ISSN 2818-9892

ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

TROISIÈME SESSION QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 28 mai 2026 — Vol. 49 N° 6

Étude des crédits du ministère des Transports et de la Mobilité durable (2) : volet Transports

Présidente de l'Assemblée nationale :
Mme Nathalie Roy

2026

Commission des transports et de l'environnement

Le jeudi 28 mai 2026 — Vol. 49 N° 6

Table des matières

Transports 1
Discussion générale 1
Adoption des crédits 54

Adoption de l'ensemble des crédits 54

Documents déposés 55

Intervenants

Mme Marie-Claude Nichols, présidente
Mme Valérie Schmaltz, vice-présidente

M. Benoit Charette
M. Monsef Derraji
M. Etienne Grandmont
M. Joël Arseneau
M. Pierre Dufour
M. Denis Lamothe

* M. Serge Lamontagne, Société de l'assurance automobile du Québec
* M. Jérôme Unterberg, ministère des Transports et de la Mobilité durable

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 28 mai 2026 — Vol. 49 N° 6

Étude des crédits du ministère des Transports et de la Mobilité durable (2) : volet Transports

(Onze heures quarante-cinq minutes)

La Présidente (Mme Schmaltz) : 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 2026-2027. Une enveloppe de 4 h 30 min a été allouée pour l'étude de ces crédits.

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

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

Transports

La Présidente (Mme Schmaltz) : Nous allons donc procéder à une discussion d'ordre général par blocs, 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 cet après-midi, vers 16 h 30.

Puisque nous avons débuté nos travaux à 12 h 45 et qu'une période de 1 h 45 min doit être consacrée à l'étude de ces crédits ce midi, est-ce qu'il y a consentement pour qu'on puisse poursuivre nos travaux au-delà de 13 heures, environ d'une quinzaine de minutes? On garde le temps qui est alloué pour les oppositions et on retranche le temps qui était prévu pour le gouvernement. Est-ce qu'on a consentement?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Vous avez... Consentement. Merci. Parfait.

Discussion générale

Alors, je suis maintenant prête à reconnaître une première intervention de l'opposition officielle pour, donc, un premier bloc d'échange. Vous avez 17 min 5 s.

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Premièrement, bonjour, M. le ministre, et bonjour à tout le monde et à tous ceux et celles qui vous accompagnent dans cet exercice très important.

Ma première question, M. le ministre, ça va concerner les états financiers de la SAAQ, et je vais vous demander : Est-ce que vous avez entre vos mains le prix des états financiers audités de BDO, combien ça a coûté aux contribuables?

M. Charette : Je vais peut-être demander, si c'est possible, d'ajuster le son un petit peu. Je n'ai pas compris la question. Désolé.

M. Derraji : OK. Je vais répéter la question. Le prix des états financiers audités faits par la firme BDO, le dernier contrat, ça a coûté combien?

M. Charette : Parfait. C'est gentil. Lorsque les...

Bien, tout d'abord, vous allez me permettre aussi de saluer le collègue et les collègues, autant des oppositions que de la partie gouvernementale. Et je vais prendre une petite seconde pour saluer également les gens qui m'accompagnent, du ministère. Pour un ministre, c'est toujours très réconfortant, là, d'avoir toute cette expertise-là autour de nous, mais également les gens du cabinet.

Et déjà on va établir certaines façons de faire. Lorsque les questions sont très, très précises, ma dernière volonté, c'est d'induire les collègues en erreur. Donc, on va se donner un petit temps de réponse pour avoir l'information la plus juste possible. Mon collègue peut y aller d'une autre question, et je lui reviens, là, dès que l'information nous revient.

M. Derraji : Merci. J'ai bien compris. Donc, ma question, vous l'avez? Si on peut juste me répondre...

M. Charette : Non, effectivement, je vais vous la transmettre. Je veux vous donner l'information la plus juste possible. Donc, dès qu'elle m'est confirmée, je vous la transmets.

M. Derraji : OK, parce que ça va m'aider par la suite aussi.

M. Charette : Sans problème. Mais, si le collègue a d'autres questions dans l'intervalle, là, pour ne pas le priver de son temps de parole, je l'invite à procéder.

M. Derraji : OK. Les états financiers que Deloitte a gagnés, c'est combien?

M. Charette : En fait, on va y aller de la même façon. Quand c'est des questions extrêmement, extrêmement pointues, on se donne un petit temps de réponse, et je vous reviens, là, par la suite.

M. Derraji : OK. M. le ministre, le PDG de la SAAQ est juste à côté de vous. Il devrait...

M. Charette : Effectivement, c'est une expertise... mais, si vous me permettez, je vais vous transmettre la bonne information.

Mais allons-y en accumulant. Si vous avez plusieurs petites questions pointues, n'hésitez pas à les transmettre, là, pour que l'on puisse...

