refus de donner suite à une demande du port de Québec pour un quai pour les futurs bateaux électriques. Vous savez très bien que l'industrie de croisière change beaucoup. Pourquoi vous avez refusé de donner suite à l'appel du port de Québec, sachant que le fédéral a dit oui?

**Mme Guilbault :** Bien, d'une part, on n'a pas refusé, on leur a dit de nous envoyer une demande, parce qu'il y a eu une transition, là, à la direction, il y a eu un changement de P.D.G., et tout ça. Alors donc, on leur a dit de nous documenter la chose.

Et, pour ce qui est des contributions du fédéral, mon collègue sait ce que j'en pense. À une époque, il déclarait qu'il allait m'aider à aller chercher de l'argent du fédéral, et, comme c'est à nouveau ses collègues libéraux qui sont au gouvernement, je m'attends à ce qu'il conserve sa promesse.

Et, d'autre part, on a financé 12 quais. J'y vais de mémoire, là, j'avais ma liste des projets au port de Québec. On a financé 10 ou 12 quais, mais je suis pas mal sûre que c'est 12 quais. Entre autres, c'est pour rénover des infrastructures portuaires, et tout ça. Et, pour plusieurs, en tout cas pour un certain nombre des 12... non, mais c'est important, ce que je vais dire, là, pour un certain nombre des 12, le fédéral ne mettait même pas d'argent, Mme la Présidente, alors que c'est un port fédéral.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**Mme Guilbault :** Ça fait que je pense que le Québec fait plus que sa part.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. M. le député.

**M. Derraji :** Je vais répéter ma question. J'aurais aimé avoir une bonne annonce pour le port de Québec, et j'en suis sûr et certain, que vous et moi... vous mesurez l'impact d'avoir un port dans notre Capitale-Nationale. Il demande 21,5 millions de dollars. Mme la ministre, Ottawa a déjà répondu oui, ils ont déjà donné 22,5 millions de dollars. La question

est très simple : Est-ce qu'aujourd'hui je comprends que vous allez répondre oui à la demande du port de Québec, de 21 millions? Le Québec... le fédéral a déjà dit oui. Si le fédéral n'a pas dit oui, je suis prêt à aller avec vous à Ottawa demander le 22,5 millions. Maintenant, la question : Et vous, allez-vous dire oui à la demande du port de Québec pour l'électrification d'un quai? C'est nécessaire. Sinon, on va laisser sur la table 22,5 millions du fédéral. Pas sûr que vous voulez ça.

**Mme Guilbault :** Bien, j'ai des idées où ils pourraient le réorienter, puis je vais y venir. Mais là, d'abord, le projet du port, on a un programme qui s'appelle le PIIM, et qui s'est terminé, et la demande du port n'a pas été déposée dans les délais du PIIM. On les avait avisés, et là, finalement, la demande était rentrée trop tard. Mais, de toute façon, je veux dire, nous, on est à l'écoute, on est ouverts, je parle régulièrement avec le port de Québec, et, quand ils auront un projet à nous déposer, ils vont le faire. Alors, les liens sont très bons.

Mais, sur l'argent du fédéral, je rappelle à mon collègue qu'il y a eu un refus maintenu du gouvernement libéral fédéral, notamment du député ici, le ministre Duclos, de s'engager par écrit à respecter le 40 % de contribution sur le tramway de Québec. Est-ce qu'il pense...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**Mme Guilbault :** ...qu'on devrait aller chercher...

**M. Derraji :** Ce n'est pas le même sujet.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**Mme Guilbault :** ...

**M. Derraji :** Ce n'est pas... ce n'est pas le même sujet.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**M. Derraji :** Je vais revenir au...

**Mme Guilbault :** ...c'est des fonds fédéraux pour le transport à Québec.

**M. Derraji :** Non, je parle du...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre, c'est M. le député qui a la parole.

**M. Derraji :** Je reviens aux 21,5 millions. Donc, le seul problème, le port n'a pas déposé au bon moment. Mais j'ai cru comprendre entre les lignes... vous êtes d'accord de financer ce quai, vous êtes pour, il faut juste qu'il dépose dans le prochain... la prochaine ouverture. Donc, c'est un oui pour le 21,5 millions de dollars pour le port de Québec.

**Mme Guilbault :** J'ai dit qu'on attend le dépôt du projet.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci, Mme la ministre. Nous devons poursuivre au prochain bloc, et je cède la parole au député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Merci, Mme la Présidente. Peut-être une petite question rapide, là, les... dans les cahiers de réponses qu'on obtenait, il y avait 40 millions, à peu près, là, qui étaient réservés pour les... l'étude sur les MR-73, le remplacement des MR-73 au métro de Montréal. Est-ce que c'est de l'argent qui est prêt à être utilisé dès maintenant? La réponse n'était pas claire, là, on plaçait ça sur un horizon de 10 ans.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Je vais avoir besoin peut-être de valider, là, la... l'organisation du montant.

**M. Grandmont :** Parfait. Je vais vous poser une autre question en même temps, pendant qu'on attend... en attendant la réponse, une autre question en lien avec le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Je me souviens que, quand les travaux ont été... Ça a été une de vos... un de vos premiers gros dossiers, là, quand vous êtes arrivée comme ministre, là.

**Mme Guilbault :** Le premier, oui...

**M. Grandmont :** Le premier.

**Mme Guilbault :** ...11 jours plus tard.

**M. Grandmont :** Vous aviez été très satisfaite, et à juste titre, je pense, là, des mesures de mitigation qui ont été mises en place, c'est-à-dire tout le transport collectif qui a été mis en oeuvre pour donner des solutions aux gens pendant la fermeture partielle, là, du pont-tunnel. Quelles mesures qui ont été mises en place à l'époque vont être conservées dans l'avenir? Est-ce qu'il y en a ou si on les enlève toutes?

**Mme Guilbault :** Bien, une mesure de mitigation, par définition, c'est pour mitiger une situation qui est temporaire. Quand le chantier va être fini, on va revenir avec un écosystème de mobilité qui était pareil comme avant le tunnel. Mais, de toute façon, on va voir, rendu là. Mais, pour l'instant... Puis le député salue les mesures de mitigation, mais je lui ferai remarquer que c'est nous qui les avons mises en place et qui les finançons. Je me souviens, entre autres, des lignes qu'on a ajoutées pour le métro Radisson...

**M. Grandmont :** Là, je parle du tunnel.

**Mme Guilbault :** ...pour des gens qui avaient des... certains pôles générateurs de déplacements pour l'emploi. Alors, je le remercie du compliment.

**M. Grandmont :** Mais donc vous me... Oui, bien, c'est parce que c'étaient des bonnes mesures. Mais souvent, quand des bonnes mesures fonctionnent, on peut les maintenir par la suite. C'est souvent le cas de choses qui ont été mises en place dans la région montréalaise, entre autres. Donc, je m'attendais à ce qu'on maintienne des services de transport collectif plutôt que de juste revenir à la normale, finalement, qui était du transport automobile seulement. Mais vous me confirmez que, dans le fond, on en revient à la... comme ça prévalait avant.

**Mme Guilbault :** Non, mais, ce que je dis, c'est que, par définition, c'est des mesures qui sont temporaires, donc ce n'est pas des mesures qui sont là pour rester nécessairement.

**M. Grandmont :** Non, je comprends, c'est assez clair.

**Mme Guilbault :** Mais on est en discussion avec l'ARTM pour voir est-ce qu'il y aura des mesures qui pourraient être conservées, si oui, lesquelles, et surtout quand et... qui et comment on va payer pour ces... pour cette nouvelle offre de transport, finalement.

**M. Grandmont :** Parfait.

**Mme Guilbault :** Parce qu'il faut comprendre que les choses ont un coût, évidemment.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**M. Grandmont :** Donc, on comprend qu'il y a des discussions avec l'ARTM. Et on pourra avoir un retour, un suivi là-dessus, éventuellement, sur les mesures qui pourraient être conservées.

**Mme Guilbault :** Sur la première question, le 40 millions?

**M. Grandmont :** Sur les mesures de mitigation qui pourraient être conservées.

**Mme Guilbault :** Oui, oui, oui, c'est ça.

**M. Grandmont :** Parfait. Merci.

**Mme Guilbault :** Bien, c'est parce que, là, le projet va se terminer. Donc, à la fin du projet, on va voir ce qu'il en est.

**M. Grandmont :** Est-ce que vous avez un retour pour les MR-73? Sinon, je vais enchaîner sur une autre question, là.

**Des voix :** ...

**M. Grandmont :** C'est un petit peu long.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça. En fait, c'est précisément 39,6, mais, si on arrondit...

**M. Grandmont :** Oui, oui, oui, c'est ça. Exact. Mais, je veux savoir c'est quand...

**Mme Guilbault :** Bon. C'est ça. Mais ça va faire partie du plan qu'on donne... Parce que les sommes qui sont réservées aux sociétés de transport sont prévues dans un plan annuel qu'on va partager avec elles sous peu. À chaque année, c'est la même chose. Et l'organisation de cette enveloppe-là va être prévue dans ce plan-là, pour lequel on a des discussions avec eux, évidemment, puis ça va être sous peu, d'ici l'été.

• (17 h 20) •

**M. Grandmont :** Bien là, vous me dites que ces sommes-là pourront être engagées par la STM rapidement?

**Mme Guilbault :** Ce que je dis que... ce que je dis, c'est que l'utilisation, la cadence d'utilisation, en tout cas, la façon de prévoir l'utilisation de l'enveloppe va être dans le plan en question, qui, lui, va être déposé. Ce n'est pas... ce n'est pas quelque chose dont on peut parler publiquement en ce moment. Même eux n'ont pas encore vu leur plan, là. Alors, dans les prochaines semaines...

**M. Grandmont :** Moi, je vous incite... Parfait. Bien, je comprends...

**Mme Guilbault :** ...le plan va leur être transmis. Puis je suis certaine qu'il va pouvoir y avoir accès aisément une fois qu'il sera transmis.

**M. Grandmont :** Je comprends que vous ne pouvez pas me donner la réponse maintenant, ici maintenant, mais je veux vous faire remarquer que, si on retarde trop le plan de remplacement des MR-73, là... 73, c'est un plan qui s'échelonne sur 12 ans. Dans 12 ans, les MR-73, ça va être les rames de métro les plus vieilles au monde. Donc, j'espère que ce sera rapidement qu'on pourra utiliser ces sommes-là.

**Mme Guilbault :** Oui. Mais moi, j'espère que mon collègue salue les 40 millions qu'on a dégagés à la demande de la STM. Parce qu'il faut commencer quelque part, là, il vient de le dire, ça prend du temps. Donc là, on va être capable d'étudier, pour la ligne verte et la ligne jaune, l'étude éventuelle du remplacement des wagons.

**M. Grandmont :** Parfait. Merci.

**Mme Guilbault :** Encore une fois un geste qu'on pose.

**M. Grandmont :** Merci. Le...

**Mme Guilbault :** Je le remercie de le saluer.

**M. Grandmont :** Prochaine question : Vous avez parlé du projet Optimus, à quoi vous faites référence, en lien avec le port?

**Mme Guilbault :** Bien, encore une fois, je vais laisser au port le soin de présenter son projet, là, ils sont en train de travailler un projet. Et...

**M. Grandmont :** Parce que...

**Mme Guilbault :** C'est parce que, là, moi, je ne sais pas. Puis là il y a une nouvelle administration, là. Alors, je vais les... Ce n'est pas à moi de présenter pour eux le projet. Je l'invite à les rencontrer, si ce n'est pas déjà le cas. En plus, ça doit être dans sa circonscription. Ah! non, ça doit être dans Jean-Lesage, peut-être.

**M. Grandmont :** Oui, c'est dans ma circonscription. Non, non, non, c'est dans ma circonscription. Bien, ça dépend...

**Mme Guilbault :** Bon, bien, raison de plus pour aller les rencontrer puis en savoir plus.

**M. Grandmont :** ...si c'est un projet du port, si c'est un projet... En tout cas, il y a une démarcation, mais tout ça... tout ça pour dire que le projet Optimus, en fait, on dirait que vous l'avez échappé, parce que...

**Mme Guilbault :** Bien non, je ne l'ai pas échappé. Il peut googler...

**M. Grandmont :** En tout cas, on n'avait jamais entendu parler de ça.

**Mme Guilbault :** Il peut googler «Optimus, port de Québec», il va tomber sur, entre autres, un article de Radio-Canada. Ça fait qu'il peut aller le consulter.

**M. Grandmont :** Parfait. Excellent. On ira voir ça. Plan de mobilité durable de votre ministère. Il y avait un plan d'action 2018-2023... 2018-2023. Comment va l'élaboration du prochain plan de... prochain plan d'action?

**Mme Guilbault :** Bien, on est en préparation d'une formule renouvelée, dans le sens où ce n'est pas nous qui l'avons fait, le plan de mobilité durable, on s'entend, c'est les libéraux, et donc on...

**M. Grandmont :** 2018-2023, là.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...on va laisser la ministre répondre, s'il vous plaît.