M. Derraji : Mais, M. le ministre, je n'ai pas envie de retarder mon bloc. C'est une information extrêmement importante. J'en ai besoin. Si j'ai été capable d'aller chercher ça en une minute, vous êtes capable, avec tout le staff que vous avez...

M. Charette : Effectivement.

M. Derraji : C'est une information publique. Je peux vous aider. Vous pouvez aller sur le SEAO, vous allez trouver combien ça a coûté, le contrat avec Deloitte. Ce n'est même pas 30 secondes, M. le ministre.

M. Charette : En fait, si vous avez la réponse, pourquoi poser la question? Mais sinon, moi, je vais vous transmettre l'information la plus précise possible.

M. Derraji : Je vais laisser vos équipes... je vais vous... laisser vos équipes chercher. Je vais vous poser la question autrement. Les états financiers que la SAAQ avait avec BDO nous coûtaient 200 000 $ par année. Ils peuvent vérifier. Il y avait un appel sur invitation. L'appel sur invitation, BDO n'a pas été invité. Est-ce qu'il a eu l'information?

• *(11 h 50)* •

M. Charette : Je vous la transmets dès qu'elle nous parvient. Et, encore une fois, moi, je suis jaloux du temps de parole de mon collègue et je ne veux pas le brimer...

M. Derraji : Oui, oui, oui, mais, M. le ministre, c'est parce que c'est hyperimportant. Je vous annonce, M. le ministre, parce que j'ai l'impression que vous ne le connaissez pas, ce n'est pas grave, les états financiers avec BDO, qui est audité, les états financiers de la SAAQ, étaient de l'ordre de 200 000 $... figurez-vous, cette année, sont de l'ordre de 800 000 $. Donc, si le PDG de la SAAQ peut valider, moi, je vous dis, c'est ça, l'information que j'ai, on passe de 200 000 $ à 800 000 $ pour auditer les états financiers de la SAAQ. Trouvez-vous que ce chiffre est normal?

M. Charette : Je vous reviens une fois que l'information est connue. Et c'est la façon... En fait, on a 4 h et 30 min ensemble et...

M. Derraji : Non, non, mais, M. le ministre, excusez-moi...

M. Charette : Mme la Présidente, si vous me permettez, c'est à mon tour de répondre. Vous avez eu votre temps de parole.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Oui, s'il vous plaît, on va juste laisser le temps de finir...

M. Charette : Le ministère octroie des milliers de contrats à travers le ministère lui-même, à travers les sociétés d'État. Si le collègue s'attend à ce que j'aie toutes ces informations-là par coeur ou que l'ensemble des équipes qui m'accompagnent aient toutes ces informations-là par coeur, il fait erreur.

Donc, s'il veut procéder dans l'ordre et s'il souhaite...

M. Derraji : Mme la Présidente, ce sont des crédits. Le ministre doit répondre à mes questions, et non pas l'écouter parler, Mme la ministre.

M. Charette : Mme la Présidente...

M. Derraji : Mme la Présidente, il ne répond pas à ma question. On...

M. Charette : Mme la Présidente, j'ai la parole. Non, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Oui. Oui, là je suis interpelée de partout, là. On va juste aller...

M. Derraji : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : On va aller un à la fois, s'il vous plaît. C'est la cacophonie. Posez votre question. Répondez.

M. Charette : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Hein?

M. Charette : ...intervenir. C'est à mon temps de le faire, et on peut le faire, là, de façon très respectueuse. Le collègue a assez d'expérience en cette Chambre. S'il pense que, de façon instantanée, on peut fournir une réponse aussi précise à travers les milliers de contrats qui sont donnés, il se trompe.

Moi, je l'invite de la façon suivante. S'il veut des informations précises, ça va nous faire plaisir de les lui transmettre, en autant qu'il nous laisse le temps, effectivement, de trouver l'information.

La Présidente (Mme Schmaltz) : De toute façon, vous vous êtes engagé à lui transmettre l'information, oui.

M. Derraji : Mme la Présidente, je tiens à rappeler au ministre, ce sont des... c'est les crédits, hein? Et je n'ai pas à... ce qu'il me transmet, j'ai l'information. J'ai l'information. Je vais lui poser la question... parce qu'il ne l'avait pas, je viens de lui dire, BDO, ça nous coûtait 200 000 $. La SAAQ vient de signer une entente, et, un contrat avec Deloitte, ça coûte 800 000 $.

La question, elle est la suivante : Est-ce qu'il trouve normal que les Québécois paient les états financiers audités de la SAAQ, et on passe de 200 000 $ à 800 000 $ l'année? Donc, il peut vérifier, ce sont des faits véridiques. Je peux déposer, Mme la Présidente, le SEAO. Si quelqu'un peut le donner au ministre, je n'ai pas de problème, il peut le prendre. Ça coûte, le contrat, c'est affiché, c'est public, 4,2 millions de dollars.