**Mme Guilbault :** Pardon?

**M. Grandmont :** Non. Je m'excuse. Je me suis échappé.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Continuez, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** C'est ça. Non, non, mais... Non, non, mais, effectivement, mon collègue a raison, c'est en 2018. Puis, comme il y a eu un changement de gouvernement en 2018, on pourrait peut-être penser que c'est nous qui l'avons fait, mais non. Puis, quand on la regarde, la PMD, probablement que mon collègue l'a sur son bureau à portée de main en tout temps...

**M. Grandmont :** Toujours.

**Mme Guilbault :** ...c'est bien la photo du député de Pontiac qui est dedans, qui était à l'époque ministre des Transports. Donc, alors, c'est ça. Donc, c'était le choix des libéraux de faire ça avec des éléments là-dedans pour lesquels ce n'est pas nous qui les avons décidés. Rétrospectivement, on regarde ça, est-ce que c'était réaliste dans son ensemble ou, en tout cas, est-ce que c'était optimal dans son ensemble. On l'aurait probablement fait différemment si ça avait été nous, mais on a vécu avec. Et là, maintenant, on travaille sur une manière renouvelée de présenter la vision du gouvernement en matière de mobilité au Québec, en matière de priorité à la mobilité, aux investissements en mobilité, au meilleur projet au meilleur endroit pour tous...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** En conclusion.

**Mme Guilbault :** ...les modes de transport, qui sont importants pour toutes les régions du Québec.

**M. Grandmont :** Et ça sort quand, normalement, à peu près?

**Mme Guilbault :** On est en train de le travailler.

**M. Grandmont :** O.K. Mais donc ça fait deux ans qu'on n'a pas de plan de mobilité durable, de plan d'action, mais vous travaillez sur quelque chose, puis on ne sait pas quand on va l'avoir.

**Mme Guilbault :** Mais, comme je disais, bien, c'est ça, par défaut, c'est reconduit. Les plans d'action qui ne sont pas redéposés...

**M. Grandmont :** D'accord.

**Mme Guilbault :** ...en nouvelle version sont comme reconduits par défaut. Mais... mais je tiens à le préciser, là, on travaille sur une formule renouvelée...

**M. Grandmont :** Parfait.

**Mme Guilbault :** ...renouvelée...

**M. Grandmont :** On a bien entendu.

**Mme Guilbault :** ...de la vision et surtout des actions concrètes, argent à l'appui, pas juste des souhaits puis des cibles théoriques...

**M. Grandmont :** Parfait. Merci.

**Mme Guilbault :** ...pour dans 10 ans, là, quelque chose de concret appuyé sur des chiffres.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**M. Grandmont :** Merci. Pont de Québec, La Société des ponts vous a demandé de revoir la forme de... les plans du tablier. Où est-ce qu'on en est dans l'échéancier pour une réfection du pont, du tablier du pont?

**Mme Guilbault :** Bien, il faudrait davantage leur poser la question. Nous, on avait un plan qui était...

**M. Grandmont :** C'est votre responsabilité, je m'excuse.

**Mme Guilbault :** Non, non, mais je parle du pont de Québec. Eux arrivent et nous disent... Le plan que nous, on avait, qui était prêt ou, en tout cas, qui était très avancé pour refaire le tablier ne leur convient pas. Alors là, nous, on est en discussion avec eux pour voir de quelle façon on peut trouver une façon de travailler où on va retarder le moins possible le chantier.

**M. Grandmont :** D'accord.

**Mme Guilbault :** Alors que nous, on était prêts.

**M. Grandmont :** Parfait.

**Mme Guilbault :** Puis comment on va collaborer dans tout ça...

**M. Grandmont :** Parfait. Donc, ce qui était sorti, c'était que...

**Mme Guilbault :** Avec toujours la sécurité des citoyens comme critère numéro un, je tiens à le dire.

**M. Grandmont :** Ce qui était sorti comme information, c'est que c'était un pont en béton trop lourd pour la structure du pont de Québec. Est-ce que, donc... dans votre nouvelle réflexion à venir puis dans les discussions, est-ce que vous envisagez abaisser, finalement, le tablier du pont pour permettre le passage de transport collectif et de camions, éventuellement, sur le pont de Québec?

**Mme Guilbault :** Si la question du collègue est de dire : Est-ce qu'on peut faire passer les camions sur le pont de Québec, parce que, selon lui, on n'a pas besoin de troisième lien?, je peux tout de suite dire que la réponse est non. Donc, on travaille avec le gouvernement fédéral. Il faut comprendre qu'avant que le gouvernement fédéral finisse par racheter le pont, on fonctionnait avec le CN. Donc, pour avoir accès à des données sur le pont comme tel, c'est complexe.

**M. Grandmont :** Correct, j'ai ma réponse.

**Mme Guilbault :** Et là... Bon, parfait.

**M. Grandmont :** Parfait. Merci. La phase II, donc elle est, pour l'instant, justement, suspendue, là, pour la réfection de la tête des ponts, la phase II est suspendue. On est d'accord là-dessus?

**Mme Guilbault :** Elle est en train d'être réévaluée...

**M. Grandmont :** Réévaluée.

**Mme Guilbault :** ...à la lumière des nouveaux... des projets qui vont... qui ont lieu à Québec.

**M. Grandmont :** Est-ce que... est-ce que la tête des ponts, la refonte de la tête des ponts, la partie autoroutière, donc la phase II, est essentielle à la mise en place d'un... d'une voie réversible sur le pont Pierre-Laporte?

**Mme Guilbault :** Est-ce que la phase...

**M. Grandmont :** Je reprends ma question : Est-ce qu'une voie réversible sur le pont Pierre-Laporte, c'est une voie que vous envisagez?

**Mme Guilbault :** Cette question-là nous a déjà souvent été posée, puis on a déjà dit que ce n'était pas possible pour toutes sortes de raisons.

**M. Grandmont :** D'accord. Donc, la réponse, c'est non. On en vient maintenant au troisième lien.

**Mme Guilbault :** Bien, cette question... je veux dire, la voie réversible, là, moi, je parle de la voie réversible, qui nous a été posée.

**M. Grandmont :** Oui, oui, oui, c'est ça, exactement.

**Mme Guilbault :** O.K. Parfait. Excusez.

**M. Grandmont :** On en vient maintenant au troisième lien, parce que je voulais quand même en parler avec vous aujourd'hui. La notion de sécurité économique, est-ce que vous avez des études sur la sécurité économique qui vient supporter votre argumentaire en faveur du troisième lien?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est une évidence que, pour sécuriser...

**M. Grandmont :** Non, je veux des... je parle d'études.

**Mme Guilbault :** Bien, dans l'ensemble des 8 000 pages, c'est en filigrane à plusieurs endroits, là. Je veux dire, la marchandise ne peut pas passer sur un autre pont que le pont Pierre-Laporte. Et, quand on parle, entre autres, aux entreprises de la région, pour plusieurs, c'est une évidence aussi.

**M. Grandmont :** Donc, c'est une évaluation empirique...

**Mme Guilbault :** Je n'en dis pas plus pour l'instant.

**M. Grandmont :** C'est une évaluation empirique que vous faites. Il n'y a pas d'étude. Dans l'ensemble des contrats que vous avez donnés, vous n'avez pas donné aucun contrat qui viendrait justifier, appuyer l'argument de la sécurité économique. C'est ce que je comprends.

**Mme Guilbault :** C'est une évidence.

**M. Grandmont :** C'est une évidence...

**Mme Guilbault :** C'est une évidence, sauf pour Québec solidaire, là.

**M. Grandmont :** ...mais c'est une évidence que vous n'avez pas...

**Mme Guilbault :** C'est une évidence, la sécurité commerciale.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Une personne à la fois, s'il vous plaît.

**M. Grandmont :** Oui, merci. Je m'excuse. Je pensais qu'elle terminait, parce que vous parliez... Mais donc c'est une évidence que vous n'avez pas mandaté une firme pour étudier la sécurité économique.

**Mme Guilbault :** Mais, dans l'ensemble des études qu'on a, c'est nommé à plus d'une reprise que la marchandise, que les camions peuvent juste passer sur un pont en ce moment.

**M. Grandmont :** Dans l'étude de la CDPQ...

**Mme Guilbault :** Donc, dans... Puis la sécurité commerciale est mentionnée aussi dans l'étude du...

**M. Grandmont :** Ça fait l'objet d'un paragraphe.

**Mme Guilbault :** ...dans le rapport, oui, c'est ça. Bien, c'est parce qu'il y a...

**M. Grandmont :** C'est ça. O.K. Parfait.

**Mme Guilbault :** ...une courte section sur le troisième lien. Le mandat principal portait sur le tramway. Donc, oui, c'est évoqué aussi dans le rapport de la caisse, mais c'est surtout une évidence généralisée pour la majorité des citoyens de la capitale et de Chaudière-Appalaches.

**M. Grandmont :** Et donc je vous rappellerai, Mme la ministre, ce que la CDPQ Infra dit dans son rapport, que ce n'est pas son mandat de l'étudier. Et donc vous, de votre côté, vous n'avez pas mandaté de firme pour étudier la sécurité économique. Il n'y a pas eu de mandat.

**Mme Guilbault :** Mais je ne comprends pas ce que le député... On a fait... on a 36 millions de déboursés pour des études. Alors, ça a fait partie... Si vous regardez, entre autres, des études, là, on reprend les trois objectifs qu'on avait depuis le début, depuis 2018 : optimiser le transport des marchandises, la fluidité, etc. Alors, optimiser le transport des marchandises, c'est de la sécurité économique. C'est un synonyme...

**M. Grandmont :** Parfait. J'ai eu ma réponse.

**Mme Guilbault :** ...et c'est partout dans les études. Alors, oui, c'est omniprésent dans toutes les études.

**M. Grandmont :** Merci. Vous avez souligné tout à l'heure que c'était historique, là, ce n'est peut-être pas exactement vos mots, là, mais que 23 entreprises ont participé à l'appel d'intérêt intergalactique, là, que vous avez lancé pour le troisième lien.

**Mme Guilbault :** Universel.

**M. Grandmont :** Universel. J'aimerais juste vous rappeler quand même qu'il y a 121 entreprises qui ont participé à l'appel d'intérêt pour le tramway, puis c'était juste un appel d'intérêt planétaire, donc c'est cinq fois plus.

**Mme Guilbault :** Et quelle est la question?

**M. Grandmont :** Est-ce que vous trouvez ça réjouissant pour le tramway de Québec?

**Mme Guilbault :** Mais c'est deux projets importants. Ce n'est pas... Moi, j'ai comparé l'engouement pour le troisième lien aux autres projets majeurs pour lesquels le ministère a fait des appels d'intérêt. Le tramway, le maître d'oeuvre, c'est la Caisse de dépôt. Mais, oui, ce sont deux bonnes nouvelles.

• (17 h 30) •

**M. Grandmont :** C'est juste que vous ne l'avez pas beaucoup souligné pour le tramway. Je voulais vous l'entendre dire.

DMA, déficit de maintien d'actif, 22,5 milliards de dollars pour les routes, on le sait, c'est énorme. Ça, on est tous d'accord avec ça, il y a un gros rattrapage à faire, évidemment, évidemment. Et là vous voulez ajouter un troisième lien puis un pont à Tadoussac, rajouter encore plus d'infrastructures de transport. Dites-moi comment c'est logique, dans une perspective d'avoir des bonnes infrastructures sécuritaires, de rajouter des infrastructures dans un contexte où le déficit de maintien d'actif est très difficile à supporter.

**Mme Guilbault :** Mais c'est pour ça que je le disais tout à l'heure, il faut trouver l'équilibre entre le maintien et la bonification. Actuellement, dans l'enveloppe globale du routier, on est à 85 % dans le maintien, donc la grande, grande majorité de l'argent dans le maintien. Mais, ceci dit, et je pense que je l'ai dit en réponse à ma collègue d'Argenteuil, on ne peut pas écarter ou faire fi de manière dogmatique de tout nouveau besoin routier. Ce n'est pas vrai, là. Je veux dire, il y a du développement qui se fait, il y a du développement économique qui se fait, du développement démographique. Il y a plus de citoyens aujourd'hui qu'il y en a eu à l'époque. Il y a beaucoup de nouveaux arrivants, on le sait, ça fait l'objet de beaucoup de... Alors, il y a plus de gens au Québec qu'il y en avait à une autre époque puis il y a des besoins industriels aussi à travers ça. Alors, c'est sûr qu'il y a des besoins pour des nouvelles structures.

**M. Grandmont :** Parfait. Merci.

**Mme Guilbault :** Il faut juste trouver l'équilibre entre les deux.

**M. Grandmont :** Il y a combien de personnes à l'ouverture de votre... du futur troisième lien, là, qui vont utiliser le troisième lien à l'ouverture? Combien de déplacements enregistrés par jour, selon les études que vous avez actuellement?

**Mme Guilbault :** C'est que... oui, parce que, là, on va annoncer sous peu le choix du corridor et, une fois qu'on aura le choix du corridor, on va pouvoir raffiner les études, entre autres les patrons de déplacement, puis tout ça, sur le corridor en question, ce qui va nous permettre de raffiner notre approximation de l'achalandage anticipé.