Moi, ma question, et je veux qu'on se limite à cette question, Mme la Présidente : Est-ce qu'ils trouvent normal que les états financiers de la SAAQ, en date d'aujourd'hui, coûtent aux contribuables québécois 800 000 $ au lieu de 200 000 $ par année? C'est ça, la question.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Vous pouvez répondre.

M. Charette : ...répondre volontiers. En même temps, il faut... il ne faut pas s'arrêter au chiffre lui-même. Il faut s'attendre aussi à une évaluation de l'étendue du mandat. Rappelons-nous, les dernières années, il y a eu des défis très importants au niveau de l'établissement de nos états financiers, avec un retard à rattraper, une complexité aussi importante. Donc, le chiffre est un indicateur, mais le mandat est à considérer aussi.

Donc, on avait un mandat qui était excessivement complexe. Le collègue va sans doute nous féliciter, du moins je le souhaite, dans les prochains instants, sur les avancées qui ont été réalisées à travers la SAAQ. Donc, à travers un mandat étendu, il n'est pas rare que des honoraires puissent être plus importants. Ça va de soi. Et, en même temps, il y a une obligation d'audit externe. Ce n'est pas le gouvernement lui-même qui peut s'autoauditer ou qui peut auditer ses sociétés d'État. Donc, ce sont des contrats au marché qui sont donnés, avec une complexité qui vient justifier les honoraires, là, qui ont été... qui ont été payés.

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...

M. Charette : C'est très bien réparti, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Point de vue de temps, questions, réponses, on va essayer d'équilibrer.

M. Charette : Exact.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Je comprends que ça peut prendre un peu plus de temps, mais on va quand même s'assurer que M. le député puisse poser ses questions.

M. Charette : Tout à fait.

M. Derraji : Je vais répéter ma question, et je vais être très court, et j'espère une réponse très courte. Je vais répéter ma question. Trouvez-vous que c'est normal? On paie 200 000 $ avec BDO. Là, maintenant, on paie 800 000 $ l'année avec Deloitte. Trouvez-vous que ce chiffre est justifié? Question très simple.

M. Charette : La question est non seulement simple, mais c'est surtout la même que la précédente, à laquelle j'ai répondu, Mme la Présidente. On avait un mandat qui était nettement plus complexe. On a des années, plusieurs années, là, qui étaient en cause. Le collègue est tout à fait au fait des défis qu'a eu à relever la SAAQ au cours des

dernières années. Donc, il ne faut pas s'arrêter aux chiffres, il faut s'arrêter au mandat. Et, comme je le mentionnais à la réponse précédente, le gouvernement ne peut pas s'auditer. Donc, il va au marché pour faire ces travaux-là, qui sont une obligation légale. Donc, c'est le prix au marché pour un mandat qui était complexe et qui a donné les résultats que l'on connaît.

M. Derraji : Est-ce que... Est-ce que le ministre peut demander au PDG de la SAAQ pourquoi l'appel a été fait sur invitation? Et, si ça a été fait sur invitation, est-ce que BDO a été invité à soumissionner?

Des voix : ...

M. Derraji : Je vais vous répondre. Je vais vous répondre.

M. Charette : Bien, c'est-à-dire...

M. Derraji : Non, non, je vais vous répondre, j'ai la réponse.

M. Charette : Non, non, mais, Mme la Présidente, on va... On est au début, là. On va se donner des bonnes règles de fonctionnement. Si le collègue souhaite véritablement avoir des réponses, qu'il nous laisse la possibilité de valider les informations. Autrement, et c'est dans son habitude, il induit souvent ou, à tout le moins...

M. Derraji : Wow! Mme la Présidente, c'est fort de café, là.

La Présidente (Mme Schmaltz) : D'accord. OK. Là, on va juste... on va arrêter deux petites secondes, s'il vous plaît, là, parce que, là, on perd du temps. Puis je pense que, les gens, ils veulent...

Une voix : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Oui, je le sais, mais on va s'assurer... on va s'assurer que personne ne parle un par-dessus l'autre pour que tout le monde puisse bien comprendre la suite. Alors, posez la question, on répond puis on essaie d'être cordial. Oui.

M. Charette : ...celui qui m'interrompt. J'aime le principe que un à la fois... C'est à mon tour de répondre. Nous sommes au tout début de l'exercice. Si le collègue veut bien faire, qu'il nous laisse le temps de bien répondre aux questions.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. Parfait.

M. Charette : Si chaque question vise à piéger ou à induire une idée, c'est là où, malheureusement, l'exercice peut être difficile pour tout le monde.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Vous pouvez y aller. Merci. Merci, M. le ministre. Oui?

M. Derraji : Mme la Présidente, je vois l'équipe qui accompagne le ministre. Il est accompagné de beaucoup de personnes. Je lui ai posé une question, il a les ressources à côté de lui pour vérifier.