**M. Grandmont :** O.K. Donc, vous dites, dans le fond : On va procéder par trouver un corridor en premier, puis après ça on va raffiner les études pour savoir à quels besoins ça va répondre. C'est ce que vous dites.

**Mme Guilbault :** Non. Ce que je dis, c'est que, sur... les corridors actuels sont documentés en fonction de plusieurs critères, et donc, c'est ça, pour faire le choix, entre autres le coût, et les risques, et les contraintes de construction. On comprend que, quand on construit un lien interrives, les coûts puis les risques de construction, c'est un paramètre qui est très, très, très important.

**M. Grandmont :** Je comprends. Merci.

**Mme Guilbault :** Non, mais c'est... Mais, Mme la Présidente, il faudrait...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...M. le député, vous posez des très bonnes questions, on va laisser la ministre répondre.

**Mme Guilbault :** Donc, alors, les coûts et les risques de construction dans un projet comme ça sont un paramètre très important, ça fait partie de ceux à la lumière desquels on évalue les quatre corridors restants. Et, une fois que le corridor va être choisi, on va pouvoir le documenter davantage. Et, parce qu'il y a un souci logique aussi, on ne va pas raffiner jusqu'au bout les études pour chacun des quatre corridors, alors qu'il y en a trois sur quatre qui ne seront pas retenus.

**M. Grandmont :** Parfait. Merci. Donc, quand on fait des grands projets d'infrastructure, puis je sais que vous êtes familière avec les grands projets, vous avez lu là-dessus, évidemment, puis vous en gérez, on commence toujours par une étude de besoins. Il y a un besoin qui s'exprime. Après ça, bien, l'étude d'opportunité nous donne le projet, nous donne la solution qui va répondre aux besoins.

Donc, je répète ma question, qui devrait être la première question à laquelle on répond : Combien de personnes vont emprunter un troisième lien, dès son ouverture, par jour?

**Mme Guilbault :** Bien, je viens de répondre à ça, Mme la Présidente.

**M. Grandmont :** Bien non, je n'ai pas eu de réponse.

**Mme Guilbault :** Le choix du corridor va nous permettre de raffiner les études sur l'achalandage éventuel de ce corridor-là. À date, le seul corridor pour lequel on avait fait davantage d'études précises, c'était le corridor centre-ville à centre-ville, qui ne sera pas le corridor retenu. Mais, sur l'étude des besoins, des études d'opportunité, il y en a, là. Je le réfère à notre site Internet, les 8 000 pages, là, dont on parle souvent, il y en a, des études d'opportunité là-dedans.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**M. Grandmont :** Merci.

**Mme Guilbault :** J'en ai lu, moi, plusieurs. Alors, il va en trouver.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. M. le député.

**M. Grandmont :** Donc, voilà. Je... Vous voyez que... le ridicule de la situation dans laquelle la CAQ nous met, on veut pousser un projet sans savoir si ça répond à un réel besoin. On fait les choses à l'envers, Mme la Présidente. On a décidé de regarder à quel corridor on va... quel corridor on va utiliser pour faire passer une infrastructure sans savoir si ça répond à un besoin. C'est bien ça que la ministre a dit, finalement.

Moi, ce que j'ai compris de l'échange, si vous me permettez, pour terminer, peut-être, notre échange aujourd'hui, c'est que la ministre, évidemment, a expliqué pendant les dernières heures combien on était pris à la gorge, que les finances publiques, c'est serré, qu'il faut faire des choix. Mais ce qu'on comprend aussi, c'est qu'il y a des choix qui se font en faveur du transport routier au Québec, malheureusement, et on néglige le transport collectif, à preuve l'article, ce matin, qui est sorti sur les stations de métro. On est en train de perdre complètement le contrôle au niveau de l'entretien de ces stations-là. Et, malgré le fait que c'est l'infrastructure la plus utilisée au Canada et que Montréal est quand même un acteur économique important, on est en train de laisser se dévitaliser l'infrastructure la plus importante qu'on a au Québec. Moi, je trouve ça très dommage, Mme la Présidente. Je me serais attendu à des réponses... à d'autres réponses de la part de la ministre.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci, M. le député. Nous poursuivons avec le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Merci, Mme la Présidente. Un autre dossier. Il date quand même de votre prédécesseur. Je vais juste vous citer l'article de M. Charles Lecavalier en date du 25 novembre 2022, à la veille de... oui, vous étiez ministre des Transports. Ça touche, Mme la ministre, le programme FORT, que vous connaissez très bien.

**Mme Guilbault :** Le fonds, vous voulez dire?

**M. Derraji :** Oui, le FORT, oui. Le fonds, le FORT, oui.

**Mme Guilbault :** Mais ce n'est pas un programme, c'est un fonds qui finance les...

**M. Derraji :** Le fonds, le fonds, le fonds. Le Fonds des réseaux de transport terrestre. Où on est aujourd'hui?

**Mme Guilbault :** Pardon?

**M. Derraji :** Où on en est aujourd'hui par rapport à ce fonds, la situation de ce fonds?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est ça, juste pour situer les gens, c'est un fonds qui sert à financer nos travaux. Alors, ce n'est pas un programme qui a un début puis une fin, là. Mais donc aujourd'hui... Attendez, j'ai mes... j'ai mes chiffres quelque part, là. Ah! Bon. Je veux juste être sûre d'avoir les bons chiffres. Mais, en fait, qu'est-ce qu'il veut dire par : Où on en est? Juste pour comprendre la question, là.

**M. Derraji :** Ah! oui, parce que...

**Mme Guilbault :** Le montant? Les revenus?

**M. Derraji :** Bien, est-ce que le fonds est excédentaire? Est-ce qu'il est déficitaire? S'il est déficitaire, de combien? Bien, vous maîtrisez mieux que moi vos dossiers, Mme la ministre. C'est un fonds que vous connaissez par coeur.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Oui, bien, les revenus, voyez, on a des revenus...

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Ah oui! O.K., excusez. C'est parce que j'étais projetée en 2029-2030 dans mon tableau, c'est pour ça. Bon. Mais, cette année, 2025-2026, c'est ça, effectivement, j'ai 1,8 million... milliard, en fait, c'est ça, c'est en millions... c'est en milliers, 1,8 milliard excédentaire.

**M. Derraji :** Cette année, le fonds, il est excédentaire de 1,8 milliard?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Derraji :** Le fonds le FORT?

**Mme Guilbault :** Le FORT, oui.

**M. Derraji :** Oui. Il est excédentaire de 1,8 milliard?

**Mme Guilbault :** Bien oui, en 2025-2026.

**M. Derraji :** O.K. Pouvez-vous déposer cette information, s'il vous plaît, aux membres de la commission?

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Vous l'avez possiblement, même, le tableau, dans vos cahiers.

**M. Derraji :** Non. Non, et je peux vous référer...

**Mme Guilbault :** Bien, enfin, oui, oui, oui, on peut le...

**M. Derraji :** ...je peux vous référer à... Non...

**Mme Guilbault :** Parce que ça, ça doit être au budget quelque part, là. Je n'ai pas la page par coeur, mais, c'est sûr, c'est au budget, le tableau du FORT.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Alors, juste pour confirmer, vous confirmez que vous allez envoyer les informations à la secrétaire, s'il vous plaît, avant la fin de la commission? Merci.

**Mme Guilbault :** Les informations sur la situation financière du FORT, oui, on va les envoyer.

**M. Derraji :** O.K. Oui. Surtout que vous avez dit que, maintenant, il est excédentaire de?

**Mme Guilbault :** 1,8 milliard.

**M. Derraji :** 1,8 milliard, l'excédent, en cette année, du programme du FORT, le fonds FORT. Il n'est pas déficitaire, le fonds FORT? Le fonds n'est pas déficitaire?

**Mme Guilbault :** Non, non. 1,808 milliard.

**M. Derraji :** Excédentaire? C'est un excédent?

**Mme Guilbault :** Excédentaire. Oui.

**M. Derraji :** O.K. Je vous réfère, Mme la ministre, au cadre financier, parce que je ne sais pas où vous avez trouvé ça, mais, en 2023-2024, dans le plan budgétaire, on savait déjà que le FORT serait déficitaire, notamment en raison de ce que vous connaissez, mais je ne vois nulle part qu'il est excédentaire.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, oui. Non. Mais, oui, il est excédentaire. Mais, excusez, j'ai manqué... C'est parce que j'essaie de... Je veux juste être sûre de pouvoir donner le maximum d'information qui est publique versus ce qui n'est pas public. Parce que, moi, dans ma tête, c'est public, ça. Je ne sais pas s'il a regardé le budget qu'on a déposé, mais c'est quelque chose qui est au budget. Donc, je suis comme surprise par les questions. Ça fait que j'essaie de voir s'il y a quelque chose qui devrait être public puis qui ne l'est pas, mais, non, c'est tel quel.

**M. Derraji :** Ah! bien, c'est un fonds qui est public. Il doit l'être, Mme la Présidente... Mme la ministre. C'est pour cela que je vous ai posé la question. Depuis 2019-2020, on sait que les dépenses du FORT ont augmenté cinq fois plus vite que les sources de revenus autofinancées. Les sources de revenus — vous les connaissez par coeur, il y a les droits et permis, taxes sur les carburants, transferts du FECC, revenus de péage — sont indisponibles. Et on a déjà... dans le calcul qu'on a, il n'est pas excédentaire. Donc, c'est pour cela que je suis surpris. J'aimerais bien que vous déposiez l'information, qu'on puisse la vérifier avec vous. Et, même dans le document synthèse du chantier de la mobilité durable, page 6, ça dit que le fonds est déficitaire.

• (17 h 40) •

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Bien, c'est ça, exactement, il est en surplus.

**M. Derraji :** Il est en surplus en cette année?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Derraji :** O.K. Les prévisions pour les prochaines années et l'année dernière?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est ça que j'essaie de voir, qu'est-ce qui est public ou pas, parce que je n'ai pas le budget avec moi. Ça fait que je ne sais pas, là, ce qui est public dans le budget...

**M. Derraji :** Bien, c'est un fonds qui est public, madame...

**Mme Guilbault :** ...je ne l'ai pas par coeur.

**M. Derraji :** ...c'est un fonds qui est public, Mme la... Il n'y a pas quelque chose de caché...

**Mme Guilbault :** Bien oui, mais, tu sais, je veux dire...

**M. Derraji :** C'est un fait public, là.

**Mme Guilbault :** ...je pense, le député comprend qu'il y a des données financières qui sont... qui ne sont pas publiques actuellement parce... pour toutes sortes de raisons, que ce soient des projections ou autres, là. Ça fait que je vais juste le valider comme il faut, ce qu'on peut donner et ce qu'on ne peut pas donner.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Poursuivez, M. le député.

**Mme Guilbault :** Mais, si j'avais un budget à portée de main, je pourrais le comparer avec le document public du budget, mais je ne l'ai pas ici.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. M. le député.

**M. Derraji :** Oui. Mais, Mme la ministre, on sait très bien... et, depuis... je vous ai mentionné : depuis 2022, on le voit dans ce tableau, ça, c'est le tableau de Charles Lecavalier, revenus et dépenses du Fonds des réseaux de transport terrestre, on voit très bien que les dépenses sont plus élevées que les revenus. La répartition des dépenses du Fonds de réseaux de transport terrestre, on voit aussi. Ma question : Je veux juste savoir, les dépenses versus les revenus, est-ce que vous êtes arrivés au point de l'équilibre que vous êtes en mesure aujourd'hui de déclarer qu'il y a un excédent de 1,9 milliard.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien là, le tableau de l'article de Charles Lecavalier, je ne l'ai pas avec moi, là, ça fait que je ne sais pas c'est quoi. Je ne vois pas le titre, je ne vois pas la légende, c'est trop loin, ça fait que je ne peux pas le comparer avec ce qu'on a ici, mais...

**M. Derraji :** Oui, mais le cumul... le surplus que vous avez dit aujourd'hui, c'est un cumul, c'est un cumul de plusieurs années. Mais, cette année, est-ce que le fonds... est-ce que le fonds a réalisé un déficit ou bien un excédent?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** ...mais là c'est parce que, dans le fond, moi, je suis sur l'année en cours... Mais non, c'est ça, l'année... On est en 2025-2026, ça fait que c'est correct, c'est public, l'année en cours. Ça fait que, oui, c'est ça. Mais c'est parce que c'est l'excédent cumulé aussi, là. Nous, on fonctionne avec l'excédent cumulé, qui est à 1,8 milliard. Mais cette année, il y a un déficit de 96,7... bien, 96,8 milliards... millions.

**M. Derraji :** Bien, voilà, c'est ça. Là, maintenant, on s'entend. Parce que vous avez dit que, cette année, c'était un excédent. Ce n'est pas un excédent. Ma question, elle était par rapport à cette année. Cette année, c'est un déficit. Vous m'avez répondu...

**Mme Guilbault :** Ah! bien oui, cette année... oui, c'est l'excédent...

**M. Derraji :** Mais je n'ai pas terminé, je n'ai pas terminé, je n'ai pas terminé.

**Mme Guilbault :** Ah! oui, parfait. Excusez.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** On va juste laisser le député terminer sa question.

**M. Derraji :** Je veux juste terminer. J'ai posé la question par rapport à cette année : Est-ce que, oui ou non, il y avait un déficit? Vous m'avez répondu avec un surplus cumulé. Ce surplus cumulé est de combien d'années?

**Mme Guilbault :** Le surplus est... Bien, de combien d'années? Depuis 2021.

**M. Derraji :** Mais c'est depuis la création du fonds, j'imagine.

**Mme Guilbault :** La création du... Bien, donc...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Oui, c'est... Le fonds...

**M. Derraji :** Bien, parce que je veux juste comprendre comment vous faites votre calcul.

**Mme Guilbault :** Le fonds, il date de...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** ...2010.

**M. Derraji :** Excellent.

**Mme Guilbault :** C'est vous qui l'avez créé.

**M. Derraji :** Oui. Maintenant, cette année, on vient de s'entendre qu'il y a un déficit. Les dernières années aussi, il y avait un déficit. Les projections futures, c'est aussi...

**Mme Guilbault :** Bien, deux dernières.

**M. Derraji :** Les deux dernières, c'est des déficits. Cette année, c'est en déficit. Les projections pour les prochaines années, je les ai, c'est aussi des déficits. Je peux même vous les partager. Vous projetez, en 2026-2027, 970 millions. 2027-2028, on parle de 2,6 milliards cumulés. Déficit de l'année : 1,7 milliard. Vous avez, sur votre table, un rapport du chantier sur le financement des réseaux de transport. Est-ce que vous allez le rendre public?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** C'est ça. Bien, est-ce qu'il fait référence à une étude de Raymond Chabot avec huit sujets?

**M. Derraji :** Je fais référence à l'étude du chantier de la mobilité durable. C'est un document... Je vais vous le dire exactement. C'est : «Des solutions sont [...] discutées dans le Chantier sur le financement de la mobilité durable, commencé depuis 2019, qui a mené à un document synthèse en 2021 et puis à un rapport de recommandations en 2024.» Ce rapport n'a jamais été rendu public. Comptez-vous le rendre public?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est parce que... Je ne sais pas s'il veut me montrer le document. Parce que moi, j'ai lu une étude et je sais qu'il y a quelque chose qui a été rendu public, là, il y a eu un chantier de... sur le financement de la mobilité durable, ou quelque chose comme ça. Je pense, c'est mon prédécesseur qui avait fait ça.

**M. Derraji :** ...

**Mme Guilbault :** C'est ça, exact.

**M. Derraji :** ...

**Mme Guilbault :** Mais il y a quelque chose qui a été rendu public à la suite de ça.

**M. Derraji :** Non, non, c'est un document synthèse en 2021.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député, je vous invite à revenir à votre siège.

**Mme Guilbault :** Ah! bien, c'est moi qui l'avais invité, à sa décharge.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Si vous souhaitez déposer le document, avec plaisir, nous pourrions faire peut-être une copie.

**Mme Guilbault :** C'est moi qui l'ai invité.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Je comprends. Revenez, s'il vous plaît. C'est votre temps qui est en train d'écouler. Il vous reste 7 min 50 s.

**M. Derraji :** ...oui, le document, ce n'est pas vous, Mme la ministre, c'est un document synthèse en 2021. Et il y avait un rapport de recommandations, mais ça, c'est vous, c'est 2024, mais il n'a pas été rendu public. Le premier, ce n'est pas vous, mais le deuxième, les recommandations, c'est vous, c'est 2024. Ma question : Est-ce que vous allez le rendre public?

**Mme Guilbault :** Bien là, c'est ça, il faudrait l'analyser. C'est probablement le même document, là, dont... que j'ai en tête, là, mais, enfin... De toute façon, on va l'analyser. Il faudrait que... Ça fait un bout de temps, là, que je l'ai lu. J'ai en tête les huit sujets, mais il faudra qu'on l'analyse. De toute façon, moi, les... je l'ai dit, là, on respecte les lois, puis les critères, puis tout ça, de loi d'accès, puis tout ça. Alors, les professionnels du sujet vont se pencher sur l'opportunité de la diffusion, en tout ou en partie, du document dont il est question.

**M. Derraji :** Mais, Mme la ministre, vous savez très bien que le gouvernement doit respecter la Loi sur l'administration publique — là, écoutez bien ce que je vais vous dire — qui prévoit que le FORT devrait être autofinancé par ses revenus propres. On n'est pas là, Mme la ministre, il n'est pas financé par les fonds propres, ni la taxe sur les carburants, ni les droits et permis, ni les transferts du FECC. Et vous avez entre vos mains un excellent document, que j'ai déjà lancé un avis de recherche parce que je ne le trouve pas. Lancez le document publiquement, ayons une discussion publique, parce que, probablement, les gens vont vous aider à trouver la meilleure solution pour équilibrer. Je vais vous dire pourquoi. Je sais que vous comme moi, on est sensibles aux impôts des citoyens québécois. Maintenant, on comble le déficit avec l'argent des contribuables québécois, on pige, dans le fonds consolidé, de l'argent pour financer le programme, le fonds FORT. Est-ce qu'on est d'accord, Mme la ministre?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...

**Mme Guilbault :** Bien, le député me dit : Il pourrait y avoir des gens, autour de la table, qui pourraient l'aider à aller chercher de l'argent. Puis, ensuite, il me dit : On est sensibles aux impôts que paient les Québécois. Bien, dans les deux cas, Mme la Présidente, j'ai une manière de lui proposer lui-même de m'aider puis d'être sensible aux impôts que les Québécois envoient au gouvernement fédéral : de solliciter davantage d'appuis.

Ce n'est pas un secret qu'il nous révèle aujourd'hui, là. Ça coûte cher, les transports, ça coûte cher, les infrastructures. Le gouvernement fédéral s'est désengagé des infrastructures. On s'attend à ce que le nouveau gouvernement remette des programmes d'infrastructure. On a besoin d'aide du fédéral. Les impôts des Québécois qui nous écoutent, ils vont aussi au fédéral, puis ces mêmes Québécois là, ils ont besoin de routes, n'en déplaise à Québec solidaire, là. On a, entre autres, besoin de routes, puis le FORT, il finance, entre autres, les routes.

Puis l'autre élément sur le FORT comme tel, mais parce que c'est important : Quand on a des excédents, là... Tu sais, des fois, je parle, entre nous, du «sleeping money», là, l'argent dormant. Donc, quand on a un excédent, c'est normal de le réutiliser l'année d'après. On ne va pas laisser gonfler des excédents juste pour des excédents. Tu sais, oui, il y a des questions, des fois, de fructification, mais c'est normal d'utiliser l'argent qu'on a...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**Mme Guilbault :** ...malgré les déficits.

**M. Derraji :** Mme la ministre, je vous ai posé une question très simple : Est-ce que vous allez rendre public le rapport de recommandations de 2024?

**Mme Guilbault :** J'ai répondu tout à l'heure. J'ai dit que, conformément à la loi d'accès à l'information et aux documents des organismes, là, cette loi-là, on va étudier l'opportunité de le rendre public ou non, en tout ou en partie.

**M. Derraji :** Je suis dans la mesure de vous contredire, ça n'a rien à voir avec la loi à l'accès à l'information. C'est un document synthèse de 2021. Il y avait des travaux menés dans le cadre du Chantier sur le financement de la mobilité durable et, par la suite, il y avait un rapport avec des recommandations, que vous refusez de dévoiler depuis 2024. Le fonds est déficitaire, Mme la ministre. Le fonds, il est déficitaire. Il est payé par l'argent des contribuables parce que le fonds n'arrive pas à s'autofinancer et il ne respecte même pas la Loi sur l'administration publique.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**M. Derraji :** Il ne respecte pas la Loi sur l'administration publique.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, Mme la...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Allez-y.

• (17 h 50) •

**Mme Guilbault :** Bien, Mme la Présidente, c'est parce qu'on respecte la Loi d'accès que je dis aujourd'hui... Il me pose cette question-là, là, il y a 10 minutes. Bon. Alors, moi, je lui réponds qu'on en prend acte, de la question. Je connais le document en question, donc... Mais, au-delà de moi, mes équipes, qui sont spécialisées de ça, là... Des documents, on en diffuse. Moi, j'ai toujours un a priori pour diffuser les choses quand c'est possible, là, je n'ai rien à cacher, puis tout ça, mais, bon, on fonctionne avec les règlements. Alors, on va évaluer le document à la lumière de la demande qui nous a été formulée, encore une fois, il y a maximum 15 minutes, et on va prendre une décision en fonction des lois et règlements quant à la diffusion.

**M. Derraji :** Je tiens à vous rappeler, Mme la ministre, que j'ai le document Étude externe sur les outils de financement. Le contrat a été accordé en janvier 2023, début des travaux en février 2023, les résultats attendus : automne 2024. Il y avait les effets de l'application des huit outils identifiés par le chantier sur l'environnement socioéconomique du Québec, et vous avez pris la décision de ne pas dévoiler les conclusions. Est-ce que... parce que les conclusions ne font pas affaire à votre vision d'aller trouver l'équilibre et le manque à gagner dans le fonds FORT?

**Mme Guilbault :** Non, mais, Mme la Présidente, au-delà de l'étude à laquelle il fait référence, pour laquelle j'ai répondu, je pense, trois fois, là, la question est excellente, puis le sujet, il est pertinent puis il est très complexe : le financement de la mobilité, dans un territoire de 1,6 million de kilomètres carrés, à 9 millions de personnes pour payer pour tout ça. Je l'ai souvent dit, je le dis sans arrêt. Sûrement, sur nos commissions parlementaires, je l'ai dit aussi. Et la réflexion, elle est nécessaire. Il y a des éléments sur lesquels on a du contrôle, entre autres des gains d'efficacité. Ce n'est pas compliqué, un fonds : soit tu augmentes... soit tu réduis tes dépenses, soit tu augmentes tes revenus quand tu as un déficit. Donc, il faut, oui, agir sur les revenus, mais sur les dépenses.

Et, la loi n° 62 qu'on a adoptée, ce n'est pas anodin, être capables de faire nos projets d'infrastructure puis que ça coûte moins cher. Et la contribution du fédéral, ce n'est pas anodin non plus. Je pense que mon collègue comprend que, si tu ajoutes de l'argent fédéral dans un montage financier pour un projet, tu réduis la dépense du gouvernement du Québec d'autant. Alors, c'est très... Si ça l'intéresse pour vrai, ce sujet-là...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**Mme Guilbault :** ...surtout qu'il compte être ministre des Transports l'année prochaine...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci, Mme la ministre. Merci.

**Mme Guilbault :** ...je l'invite à se joindre à nous pour...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci, Mme la ministre. M. le député.

**M. Derraji :** ...j'irai avec vous réclamer l'argent au fédéral si j'ai un engagement aujourd'hui que, les 200 millions que vous avez pour garage Newton, vous n'allez pas la laisser sur la table. C'est dans les deux sens, Mme la ministre. Vous avez déjà 200 millions, hein, pour le garage Newton. On n'en parle plus, il est enterré.

Je vais revenir au FORT, Mme la ministre. Vous savez très bien qu'il est déficitaire. Vous cherchez de l'argent dans le fonds consolidé. Dans le fonds consolidé, il y a de l'argent du fédéral. Ma question est très simple. Vous ne respectez pas la Loi sur l'administration publique. Le fonds, il est déficitaire. Quelle est votre solution? Je sais que vous n'allez pas rendre publiques les conclusions. Quelle est votre solution pour que le fonds respecte la Loi sur l'administration publique?

**Mme Guilbault :** Bien, Mme la Présidente, je tiens à dire qu'il n'y a jamais d'argent fédéral qui reste sur la table. Est-ce que le député libéral de Nelligan est d'accord avec moi que le gouvernement du Québec devrait décider lui-même

des projets qu'il souhaite financer, a besoin du soutien du fédéral et devrait pouvoir décider à quoi ça devrait servir? Et, quand le fédéral veut décider à notre place et éviter de financer un projet qui est une priorité du gouvernement...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Merci, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** ...ce n'est pas idéal.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Nous allons poursuivre maintenant avec le prochain bloc. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, la parole est à vous.

**M. Arseneau :** Merci beaucoup, Mme la Présidente. J'aimerais aborder la question du transport aérien avec Mme la ministre. L'an dernier, au budget de mars 2024, on avait inscrit un montant supplémentaire à celui du PAAR, donc un montant de 9 millions de dollars sur trois ans, pour un total de 27 millions, qui devait permettre d'améliorer la desserte aérienne dans nos régions. On n'a jamais eu connaissance du lancement d'un programme ou d'une affectation de cette somme-là pour quoi que ce soit. Est-ce que le montant a été utilisé ou il a été retransféré au fonds consolidé du gouvernement du Québec?

**Mme Guilbault :** Oui, oui, oui, il a été... il a été inclus, en fait, dans l'enveloppe du... Là, je cherche mon... H.1. Bon. C'est qu'en fait, quand on regarde les montants du PAAR, je ne sais pas si je l'ai dans ma fiche, là... Bien, de toute façon, il peut le voir, là, aussi dans le budget. Je ne l'ai pas. Il est où, mon montant...