L'appel a été fait sur invitation. Je vous épargne le temps pour vérifier. Je vais vous reposer ma question, parce que, depuis tout à l'heure, M. le ministre, en tout respect, vous ne répondez à aucune question. Je vous ai posé la question combien ça a coûté, les états financiers, vous n'avez pas répondu. Je vous ai dit 200 000 $, pour épargner notre temps qui est très précieux. Je vous ai dit aussi que BDO nous coûtait 200 000 $, Deloitte nous coûtait 800 000 $. Je vous ai posé la question : Est-ce normal? Vous avez répondu : l'appel a été fait sur invitation.

Là, ma question, elle est très précise. Est-ce que BDO, la firme BDO, a été invitée à soumissionner pour le dernier appel d'offres? Question très simple.

M. Charette : ...dit être soucieux de son temps, je suis soucieux de son temps. Je lui répète la même chose, on va vous revenir. Laissez-nous valider l'information, et on vous reviendra avec l'information la plus précise possible.

Mais qu'il ne dise pas, par contre, que je n'ai pas répondu à la question précédente par rapport au prix payé, par rapport à l'étendue du mandat et à savoir si le mandat était justifié. Et je connais le collègue depuis quelques années. Il aurait été le premier à nous reprocher si, justement, les états financiers n'avaient pas été audités de façon conforme, et, de façon, je vais dire, théâtrale, il aurait trouvé le moyen d'insister là-dessus.

M. Derraji : Mme la Présidente, il m'impute des motifs.

M. Charette : On fait les choses de façon très, très, très méthodique.

M. Derraji : Il m'impute des motifs depuis tout à l'heure, Mme la Présidente.

M. Charette : Ce sont des appels à projets... pas des appels à projets, mais des appels d'offre pour des états...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Bon, je vais juste vous inviter à la prudence, s'il vous plaît, hein, parce qu'on est en... Je vous invite à la prudence dans certains mots. Alors, on continue. Aviez-vous fini?

M. Charette : Non, malheureusement, je n'avais pas terminé.

La Présidente (Mme Schmaltz) : OK. D'accord.

M. Charette : Donc, c'est de dire : Il faut y aller dans l'ordre, avec des états qui sont vérifiés, audités par des firmes externes. On va au marché avec un mandat qui est complexe, donc ça peut justifier des honoraires qui sont plus dispendieux.

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

M. Derraji : ...Mme la Présidente. Il justifie les honoraires de 800 000 $. Je laisserai les experts justifier les honoraires de 800 000 $.

Mme la Présidente, il est au courant du déficit structurel de la SAAQ. Est-ce qu'il est au courant du déficit structurel? Est-ce qu'il peut nous partager le déficit structurel?

M. Charette : Oui. Pour ce qui est des états financiers...

Des voix : ...

M. Charette : Pour ce qui est des chiffres eux-mêmes, notre PDG est ici présent, il sera le mieux placé pour y répondre, au niveau de la situation financière.

M. Derraji : Merci.

M. Charette : Merci.

M. Derraji : Oui, je peux... Consentement. Je peux lui poser la question, Mme la Présidente?

• (12 heures) •

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait, oui. Est-ce qu'il y a consentement? Oui. Bon, j'imagine... Parfait.

M. Derraji : Bienvenue, M. le...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Juste décliner votre identité, s'il vous plaît.

M. Lamontagne (Serge) : Oui. Bonjour. Pour répondre...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Votre nom. Je m'excuse. Votre...

M. Lamontagne (Serge) : Excusez-moi.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Oui.

M. Lamontagne (Serge) : Bien, c'est mon premier. Donc, je m'excuse, si...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Non, il n'y a pas de souci. Juste... Donnez-nous votre nom, s'il vous plaît.

M. Lamontagne (Serge) : Serge Lamontagne. Je suis PDG de la Société d'assurance automobile.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Merci.

M. Lamontagne (Serge) : Votre question est fort pertinente. La réponse est oui sur vos chiffres de 205 000 $ et de 850 000 $. Ce qu'il faut savoir, c'est deux éléments importants... Le premier, c'est qu'on a eu deux ans d'états financiers non... les auditeurs externes n'ont pas été capables de vérifier ça, d'une part, ce qui explique, un, le différentiel entre ce que BDO avait soumissionné initialement et la nouvelle soumission. À la lecture des deux états financiers, vous comprendrez, l'ampleur de la tâche pour Deloitte est supplémentaire.

M. Derraji : Oui, mais... Merci.

M. Lamontagne (Serge) : Le dernier point, c'est... nous avons un enjeu actuellement avec une facture supplémentaire de BDO qui dépasserait le 250 000 $. Je ne peux pas vous donner le montant, exactement...

M. Derraji : Non, mais ce n'est pas grave. Merci, M. le PDG.

M. Lamontagne (Serge) : ...mais ça vous donne l'ordre de grandeur, qui sont raisonnables.

M. Derraji : Merci. C'est très apprécié. Ma question que j'ai posée à M. le ministre... L'appel d'offres a été sur invitation. Est-ce que BDO a été invité à soumissionner sur le dernier? Parce que ça a été un appel d'offres très ciblé, sur invitation. Pouvez-vous confirmer si, oui ou non, BDO a été invité à soumissionner?

M. Lamontagne (Serge) : La réponse, c'est non.

M. Derraji : OK. C'est bon. Merci. Deuxième question. Vous avez choisi Deloitte. Je n'ai pas besoin de vous rappeler que Deloitte faisait partie des deux finalistes dans le dossier CASA. Est-ce que vous n'avez pas une crainte que le fait que Deloitte, maintenant, audite les états financiers, pourrait éventuellement nourrir une poursuite contre la SAAQ, vu l'accès à l'ensemble de la documentation auditée?

M. Lamontagne (Serge) : Je peux?

La Présidente (Mme Schmaltz) : Ah! vous pouvez continuer.

M. Lamontagne (Serge) : Écoutez, mon expérience avec les auditeurs externes, c'est que, dans toutes les firmes comptables, ils ont des murs de Chine en fonction de chacun des dossiers, et je suis porté à croire que Deloitte, comme toute autre firme comptable, a en place ces murs de Chine là pour s'assurer d'une...

M. Derraji : C'est parfait. Vous êtes convaincu qu'il y a un mur. C'est parfait.

Je vais parler des ETC. Il y a... Combien ça coûte, depuis 2017, depuis le début du projet CASA... on nous a dit que le nombre d'ETC, c'est public, est passé d'environ 3 300 à 4 800. Ça représente combien, le nombre d'ETC depuis 2017, annuellement? Ça, c'est un déficit structurel, vous le... je pense que vous serez d'accord avec moi. Ça représente combien par année?

M. Lamontagne (Serge) : Je peux avoir la réponse sur les ETC. Je ne suis pas familier avec l'application des ETC. Ce que je peux vous dire, c'est qu'avant la crise de 2023, on avait 4 165 employés. Il y a eu, pour répondre à l'enjeu de service, une augmentation importante des employés, 2022-2023, pour atteindre un pic de 4 800 en 2023.

M. Derraji : Absolument. 4 800.

M. Lamontagne (Serge) : Actuellement, on est en train de réduire, depuis 2025, pour un retour à la normale avec...

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...le temps est écoulé. Vous allez avoir l'occasion... Bien oui. Vous allez avoir l'occasion, là, de continuer un petit peu plus tard. Alors, je vais maintenant céder la parole à la deuxième opposition, député de Taschereau, pour 17 min 5 s.

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Salutations au ministre et salutations à son équipe, aux députés de la partie gouvernementale, aux collègues et aux équipes de la banquette des oppositions. Salutations, évidemment, à Mme la Présidente, merci de présider nos travaux, les gens à la table également et les gens à la technique audiovisuelle, évidemment, sans qui tout cela n'est pas possible.

M. le ministre, content de vous retrouver dans d'autres fonctions, de faire des études de crédits avec vous. C'est toujours un plaisir. On a des bonnes conversations ensemble, puis ça a toujours été un plaisir de faire des études de crédits, en Transports, particulièrement. C'est riche. C'est beaucoup dans l'actualité. Il y a plein de sujets sur lesquels on peut aller.

Je commencerais par un sujet très d'actualité, le pont de l'île d'Orléans. Vous avez vu, c'est sorti ce matin dans les médias, le 9 juin 2025, là, il était annoncé que le budget puis les échéanciers, tout était... les feux étaient verts, tout allait bien. Maintenant, on apprend aujourd'hui que le nouveau pont ne sera pas mis en service en 2028. Et j'aimerais savoir qu'est-ce qui s'est passé entre l'annonce de l'année passée, à peu près à la même période, puis aujourd'hui.

M. Charette : Oui, merci pour la question et pour le ton de la question également. C'est apprécié, puis effectivement, chaque collaboration passée a été très constructive.

Bien, peut-être mentionner que c'est nous qui, de façon très transparente, avons communiqué l'info, là, au cours des dernières... des dernières heures. C'est un projet qui est d'une importance réelle, là, pour la région. C'est une infrastructure qui est capitale et incontournable, là, pour les insulaires eux-mêmes, donc c'est un projet qui est suivi de près, et, de façon proactive, là, on a voulu informer, là, qu'il y avait des délais au niveau de la livraison. On n'est pas en mesure de dire de combien de temps, est-ce qu'on parle de quelques semaines, quelques mois. L'engagement que l'on prend, par contre, c'est dès que l'information sera connue, parce qu'elle doit être travaillée avec les gens qui travaillent le dossier, mais le constructeur lui-même... Ça, c'est l'engagement que l'on prend. Dès qu'on aura un nouveau calendrier, on pourra le confirmer.