**M. Arseneau :** Cette année, il y a un budget qui est de l'ordre de 59 millions.

**Mme Guilbault :** C'est ça.

**M. Arseneau :** L'an dernier, le budget était de 48 millions pour le PAAR et 9 millions pour un autre programme qu'on imaginait qui serait mis en place pour soutenir les dessertes, mais on n'a jamais vu la couleur de cet argent-là. Est-ce qu'il a été dépensé, cet argent-là? Est-ce qu'il a été investi?

**Mme Guilbault :** Bon. Enfin... Oui, oui, l'argent est dépensé, mais, de toute façon, le député l'a dit lui-même, là, on était à 50... à 48 millions et on est à plus 9, ce qui fait 57, et là on est à 59. Donc, globalement... mais c'est juste que, oui, on a une seule et même enveloppe, sauf que c'est quand même plus d'investissement dans l'aérien. Puis, il faut dire, à travers ça, on l'a dit ce matin, on a bonifié l'enveloppe du... on a bonifié le programme du PAAR, le PAAR comme tel, et donc il y a plus de billets qui se vendent. Donc, on offre un service accru et un nombre accru de dessertes à nos citoyens.

**M. Arseneau :** Mais, l'an dernier, sur les 48 millions plus le 9 millions, ce n'est pas la totalité des sommes qui ont été employées pour le programme PAAR, puisqu'il n'avait pas été révisé à l'époque. Il y a eu un surplus, si on veut, qui n'a pas été dépensé, j'imagine, du 9 millions, plus probablement de 12 à 15 millions sur le programme PAAR. Est-ce que mes chiffres sont proches de la réalité?

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** ...les sommes ont été dépensées.

**M. Arseneau :** Toutes les sommes, l'an dernier, ont été dépensées, et le 48 millions et le 9 millions, pour le programme PAAR?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Arseneau :** Alors, si on a bonifié le programme, comment est-ce qu'on peut entrer dans la somme de 59 millions cette année?

**Mme Guilbault :** Non, mais c'est-à-dire que le PAAR... sur l'enveloppe totale, il y a une partie qui était pour le PAAR, il y a un 4 millions qui est allé à... pour Air Inuit, dont on parlait ce matin, à qui on donne une subvention, il y a une subvention aussi... il y a pour ARVO, l'Aéroport régional de Val-d'Or, à qui on a donné 3,8 millions pour son projet de piste.

**M. Arseneau :** Ah bon! Puis le 4 millions pour le... Air Inuit, c'est à quelle fin?

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Bien, c'est pour... C'est ça, parce que lui, il n'est pas accessible au programme PAAR. Donc, il fallait pouvoir assurer à la clientèle de ces secteurs-là un accès à des prix raisonnables aussi. Puis même que c'est renouvelé cette année.

**M. Arseneau :** Donc, c'est un soutien direct à l'entreprise, une subvention de 4 millions, pour permettre d'opérer et vraisemblablement de tenir des tarifs plus bas, c'est ça?

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** On la donne au Nunavik? C'est ça, on la donne au Nunavik, qui est le...

**M. Arseneau :** D'accord. D'accord. Donc, le programme PAAR a été, effectivement, renouvelé à compter du 1er ou du 3 février dernier. L'annonce avait été faite en décembre. Évidemment, c'est depuis le lancement du programme qu'on demandait qu'il soit révisé, parce qu'on voulait qu'il soit ouvert aux OBNL, ce que vous avez fait, et on vous en remercie, que les remboursements soient immédiats pour tout le monde, ça a été fait également, qu'on puisse, et ça, c'était une tare, on l'a reconnu, là, à un moment donné, du programme... qu'on puisse, si c'est un programme régional, voyager d'une région à une autre, on a corrigé le tir. On aurait aimé, j'ai fait souvent la proposition, qu'on puisse soutenir le développement de l'offre, parce que ce n'est pas parce qu'on remplit les avions qui circulent présentement sur les routes actuelles qu'on va nécessairement augmenter l'offre. On peut augmenter le profit des entreprises, pas nécessairement diversifier ou augmenter l'offre. Mais ça, je vous poserai la question tout à l'heure.

Là où on a été extrêmement surpris, puis je veux savoir pourquoi vous avez pris cette décision-là, Mme la ministre, c'est de ramener les deux catégories de clientèle visée, et donc de besoins auxquels on répond, au sein d'une seule et même catégorie, à savoir qu'il existait un programme de remboursement des tarifs aériens, depuis 35 ans, qui était destiné à soutenir les gens qui vivent dans des régions éloignées pour contrer le surcoût lié à l'éloignement. Aujourd'hui, tout le monde a accès au même programme, au même rabais mais pas pour les mêmes fins. Ceux qui font du tourisme, qu'ils viennent du Québec, de Toronto, du Japon, vont avoir accès à 50 % à 85 % de rabais financé par le gouvernement du Québec au même titre que les gens qui habitent les régions, les Îles-de-la-Madeleine, la Côte-Nord. Pourquoi les fonds du gouvernement du Québec servent-ils à financer le voyage des visiteurs au même titre que les résidents des régions éloignées qui ont besoin d'un transport aérien et de se déplacer souvent pour des raisons liées à la santé, à la famille, au travail, et ainsi de suite?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien là, je m'essaie, mais en tout respect, puis ça va être correct quelle que soit la réponse, mais j'aurais envie de proposer que mon collègue député de René-Lévesque puisse répondre, étant donné que c'est vraiment son dossier, mais je vais respecter la réponse de mon...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...

**Mme Guilbault :** C'est ça, c'est pour ça que je le propose.

**M. Arseneau :** Mais j'aimerais juste continuer avec Mme la ministre, en tout respect. C'est parce que la décision a été prise au ministère. Puis on a fait plusieurs plaidoyers, le maire des Îles-de-la-Madeleine avait fait la même chose, parce que... je vais vous dire la crainte à l'heure actuelle, c'est que le programme qui a pour but de stimuler l'achalandage dans le transport aérien, c'est bien, mais, un programme qui avait pour but de soutenir les populations qui vivent dans une situation d'isolement ou d'éloignement, ça, il faut qu'il soit pérennisé, il faut qu'il soit pérenne, et la crainte qu'on a, c'est de savoir jusqu'à quel point on va soutenir le transport aérien à hauteur de 60 millions de dollars pour le restant de nos jours une fois qu'on aurait stabilisé l'offre de transport aérien, hypothétiquement. Est-ce que, en d'autres mots, soutenir, subventionner le billet d'avion pour tout le monde, tous ceux qui veulent voyager, peu importe d'où ils viennent et peu importe la raison pour laquelle ils veulent faire du transport aérien, donc prendre l'avion pour aller en région... est-ce que ce programme-là est soutenable pour les 35 prochaines années, comme il l'avait été pour les 35 dernières années, en matière de soutien à l'équité, en matière de mobilité pour les gens qui habitent les régions?

• (18 heures) •

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, juste dire : Ce n'est pas parce que je ne voulais pas répondre, là, c'était par déférence pour mon collègue qui s'occupe du dossier, donc... Mais déjà il n'y avait pas de distinction. Pour les compagnies aériennes, c'était difficile de faire la distinction entre les résidents puis les non-résidents, ça fait que ce n'était déjà pas une distinction comme telle ou un souci qui trouvait réponse dans l'ancienne version du programme. Donc, maintenant, là, les résidents ont un accès illimité, et les non-résidents du secteur ont une contrainte à cinq, je crois... en tout cas, on le valide pour le cinq, mais les non-résidents ont une contrainte, puis les résidents ont un accès illimité. Ça fait que je pense qu'on continue de répondre aux besoins, en priorité, des gens des secteurs, parce qu'on comprend bien que c'est ça, l'objectif numéro un, mais c'est quelque chose qui, de toute façon, est difficilement...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** C'est six, six billets, ou trois allers-retours, mais six passages.

**M. Arseneau :** Oui. Mais, à l'heure actuelle, puisque les deux... en fait, les deux... les deux besoins, qui sont, selon nous, diamétralement différents et voire opposés, ceux qui veulent visiter, faire du tourisme en région et ceux qui vivent en région puis qui doivent pouvoir compter sur un transport aérien pour des besoins essentiels, à partir du moment où on les met ensemble, est-ce que vous pouvez nous garantir que ce programme-là, qui a été lancé en 2022, qui se voulait une espèce d'impulsion au transport aérien régional... qu'il va demeurer dans votre esprit pour toujours?

**Mme Guilbault :** Bien là, «pour toujours»... C'est comme quand on est en commission parlementaire puis qu'on veut me faire prendre des engagements pour les siècles et des siècles, là. Je dis toujours : Tu sais, soyons réalistes, puis, un jour, il y aura des gens après nous. Donc, pour l'instant, il est là. Alors, moi, je ne peux pas, là... je ne peux pas savoir dans 20 ans, 30 ans, quand il y aura d'autres ministres des Transports, mais je comprends, je pense... je décède, je pense, à travers la question du collègue, qu'on veut quand même s'assurer que les gens qui ont vraiment des besoins, tu sais, des réels besoins de déplacement pour des raisons sérieuses de santé ou autres, ils continuent d'avoir une place puis qu'on n'arrive pas dans une situation où on a épuisé l'enveloppe puis qu'on dit : Ces gens-là ne peuvent pas avoir de billet. Mais, avec les enveloppes qu'on a à date, on a été capables de répondre à la demande. Donc, au besoin, dans le futur, on verra si on a besoin d'ajuster, mais, pour l'instant, tout le monde peut avoir son billet.

**M. Arseneau :** Le programme actuel, il est financé pour combien d'années? Pour cette année, bien entendu. Pour l'année suivante également. Est-ce qu'on peut compter sur le même montant?

**Mme Guilbault :** Il finit en 2027, si ma mémoire est bonne.

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** 2027, mais on va juste le valider... Oui, 2027.

**M. Arseneau :** On aura l'occasion d'y revenir. Je voudrais savoir également... Lorsqu'on a fait les améliorations au programme que j'ai nommé tout à l'heure, là où on a été vraiment surpris, c'est lorsqu'on a appliqué... plutôt que d'avoir des billets à 500 \$ plafonnés, on a appliqué une nouvelle grille de rabais par pourcentage du prix de l'entreprise de transport aérien, jusqu'à 85 % de rabais, notamment, là, pour la Basse-Côte-Nord, ce qui est une excellente nouvelle pour eux. Quelle ne fut pas notre surprise de se rendre compte que la seule destination où on avait déjà des pourcentages appliqués, avec le programme de réduction des tarifs aériens de 30 % à 60 %, là, le seul endroit où le pourcentage n'était pas majoré, c'étaient les Îles-de-la-Madeleine. Pourquoi a-t-on pris cette décision qui fait augmenter le coût du tarif aérien pour tous les Madelinots? Et qui a pris la décision?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Ça, c'est parce que c'est par groupes... Juste voir, parce qu'on avait des sous-groupes de pourcentages par rapport à l'éloignement, je pense, ou par rapport... On a eu comme une classification. Parce que l'objectif de ça, là, puis les deux dernières questions vont un peu dans ce sens-là, puis je pense que je ne l'ai pas dit, c'était de simplifier. Parce que là, le député l'a dit, il y avait deux programmes. Des fois, tu achetais un billet à 500 \$, qui, en plus... tu étais remboursé par la suite, là, puis il y avait un taponnage administratif pour le citoyen, puis il y avait le programme de remboursement de certaines régions éloignées. Là, on voulait une seule et même façon de fonctionner, tout le monde fonctionnait avec la même affaire : tu achètes ton billet, tu le paies déjà à un prix réduit. Mais il fallait quand même trouver une façon de l'organiser puis que ce ne soit pas juste aléatoire, comme ça, selon l'humeur du jour. Alors donc, on avait... on a trois sous-groupes de classement qui ont été faits. C'est juste...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Un peu plus. Je ne me rappelle pas par coeur, je n'ai pas la feuille ici, mais, bref...

**M. Arseneau :** Oui, mais...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. le député, on va laisser terminer...

**Mme Guilbault :** Mais les Îles-de-la-Madeleine, en tout cas, sauf erreur, ne sont pas désavantagées. D'ailleurs, ça demeure la population... la destination la plus populaire.

**M. Arseneau :** Bien, justement, c'est probablement parce qu'on est en milieu insulaire et parce qu'on est davantage dépendants du transport aérien qu'évidemment le transport est davantage achalandé, et on est aussi une destination touristique. Mais, en fait, ce que je veux dire, c'est que, que ce soit Baie-Comeau, Bonaventure, Chibougamau, partout, les pourcentages de rabais, le programme de réduction des tarifs aériens, ont été augmentés de 30 % à 60 %, de 60 % à 85 %, de 40 % à 50 %. Quand on regarde pour les Îles-de-la-Madeleine, 60 %, avant, 60 % après. Mais, lorsqu'on calcule la nouvelle façon, le nouveau mode... quand on utilise le nouveau mode de calcul, on se rend compte qu'en fait les prix ont augmenté, aux Îles-de-la-Madeleine, de 12,5 % à 25 %.