Mais, oui, il y a eu quelques retards, là, sur différents aspects du chantier, et c'est ce qui est en train, là, d'être travaillé avec les équipes. On essaie de voir si on ne peut pas compresser le calendrier pour rattraper ces retards-là et, sinon, confirmer à la population, là, quelle serait l'étendue du retard. Mais je veux surtout prendre un instant pour rassurer autant les gens de l'île que ceux qui utilisent le pont. Ça demeure une infrastructure qui est suivie de façon très serrée par le ministère, donc il n'y a pas d'enjeu de sécurité. On s'assure qu'il demeure sécuritaire, mais on sait que c'est une infrastructure qui arrive en fin de vie, donc on a bien hâte que la prochaine mouture puisse être en service.

M. Grandmont : ...avez bien dit, là, c'est une infrastructure qui est en fin de vie. Selon les informations qu'on avait, le pont ne pouvait pas dépasser 2027. Donc, vous comprenez qu'on a une inversion... en fait, là, une livraison d'un projet de remplacement qui va au-delà de l'échéancier de vie utile de l'infrastructure existante. C'est quoi, les mesures de mitigation que vous avez prévues? Parce que je comprends que vous voulez essayer de compresser les... le temps de réalisation du projet, mais si... il faut quand même prévoir un plan de mitigation. Qu'est-ce que vous avez en tête?

M. Charette : Bien, c'est là où je veux rassurer la population. Tout à l'heure, on parlait du dossier puis on reprenait l'exemple du pot de yogourt, là. Il n'y a pas... il n'y a pas une date d'expiration entre le 31 décembre 2027 et le 1er janvier 2028. C'est une infrastructure qui arrive en fin de vie, oui, mais qui peut être utilisée de façon sécuritaire, en autant que les entretiens se fassent, et c'est là où il y a un plan de suivi extrêmement rigoureux par le ministère. On est en mesure de suivre l'évolution de la structure et on a les budgets nécessaires, justement, pour entreprendre les travaux pour le maintenir de façon sécuritaire. Mais c'est un parfait, parfait exemple des défis qu'on a au niveau de nos maintiens d'actif.

C'est un pont qui est vieillissant, oui, mais qui n'a pas commencé à se dégrader hier. Donc, c'est là où si, par le passé, on avait su prévoir sa fin de vie, si, par le passé, on avait pu l'entretenir adéquatement, on ne serait pas dans la situation dans laquelle on se retrouve. Donc, lorsqu'il est question de maintien d'actif et de déficit de maintien d'actif, c'est un réel, réel enjeu. Malheureusement, on a manqué de prévisibilité et on en paie le prix à travers des conséquences comme celle du pont de l'île d'Orléans.

M. Grandmont : Donc, vous dites, dans le fond... Parce que, selon l'article de Nicolas Lachance, si je ne me trompe pas, ou, en tout cas, du *Journal de Québec*, il y a un affidavit qui avait été signé en 2022 par la directrice des grands projets de la région métropolitaine de Québec, au ministère des Transports, Manon Murray, qui disait que ce projet ne pouvait pas être retardé, que la fin de vie utile était 2027. Donc, vous êtes en désaccord avec ce qui avait été annoncé... ce qui avait été nommé en 2022?

M. Charette : Oui, c'est là... Je vais répéter la même chose, mais si le collègue le consent, je pourrai céder la parole à notre spécialiste de la question au ministère. Il n'y a pas d'enjeu de sécurité, là. On veille, justement, à ce que les déplacements soient sécuritaires. On veille à ce que la structure soit fonctionnelle jusqu'à l'entrée en service de la nouvelle infrastructure. Mais dans l'article... On a validé ce matin, là, il n'y a pas de document ou il n'y a pas de... il n'y a rien au ministère qui confirme, là, qu'au 31 décembre 2027 on doit fermer le pont. Je ne dis pas que le collègue met en doute ma parole, mais sans doute que la parole d'une experte saura le rassurer encore davantage que moi. Donc, s'il le permet, on pourrait laisser la parole à ma collègue à ce sujet-là.

M. Grandmont : Non, non, je vais me fier à votre parole. Merci. Je vais continuer.

M. Charette : J'apprécie la confiance.

M. Grandmont : Merci. Donc, l'appel d'offres pour le pont de l'île d'Orléans a été lancé quand?

M. Charette : ...l'appel...

M. Grandmont : L'appel d'offres pour le début des travaux. L'appel d'offres a été lancé quand, par le gouvernement, pour le...

M. Charette : Quand il a été lancé ou quand les travaux sont amorcés... La date exacte, je pourrais vous revenir, là.

• *(12 h 10)* •

M. Grandmont : Oui, absolument. Je veux savoir la date que l'appel d'offres a été lancé. Je sais que c'était votre prédécesseure qui l'avait lancé, là.

M. Charette : Effectivement, je me souviens, là, des discussions au Conseil des ministres, mais si vous voulez la date exacte, on vous revient, là, dans quelques instants.

M. Grandmont : Je pense qu'on a la réponse, là.

Une voix : ...

M. Charette : Contrat signé le 2 avril 2024.

M. Grandmont : Contrat signé le 2 avril... Vous êtes au gouvernement depuis 2018. Qu'est-ce qui a empêché votre gouvernement de lancer l'appel d'offres plus tôt?

M. Charette : Bien, plusieurs choses, là. Ce sont des...

M. Grandmont : Ça fait longtemps. Je m'excuse, mais c'est parce que ça fait longtemps qu'on sait que le pont est dû pour être remplacé.

M. Charette : Bien, justement, ça, il faudrait poser la question au gouvernement précédent.

M. Grandmont : Non, non, je la pose à vous, là.

M. Charette : Lorsqu'on a des projets majeurs de cette nature-là, ils sont provisionnés sur plusieurs années, et, à partir du moment où on veut établir un pont, bien, on connaît les étapes du PQI, la mise à l'étude, ensuite, toutes les étapes qui sont subséquentes. On est arrivés avec un projet qui n'avait, pour ainsi dire, pas cheminé avec le gouvernement précédent. Donc, il a fallu franchir toutes ces étapes-là, autant au niveau de le provisionner en matière du budget que d'établir les besoins, d'établir le type de structure, d'établir le mode de réalisation.

On se souviendra aussi que mon collègue qui m'a précédé a ouvert un petit peu les possibilités en permettant une... davantage de collaboration avec le milieu de la construction pour qu'il puisse nous accompagner, pour qu'il puisse nous conseiller. Donc, toutes ces étapes-là prennent du temps. Mais en 2018, malheureusement, c'était un projet qui n'était pas provisionné, et c'était un projet qui n'avait pas franchi ces étapes-là, donc il fallait partir... sans dire, sur une page totalement vierge, mais il fallait partir à l'étape très, très préliminaire où on était. Mais vous avez parfaitement raison, et je suis entièrement d'accord avec vous, on aurait dû planifier le remplacement de cette infrastructure-là depuis de nombreuses années.

M. Grandmont : Donc, vous avez commencé à le planifier à partir du deuxième mandat de la CAQ?

M. Charette : Non, absolument pas. À partir du moment où un contrat est signé, ça veut dire qu'on a cheminé sur les étapes préalables. On ne commence pas à préparer un dossier avec la signature du contrat. La signature du contrat intervient beaucoup plus tard, lorsque le projet est défini, lorsque le projet est financé, lorsqu'il a franchi les différentes étapes du PQI. Donc, ça ne se fait pas, là, du jour au lendemain.

M. Grandmont : Non, évidemment, mais, bon, vous pourrez comprendre que je trouve que six ans pour livrer un projet comme ça... pas livrer, mais démarrer... démarrer des projets, alors qu'on sait depuis longtemps que c'est urgent... Cela dit, je suis bien d'accord avec vous que ça avait été négligé par les gouvernements précédents aussi, évidemment.

Je vais vous amener sur un autre projet sur lequel vous... Là, vous ne pourrez pas mettre la faute sur les prédécesseurs, puisque ce projet-là n'est pas encore officiellement commencé, puis il y a eu toutes sortes d'annonces qui ont été faites par votre gouvernement. C'est le pont de Québec. Bon, je comprends que le pont de Québec a été racheté par le fédéral. Le MTQ est... votre ministère est en charge, en fait, du tablier du pont. Il y a eu plusieurs appels à vouloir abaisser le pont... le tablier du pont de Québec, évidemment. Il y avait une réponse négative de la part de votre gouvernement pendant longtemps. Votre prédécesseur, encore une fois, y était fortement opposé. Votre actuelle... notre actuelle première ministre... l'actuelle première ministre a laissé entendre... en fait, pendant sa course au leadership, a annoncé qu'elle voulait... Bon, il y avait plusieurs choses dans son annonce, là. Je me souviens qu'il y avait le leader qui était à ses côtés, là, le député de Granby, qui était à ses côtés, au quai des Cageux, d'ailleurs, à Québec, pour cette annonce-là, puis elle a annoncé, notamment, l'abaissement du tablier du pont de Québec.

Vous comprendrez que c'est un projet qui est important pour nous, parce que c'est la clé de voûte pour être capables d'y faire passer, éventuellement, du transport collectif de style tramway ou SRB, bref, à haute capacité. On en est où avec ça?

M. Charette : Bonne question, et j'apprécie l'introduction du collègue. Effectivement, c'est un engagement qui a été pris par la première ministre. Elle a à coeur, là, tout l'enjeu, là, de la mobilité dans la grande région de Québec. On se souvient, lors de cet engagement-là, il y avait revoir avec plus d'ampleur le projet de la tête des ponts. Il y avait également des travaux, que ce soit sur le pont de Québec, que ce soit sur le pont Pierre-Laporte. Il y avait également l'élargissement de l'autoroute 20, il y avait le tramway de Québec, il y avait également le secteur Lebourgneuf.