Alors, la question qui s'est posée, la question, je vous la pose : Pourquoi faire payer les Madelinots, qui ont besoin des transports aériens, pour financer le voyage touristique de tous ceux qui veulent venir nous visiter ou visiter les autres régions du Québec? Les tarifs, je vais vous le dire : un billet, là, c'est 1 150 \$, c'est le billet le moins cher pour aller aux Îles-de-la-Madeleine. Quand on appliquait le 60 %, on avait un billet qui nous revenait à 460 \$. Si on avait le billet à 500 \$ planifié... c'est-à-dire plafonné, bien, c'était ça, le tarif. Aujourd'hui, il n'y a pas de billet en bas de 560 \$, ça veut dire une augmentation de 22,4 %. C'est un peu la même chose à Gaspé, également. Il y avait des billets accessibles à 500 \$. Aujourd'hui, en bas de 650 \$, on ne peut pas en trouver.

Donc, pourquoi faire payer les gens des Îles-de-la-Madeleine et, accessoirement, marginalement, ceux de Gaspé pour élargir le programme pour tous ceux qui veulent visiter nos régions? C'est un programme touristique ou c'est un programme qui soutient les gens qui habitent les régions et qui ont besoin d'un transport aérien?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, c'est ça, mais l'objectif, comme je le disais, c'était d'avoir un programme plus simple. Puis, il faut dire aussi, on est parti du programme fixe à 500 \$ avec, à côté, un autre programme qui dépendait... avec des pourcentages qui dépendaient, là, selon diverses situations, et là on a une nouvelle formule unique mais qui, comment je dirais... qui vise une fourchette cible de prix raisonnables. C'est sûr que, par rapport aux 500 \$, il y a eu aussi l'inflation, et tout ça. On ne pouvait pas rester à 500 \$ universel, uniforme, éternel, donc on visait autour d'un 600 \$. Ça fait que, déjà, il y a une sorte d'indexation du programme, à travers ça, mais pour plus de destinations. Donc, comme je le disais, là, on a organisé ça avec des espèces de sous-groupes. Mais c'est sûr qu'il peut y avoir une petite variation puis c'est certain que, Les Îles étant tellement populaires... Encore là, tu sais, il y a le prix de base aussi. Nous, on a un pourcentage de remboursement, mais ça dépend du prix de base du transporteur. Puis il y a, typiquement, des saisons où ça coûte plus cher, des situations de la dernière minute, ou autres, qui peuvent coûter plus cher. Alors là, oui, ça peut fluctuer un peu.

**M. Arseneau :** Mais, juste en complément, je vous affirme, et j'ai des preuves à l'appui, que les Madelinots ont été désavantagés par cette réforme-là. Et je continuerai de dire que ce n'est pas aux contribuables, en général, du Québec de financer le transport des visiteurs, peu importe d'où ils viennent, aux dépens des citoyens des régions qui ont besoin d'un transport aérien le plus accessible et le plus abordable possible.

Maintenant, je voudrais juste aborder rapidement la question de la Société des traversiers du Québec. Mme Bédard est ici, je suis sûr qu'elle dérange de répondre à nos questions. Dans les trois minutes qu'il me reste, Mme la Présidente, j'aimerais savoir... Premièrement, après avoir pris connaissance d'un appel d'offres de la Société des transports qui ouvrirait la possibilité pour des contracteurs, des entreprises de faire des travaux de maintenance sur les bateaux de la STQ, donc de l'avoir ouvert jusqu'au chantier maritime du Nord des États-Unis, de la côte Est des États-Unis, l'analyse qu'on en fait, dans le milieu, c'est qu'on n'a pas besoin de donner aux États-Unis des contrats lorsqu'on investit des sommes publiques du gouvernement du Québec, surtout dans une guerre... une période de guerre tarifaire. Pourquoi l'avoir ouvert aux États-Unis, à ce moment-là?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme Ducharme.

**Mme Bédard (Greta) :** Bédard.

**M. Arseneau :** Bédard.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Ah! excusez-moi, Mme Bédard, excusez-moi. Allez-y.

• (18 h 10) •

**Mme Bédard (Greta) :** Bien, écoutez, on a... Bien, on a le souci d'aller chercher le meilleur prix. Là, je comprends la préoccupation par rapport aux États-Unis, mais ouvrir le marché, c'est aussi aller dans les Provinces maritimes, où il y a beaucoup de chantiers disponibles. On avait un souci aussi de disponibilité de chantiers au Québec à certains moments puis également de coûts qui ont grimpé beaucoup. Alors, c'était dans une espèce d'optique de saine gestion et d'avoir le meilleur prix pour nos cales sèches. On en a eu beaucoup cette année, on a eu plus de cinq cales sèches. Alors, c'était plus dans cet esprit-là, la réflexion.

**M. Arseneau :** Mais est-ce que... est-ce que la STQ a une stratégie qui peut... ou pourrait développer une stratégie qui vise à favoriser d'abord et avant tout les chantiers québécois et toute la chaîne d'approvisionnement, évidemment, qui en dépend?

**Mme Bédard (Greta) :** Absolument. On veut et on travaille beaucoup avec les entrepreneurs québécois. Par contre, vous serez d'accord avec moi que, si je n'ai pas de disponibilité de chantier, bien, j'ai l'obligation d'ouvrir le marché un petit peu plus large au niveau des Maritimes pour m'assurer d'avoir les cales sèches au moment où c'est nécessaire pour nos activités. Alors, c'était l'intention qu'on avait, d'aller ouvrir un petit peu le marché, voir s'il y avait d'autres disponibilités.

**M. Arseneau :** J'aimerais aborder... Je n'ai presque plus de temps?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** 25 secondes.

**M. Arseneau :** 25 secondes. Qu'est-ce qui explique que, quand on met un nouveau navire en cale sèche, là, comme sur l'Ivan-Quinn, à l'Île d'Entrée, où on prévoit sept semaines de travaux, bien, ça peut en durer 13 puis que l'autre, le Joseph-Savard, bien, on y va pour huit mois, et ça dure cinq ans? C'est quoi, le problème?

**Mme Bédard (Greta) :** Bien, je vais répondre l'Ivan-Quinn précisément. Alors, quand on rentre en cale sèche réglementaire, comme l'Ivan-Quinn, l'objectif de sortir le navire de l'eau...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...je suis désolée de vous couper.

**M. Arseneau :** Merci.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Nous poursuivons avec le dernier bloc de l'opposition officielle. M. le député de Nelligan, la parole est à vous.

**M. Derraji :** Merci, Mme la Présidente. Mme la ministre, j'ai une information, maintenant, et j'aimerais bien la vérifier avec vous. Je suis obligé de revenir au pont à étage et j'aimerais bien... Est-ce que vous allez confirmer cette information? Nous avons été informés par une firme que l'appel d'offres de l'automne dernier a été annulé, par rapport au pont à étage. Est-ce que vous confirmez cette information?

**Mme Guilbault :** Qu'une firme a été... Oui.

**M. Derraji :** Qu'il est annulé? Donc, vous confirmez que le pont à étage a été annulé et que ça va sortir dans le...

**Mme Guilbault :** Mais l'étude de la firme à laquelle le député fait référence a été annulée. C'est ça, la question?

**M. Derraji :** Non, je ne parle pas de l'étude, je parle de l'appel d'offres.

**Mme Guilbault :** Oui, oui, l'appel d'offres, oui, oui, il est annulé.

**M. Derraji :** L'appel d'offres est annulé? O.K. Donc, le pont... le projet de pont à étage est annulé?

**Mme Guilbault :** J'ai dit tout à l'heure, et je vais essayer de reprendre les mêmes mots exacts, que le pont d'étagement sur Lebourgneuf est un projet d'intérêt à Québec, continue de l'être. C'est un projet pour lequel il y a déjà eu certaines études, certains travaux qui ont été faits, il nous en a fait... il lui a fait... il leur a fait référence un peu plus tôt. C'est un projet dont on continue de discuter et donc c'est un projet qui est d'intérêt à Québec.

**M. Derraji :** Oui. J'essaie de vous suivre, Mme la ministre. Tout ça, c'est beau, ce que vous venez de dire. Il est annulé. Et on ne peut pas dire qu'il est d'intérêt et qu'on va continuer à parler : il est annulé. Moi, je veux juste savoir : Le projet est annulé, il n'y aura pas de pont à étage?

**Mme Guilbault :** L'appel d'offres auquel le député fait référence est annulé, mais le projet continue d'être un projet d'intérêt. Et, comme plusieurs projets au Québec, dans nos 17 belles régions administratives, plusieurs sont d'intérêt. Certains, on a fait certains travaux, comme pour le pont d'étagement, certains sont à l'étude au PQI, certains sont en planif au PQI, certains sont en réalisation. C'est une roue qui tourne. Un PQI, vous savez, c'est dynamique, Mme la Présidente, à chaque année, on en dépose un nouveau. L'année prochaine, il va y en avoir un autre.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. M. le député.

**M. Derraji :** Malheureusement pour la Capitale-Nationale, le PQI est devenu statique et non pas dynamique. Parlant de PQI, projet du grand Sud-Ouest, qui est retiré du PQI, mon collègue député de Marquette, avec raison, vous pose la question suivante : Les mesures de mitigation du trafic associées à la réfection de l'échangeur Saint-Pierre — il y avait des heures supplémentaires — seront-elles prévues pour le transport collectif, c'est-à-dire pas seulement la réorientation de routes, mais l'ajout de services?

**Mme Guilbault :** Oui. Mme la Présidente, il a terminé sa dernière... il a commencé sa question en faisant référence à la Capitale-Nationale, ça fait que je me permets de commencer ma réponse en répondant sur la Capitale-Nationale, parce que c'est très important, là. Ce qu'il a dit est tout à fait inexact. Ça, c'est les investissements pour la Capitale-Nationale — peut-être que, s'il est allé voir les crédits de mon collègue de la Capitale, il s'est fait présenter le même tableau — ça, c'est l'ensemble des infrastructures. Regardez les colonnes bleues, les colonnes rouges. À moins d'être vraiment daltonien, là, c'est assez flagrant, Mme la Présidente. Et donc, sur la... et sur l'ensemble de ces projets d'infrastructure... Et là je sais qu'il n'habite pas à Québec puis qu'il... c'est ça que... je pense qu'il est loin d'avoir déjà habité à Québec, sauf peut-être un appartement en ville, ici, mais à Québec...

**M. Derraji** : J'ai... j'ai... Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Maccarone)** : Je comprends...

**M. Derraji** : Oui, oui, mais c'est très personnel, mais, si ça peut la rassurer, j'ai...

**La Présidente (Mme Maccarone)** : On souhaite une réponse à la question, s'il vous plaît.

**M. Derraji** : Non, mais, si ça peut la rassurer, j'ai habité Québec pendant deux ans, à l'université.

**Mme Guilbault** : Ah oui? Bon, bien, tant mieux! Bien, à ce moment-là, il va peut-être pouvoir...

**M. Derraji** : Ça change votre perception, oui.

**Mme Guilbault** : Ah! bien, il va peut-être pouvoir... C'est encore mieux parce que, de mémoire, là... Et je dis la même chose au maire de Québec, j'ai dit la même chose au député de Taschereau ce matin, pour des gens qui habitent à Québec depuis longtemps, et c'est mon cas, vous rappelez-vous d'une période, à Québec, où il y a eu au minimum 10,4 milliards d'investissement, 7,6 milliards pour un tramway, 2,8 milliards pour le pont de l'Île-d'Orléans? Dans la région de Québec...

**La Présidente (Mme Maccarone)** : Merci...

**Mme Guilbault** : ...on est à 10,4 milliards, plus le troisième lien, plus tout le reste. Jamais...

**La Présidente (Mme Maccarone)** : Merci. Merci, Mme la ministre. M. le député, continuez avec votre question. Merci.

**M. Derraji** : Mme la ministre, je laisse les Québécois de la Capitale-Nationale juger vos actions. Écoutez, j'étais obligé aujourd'hui de faire 40 minutes sur la Capitale-Nationale. La somme des projets annulés est énorme. Mais, vous savez quoi, je vous ai posé une question sur Montréal, où j'habite : projet du grand Sud-Ouest, vous l'avez retiré du PQI. Je vous ai posé la question, mon collègue de député Marquette veut savoir s'il va y avoir des mesures de mitigation supplémentaires. Le projet a été déjà retiré. Est-ce que vous allez faire quelque chose?

**Mme Guilbault** : C'est ça, on n'est pas encore rendus au dossier d'opportunité, donc, quand on franchira les prochaines étapes, on sera en mesure de préciser les mesures.

**M. Derraji** : Mais on parle des mesures de mitigation.

**Mme Guilbault** : Oui. Il me parle du projet de l'échangeur Saint-Pierre?

**M. Derraji** : Le projet du grand Sud-Ouest.

**Mme Guilbault** : Du grand Sud-Ouest? Ah! Je pensais qu'il me parlait du...

**M. Derraji** : Non, non, non. Voilà.

**Mme Guilbault** : Bien, il a parlé de l'échangeur Saint-Pierre, Mme la Présidente, vous êtes témoin, là?

**La Présidente (Mme Maccarone)** : Oui.

**Mme Guilbault** : Bon, bien, c'est ça, alors il faudrait juste être clair sur le...

**M. Derraji** : Je parle du projet qui a été retiré du projet... du PQI, le projet du grand Sud-Ouest.

**Mme Guilbault** : Bien, pourquoi il me parle de mesures de mitigation, à ce moment-là?

**M. Derraji** : Parce qu'on parle du trafic associé à la réfection, notamment, de l'échangeur Saint-Pierre, mais il y a le projet qui a été retiré. La première question était sur le projet Sud-Ouest, qui a été retiré.

**Mme Guilbault** : En tout cas, je ne comprends toujours pas le lien entre les mesures de mitigation... Mais, oui, effectivement, il a été retiré.

**M. Derraji** : Pouvez-vous...

**Mme Guilbault** : Le grand Sud-Ouest, pas l'échangeur Saint-Pierre.

**M. Derraji :** Oui, oui. Non, je parle du grand Sud-Ouest. Pourquoi vous l'avez retiré du PQI, Mme la ministre?

**Mme Guilbault :** Bien, je l'ai dit tout à l'heure, j'ai même cité le député de Nelligan : Gouverner, c'est choisir. On a des décisions à prendre, il faut... il faut, comment dire, faire une gestion rigoureuse des fonds publics, alors... Puis ça, c'est quand même ironique, aussi, parce que le même député qui critique la décote passe son temps à dire qu'on devrait ajouter puis laisser de plus en plus de projets dans le PQI, qui est déjà à 164 milliards, une des raisons pour lesquelles on s'est fait décoter. Mais ça, c'est quand tu as le luxe de pouvoir dire des choses contradictoires, quand tu ne gouvernes pas.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci, Mme la ministre. Si je vous coupe, ce n'est pas par gaieté de coeur, c'est pour avoir une fluidité de la conversation. Je n'aime pas ça parler par-dessus vous. M. le député.

**M. Derraji :** Merci, Mme la Présidente. Vous faites ça très bien. Appliquez la même règle avec le siège de la SAAQ, qui a explosé de 10 millions de dollars. Mais, du moment qu'on est sur les échanges, aussi, avec la SAAQ, je peux poser une question au P.D.G. de la SAAQ?

**Mme Guilbault :** Bien, vous pouvez poser la question, puis on va voir, mais, a priori, oui, moi, je n'ai aucun problème.

**M. Derraji :** Je peux?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Derraji :** M. Ducharme, votre société d'État a émis un avis sur l'alcool au volant où vous recommandez les mesures administratives. Vous pouvez nous en parler, s'il vous plaît?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** M. Ducharme.

**Mme Guilbault :** Vous pouvez... vous pouvez... Oui, on a confirmé, j'ai même rendu moi-même public un document, à la demande... dans le respect de la Loi d'accès, en m'assurant que ça respectait la Loi d'accès, j'ai rendu publique une étude de la SAAQ sur le 0,05.

**M. Derraji :** ...le rendre public. (panne de son)... parler avec le P.D.G. de la SAAQ?

**Mme Guilbault :** Bien là, il y a une question qui a été posée. On va le laisser répondre à la question puis on verra, à la prochaine question, qui répondra, dépendant du sujet, évidemment.

**M. Derraji :** C'est sur l'alcool au volant, j'aimerais bien m'entretenir avec le P.D.G. qui représente une société extrêmement importante, où il y a des accidents liés à l'alcool au volant.

**Mme Guilbault :** Oui. Non, mais c'est correct, c'est juste qu'un peu plus tôt, aujourd'hui, je proposais que le P.D.G. réponde...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** C'est... la ministre décide à qui elle va céder la parole.

**Mme Guilbault :** Exactement. Mais je veux quand même dire en introduction que, plus tôt aujourd'hui, je proposais que le P.D.G. de la SAAQ réponde à une question qui touchait la SAAQ, et là le collègue a refusé. Alors, je trouve juste que c'est très discrétionnaire comme logique.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Est-ce que nous pourrions poursuivre avec la réponse de M. Ducharme?

**Mme Guilbault :** Oui. Bien, en ce qui me concerne, oui.

• (18 h 20) •

**M. Derraji :** Oui.

**M. Ducharme (Éric) :** Oui, c'est notre rôle de faire de l'éducation, et de faire certaines études, et relever les études, un peu partout, qui sont publiées par rapport à l'alcool au volant, et de faire des dépôts de ces résultats-là auprès des autorités.

**M. Derraji :** Mais permettez-moi, M. Ducharme, de vous adresser mes félicitations au nom des familles endeuillées qui ont trouvé ça très bien qu'une société d'État se prononce. On sait très bien que l'étude a été pas mal caviardée, la ministre a été obligée de la décaviarder et la rendre publique. Donc, au nom de ces personnes... Parce que je sais, la ministre, où elle loge par rapport aux mesures administratives. Mais, avec les conclusions de votre étude, vous êtes pour les mesures administratives entre 0,05 et 0,08?

**M. Ducharme (Éric) :** C'est une prérogative du gouvernement. Nous, on ne porte pas de jugement par rapport à cet élément-là. Notre étude fait état de faits. Par ailleurs, on reconnaît l'ensemble des mesures qui sont en place, aussi, qui ont été mises en place, par rapport à l'alcool au volant. Il y a des mesures par rapport aux motocyclistes et la consommation d'alcool, les nouveaux permis, aussi, au niveau... j'y vais de mémoire, aussi au niveau des conducteurs de camion également, avec des règles.

**M. Derraji :** Merci, M. Ducharme. Mon but, c'est de ne pas vous rendre mal à l'aise. Combien d'argent versé chaque année... verse la SAAQ à des personnes qui ont subi ou causé des blessures alors qu'elles étaient sous l'influence de l'alcool?

**M. Ducharme (Éric) :** Je me rappelle d'avoir vu le tableau qui a été déposé dans les questions, là, qu'on vous a transmises. Une trentaine de millions, je crois, là.

**M. Derraji :** Non, je parle des personnes qui étaient en état d'ébriété.

**M. Ducharme (Éric) :** Oui, oui.

**M. Derraji :** Pas celui que vous avez répondu. Ça, on l'a bien reçu. Et encore une fois je tiens à vous remercier et remercier le service d'accès à l'information à la SAAQ. Ça, je tiens à le dire haut et fort, ça va très bien, et on a toujours les bonnes réponses par rapport à nos questions. Mais, en attendant votre réponse — prenez votre temps — Mme la ministre, est ce que je peux dire aujourd'hui : Bonne nouvelle! par rapport à l'alcool au volant, qu'il va y avoir un dépôt de projet de loi?

**Mme Guilbault :** Oui, bien, Mme la Présidente, j'ai déjà répondu, je ne sais pas combien de fois, à cette question-là et je suis obligée de faire référence ici à quelque chose que je vais reposer tout de suite, parce qu'on ne peut pas l'exhiber, mais c'est un article de *La Presse*, 25 janvier 2018, alors que le député de Pontiac était ministre des Transports, le gouvernement libéral était au gouvernement, je viens de le dire, et qu'est-ce que ça dit, l'article? Ce n'est pas la CAQ qui dit ça, c'est *La Presse : Alcool au volant : le 0,05 suggéré à la Justice, mais rejeté aux Transports*. Donc là, non seulement les libéraux ne l'ont pas fait quand c'était le temps, mais il y avait même une chicane entre deux ministres. Nous, Mme la Présidente, on est cohérents, on a une nation qui est la plus sévère au Canada, en matière de conduite avec les facultés affaiblies, on a ajouté des mesures dans le dernier projet de loi sur la sécurité routière, où a siégé le député de Nelligan, donc il le sait.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Parfait. Merci, Mme la ministre.

**M. Derraji :** Mme la ministre, j'ai cru que c'est une réponse plantée. Est-ce que je dois vous rappeler que la SAAQ vient d'émettre un avis? C'est votre P.D.G. d'une société d'État. Entre l'article que vous venez de citer et aujourd'hui, il y a la SAAQ, avec un nouvel avis, il y a les coroners.

Mais, vous savez, j'ai une demande d'accès à l'information et je veux vous la partager : «Nous ne pouvons donner suite à votre demande. Les versions préliminaires aux projets de textes législatifs ou réglementaires sont protégées en vertu de l'article 36 de la Loi sur l'accès, tout comme les documents appartenant au cabinet ministériel, qui sont protégés.» Vous savez c'est quoi... c'était quoi, la demande? On demandait les notes, les avis, analyses, études, de tout autre document produit par le ministère de la Justice concernant l'alcool au volant.

Donc, est-ce que vous pouvez nous confirmer aujourd'hui que le ministère de la Justice travaille sur un projet de loi sur l'alcool au volant? Est-ce que vous êtes au courant? C'est ce que la demande d'accès nous informe aujourd'hui. Ils ne peuvent pas dévoiler, parce qu'il y a un projet de loi en cours et des notes, et ils ne peuvent pas donner suite à notre demande, vu le caractère de la rédaction d'un projet de loi.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** ...à quel moment il a fait la demande d'accès pour...

**M. Derraji :** Le 18 décembre 2024.

**Mme Guilbault :** Bien, enfin, moi, là, je ne sais pas à quoi ça fait référence, ça fait qu'il faudrait que je valide avec mon collègue de la Justice. Mais c'est comme quand il nous sort le... Tu sais, moi, je... on ne peut pas être au courant de l'ensemble des documents ou des études qui se font ou des rencontres qui se font dans tous les ministères. Comme quand il m'est arrivé en disant : Savez-vous que la SAAQ a fait des études sur le 0,05? Comment ça qu'elle n'est pas au courant de ça? Bien, Mme la Présidente, il y a probablement plein de gens dans le gouvernement, en ce moment, qui font plein d'études sur plein de choses, puis, non, je ne suis pas personnellement au courant. Mais, si on me le dit, j'en prends acte.

Puis après ça, pour ce qui est de la Justice, je vais valider. Mais, à ce moment-là, quand il nous est arrivé comme si c'était une grande révélation : la SAAQ travaille sur des affaires de sécurité routière... Bien, tu sais, bienvenue dans... bienvenue dans le monde normal! Et ensuite on l'a rendue publique, pour le bénéfice du collègue.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**M. Derraji :** Vous l'avez rendue publique avec une pression des journalistes. Mme la ministre, je n'ai pas le goût de vous rappeler cet épisode, là, et vous rappeler *Infoman* et tous ces épisodes. C'est un peu difficile, vous croire aujourd'hui, Mme la ministre. Mais je vais revenir sur l'alcool au volant. Est-ce que vous avez pris le temps de lire le dernier rapport du coroner? Vous savez très bien c'est quoi, l'institution du coroner. Est-ce que vous avez lu la recommandation du coroner?

**Mme Guilbault :** Oui, je sais qu'il y a un rapport du coroner qui a été déposé. On m'a questionné, et j'ai maintenu, évidemment... en saluant le travail des coronaires, le député l'a dit, j'ai un grand respect pour cette institution-là, et j'ai rappelé qu'on est la juridiction la plus sévère en matière de conduite avec les facultés affaiblies. Il ne faut pas perdre ça de vue, Mme la Présidente, là, c'est ça, le coeur de l'affaire. Et, comme le Parti libéral, quand il a eu l'occasion, a refusé d'imposer le 0,05, mais que, là, le député de Nelligan en fait un combat personnel...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci.

**Mme Guilbault :** Je continuerai à la prochaine...

**M. Derraji :** Mme la ministre, Mme la ministre, vous êtes une femme très intelligente. Je viens de vous dire : Entre 2018 et aujourd'hui, l'INSPQ, la SAAQ, les coroners, l'association de santé publique, les familles endeuillées, la Sûreté de Québec, ils ont tous, tous fait des sorties pour vous réclamer des mesures administratives. CAA Québec, une lettre ouverte la semaine dernière, deux décès, deux jeunes, Rouyn-Noranda et...

**Une voix :** ...

**M. Derraji :** ...non, pas Portneuf... Oui... Non, ce n'est pas ça, désolé. Non, c'est... Le dernier décès... Donnacona. Et l'alcool au volant était la cause. Mme la ministre, je sais que c'est pour une décision politique. Moi, je vous ai posé la question : Est-ce que vous êtes au courant qu'au ministère de la Justice ils sont en train de préparer un projet de loi sur l'alcool au volant?

**Mme Guilbault :** Bien, j'ai déjà répondu sur le ministère de la Justice, je vais valider de quoi il s'agit, parce que je ne le sais pas, je ne vois pas la feuille et je ne sais pas à quoi il fait référence. Deuxièmement... Et ce n'est pas mon ministère, là, donc je ne suis pas dans la conduite interne des affaires quotidiennes du ministère de la Justice. Et, deuxièmement, parce que c'est très important, Mme la Présidente, là, chaque décès est une tragédie, et la sécurité routière, ça me tient à coeur, ça me tenait à coeur quand j'étais en Sécurité publique puis ça me tient encore à coeur quand je suis ministre des Transports, raison pour laquelle j'ai déposé un plan d'action en sécurité routière, très rapidement après mon arrivée, et j'ai déposé un projet de loi pour donner suite à ce plan-là puis renforcer encore davantage les mesures de sécurité routière pour nous assurer qu'on protège adéquatement les gens sur notre réseau. Et on a notamment ajouté des mesures, dans le projet de loi, qui touchent l'alcool au volant.

**M. Derraji :** ...après votre projet de loi sur la sécurité routière, Mme la ministre, en tout respect, j'ai devant moi la conclusion du coroner qui vous demande... Pas un coroner, pas deux, pas trois, quatre coroners. Le quatrième, il vous le demande directement. Plus direct, je n'ai jamais vu un communiqué de presse pareil d'un coroner. Vous savez très bien, un coroner ne parle pas ce langage. Il était très direct, il vous demande de mettre en place des mesures administratives. Je ne veux même pas utiliser la science ou même votre propre P.D.G. de la SAAQ, qui ont rédigé des recommandations positives pour les mesures administratives. Je vais répéter ma question : Quelle suite allez-vous donner au dernier rapport du coroner?

**Mme Guilbault :** Les rapports de coroner sont envoyés aux destinataires de recommandations. Donc, en l'occurrence, on l'a reçu, je l'ai vu, il m'a posé la question, j'ai confirmé que je l'ai vu, et il va être traité et analysé, et on va prendre acte des recommandations, comme on le fait pour tous les rapports de coroner pour lesquels il y a des recommandations qui s'adressent au ministère des Transports. Je l'ai dit, la sécurité routière, c'est très important, on est déjà extrêmement sévères en matière de conduite avec les facultés affaiblies, pas juste l'alcool, mais aussi la drogue. On a ajouté des mesures dans un projet de loi que j'ai déposé et que j'ai fait adopter à ma volonté. Il a participé, d'ailleurs, à ces travaux-là. Et je réitère que les libéraux auraient pu le faire, ne l'ont pas fait non plus. Mais, comme il en fait un combat personnel, je ne sais pas qui il appuie dans la course à la chefferie de son parti, mais j'imagine qu'on va retrouver ça dans la plateforme électorale 2026 du Parti libéral.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci. Merci. 33 secondes.

• (18 h 30) •

**M. Derraji :** Mme la ministre, ça coûte 5 \$, si ça vous intéresse, la course à la chefferie. D'ailleurs, vous étiez une bonne libérale, dans un bon cabinet libéral. Ça, vous ne parlez pas beaucoup, là, dans votre... dans vos interventions au Parlement, mais vous avez passé quand même des bonnes années avec l'équipe libérale au Parlement. Ceci étant dit, je reviens avec ma question : Quelle suite allez-vous donner aux recommandations du coroner? C'est le quatrième coroner. Qu'attendez-vous? Un autre rapport, un cinquième rapport?

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Et je suis désolée, le temps est écoulé. Nous poursuivons avec le dernier bloc, avec un membre du gouvernement. M. le député de René-Lévesque, la parole est à vous.

**M. Montigny :** Merci. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je vous annonce tout de suite : je ne prendrai peut-être pas tout mon temps, il sera probablement reconnu comme étant utilisé, je crois. Par contre, Mme la Présidente, j'aimerais revenir sur un enjeu extrêmement important pour les gens de la Côte-Nord, pour les gens de ma circonscription de René-Lévesque et aussi pour les citoyens de ma collègue députée de Duplessis, un enjeu extrêmement important abordé par deux collègues ici aujourd'hui, et j'aimerais voir si Mme la ministre, évidemment, pense aussi comme ça puis voudrait ajouter quelque chose.

Vous savez, le Parti québécois a été 40 ans présent sur la Côte-Nord, élu. Est-ce que le PQ a lancé l'étude d'opportunité quand il était au pouvoir? Jamais. Jamais, Mme la Présidente. Qui a mis le projet au Plan québécois des infrastructures? La CAQ, Mme la Présidente. Les élus de la région demandent au fédéral de s'engager financièrement. Les préfets ont voté une résolution. Est-ce que le Parti québécois et ses amis du Bloc vont nous aider à trouver du financement fédéral pour ce beau projet que les Nord-Côtiers demandent depuis longtemps? Merci, Mme la Présidente. J'aimerais peut-être voir si Mme la ministre a quelque chose à ajouter en lien avec ça, si elle le souhaite. Sinon, j'ai d'autres questions.

**Mme Guilbault :** Bien, mon Dieu! je ne peux qu'appuyer avec véhémence l'élan patriotique de mon collègue, à la fois quand il a réitéré que... Puis notre collègue des Îles-de-la-Madeleine qui s'époumonait tantôt sur le supposé caractère secret des études, à qui j'ai dit : Si c'est si important puis qu'on en parle depuis si longtemps, pourquoi le Parti québécois — puis je n'avais pas en tête qu'il a été là 40 ans, mais c'est vrai — ne l'a jamais mis au PQI? Ça fait qu'on était loin d'une étude, puis on était loin de rendre une étude publique, puis on était loin de tout, là, tu sais? Alors, première chose.

Et, deuxième chose, le fédéral, effectivement, toujours la même chose. C'est le Bloc québécois dans la Côte-Nord, ça fait que j'espère que leurs... bien, amis... En fait, l'amitié a l'air fragile, par périodes, entre le Parti québécois puis le Bloc québécois, mais j'espère que cette amitié-là va être mise à profit puis que ça va aller nous chercher un appui au fédéral pour des infrastructures importantes, pas juste sur la Côte-Nord, d'ailleurs, mais dans l'ensemble du Québec. On a besoin du soutien fédéral. Et je vais laisser mon collègue continuer.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** ...

**M. Montigny :** Merci, Mme la Présidente. J'aimerais ça aller sur Avantage Saint-Laurent — La vision maritime du Québec. Vous savez, les grands ports du Québec sont extrêmement importants, particulièrement dans le contexte actuel où on vit une situation, là, qui a changé avec nos voisins américains. Vous savez, notre Saint-Laurent est vraiment une porte d'entrée ou une porte de sortie, une voie navigable exceptionnelle pour nous relier avec l'Europe. Vous savez, il y a plein de potentiel économique en lien avec ça, on l'a vu avec le port de Montréal, des investissements qui ont été annoncés par Mme la ministre, mais aussi par notre premier ministre, à Contrecoeur, des investissements importants avec une entreprise, QSL, à Sorel, des investissements importants à Forestville, c'est plus de 5,5 millions investis, puis 17,5 millions investis au Port de Baie-Comeau, dans ma circonscription, tout récemment annoncé pour se déployer, notamment pour travailler davantage avec l'Europe, notamment pour les minéraux critiques et stratégiques, Mme la Présidente.

Alors, tout cet effort-là pour déployer cette vision maritime du Québec qu'on fait actuellement, j'aimerais entendre Mme la ministre là-dessus, expliquer davantage comment tous ces investissements qu'on a réalisés nous permettent de bénéficier vraiment, de déployer cette force que nous avons, au Québec, qui est le fleuve Saint-Laurent.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Puis merci à mon collègue. Il m'amène sur le maritime, mais je vais utiliser l'occasion, parce qu'on n'en parle pas souvent, là, les gens, on parle souvent des mêmes affaires puis on ne parle pas souvent de ce que nous, on appelle... Parce que, dans le PQI, tu as le PQI total de 56,1 milliards, mais tu as le routier, tu as le transport collectif, ça, on en parle souvent, de l'un et l'autre, mais tu as ce qu'on appelle les autres... vous avez ce qu'on appelle les autres modes. Et là-dedans il y a, entre autres, le maritime, il y a les chemins de fer, il y a les aéroports.

Puis donc j'ai mon tableau, évidemment, pour l'enveloppe des autres modes. Et là ça me permet d'exhiber ce tableau-là. Voyez, Mme la Présidente, 5,7 milliards. Voyez, ici, là, mon collègue libéral, regarde, ces colonnes rouges, ici, là, 3,1 milliards... milliards, la dernière année, on est à 5,7. Alors, tu sais, les... Puis, c'est vrai, tous les tableaux, les colonnes rouges sont tellement petites comparées aux colonnes bleues, sur tous mes tableaux, les investissements en transport n'ont jamais été aussi élevés. Ils ont explosé, je me... je me permettrais de dire, Mme la Présidente.

Ça fait que, donc, cette grosse colonne là de 5,7 milliards inclut, entre autres, des projets maritimes. Effectivement, on avait Avantage Saint-Laurent, notre stratégie qui nous a permis de financer une foule de beaux projets. Puis je vais reprendre les exemples que mon collègue a donnés, là. On pourrait ajouter Saguenay aussi, mais il y en a des... C'est lequel, donc, l'autre qu'on a fait l'autre fois? En tout cas, c'est ça, alors... mais c'est de très beaux projets. Et, notamment sur la Côte-Nord, effectivement, Forestville, c'est en 2023, je pense, à l'automne 2023 que, mon collègue, on a mis 5,4 millions, je pense, et la mairesse qui se réjouissait à Forestville, et tout ça. Alors, très important chez lui.

Port de Baie-Comeau aussi, où je suis allée avec lui aussi. C'était fin de l'année passée? Début de cette année, début de cette année. Bref, et vraiment, là, c'est très... les communautés sont très mobilisées pour ces projets-là.

En tout cas, sur la Côte-Nord, pour les deux qu'on vient de nommer, les communautés sont heureuses, ça propulse le développement économique. C'est vraiment des projets qui sont extrêmement porteurs, de très, très beaux leviers pour les régions en question. Alors, ce sont de beaux projets.

Sorel-Tracy, 7,6 millions, je suis allée, l'autre fois, avec mon collègue député de Richelieu, pour la zone industrialo-portuaire... portuaire à Sorel-Tracy, donc, encore là, communauté très mobilisée, très heureuse. Saguenay, c'était 20 millions aussi. Donc, on est allés à Saguenay, en 2023 aussi, je pense, avec ma collègue la ministre responsable du Saguenay, puis aussi on avait le député de Dubuc qui était avec nous. Alors, de très beaux investissements.

Et, Contrecoeur, c'est un 130 millions. Puis Contrecoeur, là, tu sais, on parle souvent du fédéral, Contrecoeur, c'est un projet dont on parle depuis longtemps pour l'expansion du port de Montréal, pour pouvoir se développer sur la Rive-Sud, donc sortir le trafic puis la congestion du port de... qui, de toute façon, là, à un moment donné, c'est... l'espace n'était pas infini. On sait où est situé Le Vieux-Port de Montréal actuellement, donc son expansion sur la Rive-Sud. Et ça, c'est un projet dont on parle depuis longtemps, je l'ai dit, quand je suis arrivée au ministère des Transports, on attendait encore après la confirmation du fédéral, parce que c'est un projet qui, comme plusieurs projets, a eu une hausse de coûts. Donc, il fallait adapter le montage financier. Déjà, dès le départ, nous, on était au rendez-vous avec 55 millions, dans l'Avantage Saint-Laurent, et là il y a eu une hausse de coûts, donc on nous demandait une contribution supplémentaire. Et là on a dit : Il va falloir que ce soit conditionnel à la participation du fédéral, parce que, comme certains projets au port de Québec, ces ports-là sont fédéraux, et on se retrouve, nous, à financer davantage ou à financer même seul, des fois, certains projets dans des ports fédéraux. Quand je vous parle d'un désengagement du gouvernement fédéral, quand on paie des quais au port de Québec puis le fédéral ne met pas un sou là-dedans, est-ce que c'est normal? Je ne pense pas.

Alors, Contrecoeur, avant d'ajouter de l'argent, alors qu'on en mettait déjà, on a dit : Il faut que le fédéral... Et donc, là, finalement, le fédéral a embarqué. Alors, on a été capables de faire l'annonce, l'autre fois, avec le premier ministre, une belle annonce qui nous permet de faire avancer le projet, la mairesse de Contrecoeur était présente. Mais c'est vraiment des projets... c'est des projets de développement économique. Oui, c'est dans des ports puis, oui, c'est du transport, mais c'est surtout du développement économique, et on est un gouvernement de développement économique dans nos régions. Vous notez bien que, même pour le projet à Montréal, c'est une expansion sur la Rive-Sud de Montréal, donc c'est dans nos régions, ces retombées-là, c'est dans nos régions qu'on fait ce développement-là, qu'on a ces leviers de développement économique là. Alors, c'est très excitant. Mais je vais laisser du temps à mon collègue pour s'emballer à nouveau avec nous.

**M. Montigny :** Merci. Bien, merci. Merci, Mme la ministre. Merci, Mme la Présidente. Compte tenu de l'heure, là, honnêtement, je vous laisse aller.

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Merci beaucoup. Alors, le temps alloué à l'étude du volet Transports des crédits budgétaires du portefeuille Transports et Mobilité durable étant presque écoulé, nous allons maintenant procéder à la mise aux voix des crédits.

#### Adoption des crédits

Le programme 1, intitulé Infrastructures et systèmes de transport, est-il adopté?

**Des voix :** ...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Adopté, sur division. Le programme 2, intitulé Administration et services corporatifs, est-il adopté?

**Des voix :** ...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Adopté, sur division.

#### Adoption de l'ensemble des crédits

Finalement, l'ensemble des crédits budgétaires du portefeuille Transports et Mobilité durable pour l'exercice financier 2025-2026 est-il adopté?

**Des voix :** ...

**La Présidente (Mme Maccarone) :** Adopté, sur division.

#### Document déposé

En terminant, je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition. Ayant accompli son mandat, la commission ajourne ses travaux sine die. Merci beaucoup, collègues.

*(Fin de la séance à 18 h 40)*