Donc, ça fait partie du plan de mobilité. Donc, sur ces cinq ou six éléments là, il y en a trois qui ont avancé de façon concrète depuis qu'elle est première ministre. La semaine dernière, on confirmait le début des travaux pour l'élargissement de l'autoroute 20. On a confirmé les travaux préalables pour le tramway, donc ça fonctionne bien. La prochaine étape, normalement, ce sera l'appel d'intérêt...

M. Grandmont : ...lié, là, hein?

M. Charette : ...exactement, mais j'y viens. La prochaine étape, ce sera vraisemblablement l'appel d'intérêt international pour le lien interrives, ce que l'on appelle communément le troisième lien.

Pour ce qui est du pont de Québec, bien, c'est un tout, là. Là, je ne suis pas en mesure de vous donner de calendrier, je ne suis pas en mesure de vous dire quelle forme ça va prendre, mais il y a des évaluations, effectivement. Mais si on considère qu'en quelques semaines à peine il y a trois dossiers sur six qui ont avancé de façon très concrète et rapide, on peut être confiants, là, que les autres éléments du plan de mobilité puissent avancer aussi.

M. Grandmont : Parfait, parfait. Donc, vous me confirmez, de votre point de vue, que le projet d'abaisser... d'abaissement du tablier du pont de Québec, c'est un projet qui va se faire?

M. Charette : Moi, je vous confirme que c'est un projet qui est en évaluation, comment intégrer toutes ces pièces-là du casse-tête de la mobilité dans la région. Bien, je regarde notre moyenne des dernières semaines, là, sur ce plan de mobilité là, on peut être confiants, là, qu'il y aura d'autres avancées là, au cours des prochaines semaines, des prochains mois.

M. Grandmont : Je reste quand même encore toujours sur le tablier du pont de Québec. C'est important pour moi, parce que vous semblez dire que c'est un projet... un engagement qui a été pris puis que ça va avancer. C'est ce que vous me dites?

M. Charette : Ce volet-là est en évaluation. Il faut voir comment le réaliser.

M. Grandmont : Parfait. Est-ce que vous pouvez me confirmer aussi que les employés... les fonctionnaires, en fait, les gens qui travaillent pour votre ministère, que ce soit au national ou que ce soit au niveau régional, au niveau de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches, sont en mode planification, mais on avance sur cette réalisation-là?

M. Charette : Bien, je vous confirme qu'il y a des évaluations et c'est de retenir la bonne formule. Donc, je ne suis pas en mesure aujourd'hui de vous donner de calendrier, quelle forme ça va prendre...

M. Grandmont : Non, je ne veux pas le calendrier.

M. Charette : Donc, c'est un aspect qui est en évaluation actuellement.

M. Grandmont : Je ne cherche pas à voir le calendrier, là, je comprends qu'on est dans... ça vient d'être dit, là, annoncé par... pris comme engagement par la première ministre. C'est parce que moi, ce qu'on me dit c'est que les fonctionnaires du MTQ considèrent qu'ils ne sont pas liés à l'engagement de la première ministre et qu'il n'avance pas, et que l'objectif pour eux, c'est de maintenir le projet de tablier tel qu'il était initialement.

M. Charette : En fait, je vais vous résumer un petit peu de ma petite expérience. Il y a des orientations gouvernementales qui sont données aux différents ministères. Il y a des orientations claires qui ont été données pour ce qui est de la tête des ponts, pour ce qui est de l'élargissement de la 20, pour ce qui est du tramway, bref, les différents projets qu'on a énumérés un petit peu plus tôt. Est-ce que tous peuvent se réaliser maintenant? Est-ce que tous sont au même état d'avancement? Non, mais le ministère travaille à mettre en place le plus d'éléments possibles de ce casse-tête là. Mais, comme je vous dis, en quelques semaines, le fait d'avoir avancé concrètement sur trois des éléments, moi, me permet d'être confiant pour la suite, et on pourra se reparler, peut-être même à travers les crédits, de la prochaine étape, là, du lien interrives qui...

M. Grandmont : Parce que vous comprendrez que, pour certaines personnes, puis c'est ce que je comprends qui est le raisonnement de personnes qui travaillent au ministère, c'est que de maintenir le tablier au même niveau qu'il l'est actuellement fait des travaux moins... d'une ampleur moins grande. Donc, à court terme, on va moins impacter la circulation automobile. Par contre, à long terme, évidemment... comme je l'ai expliqué d'entrée de jeu, on perd un bénéfice sur le long terme. Et il semblerait que c'est le raisonnement qui est celui, actuellement, chez les fonctionnaires du ministère des Transports, puis là je vous dis ça, mais je ne sais pas exactement à quel niveau, mais qui travaillent sur ce projet-là. On préférerait ne pas impacter la circulation à court terme, donc un gain à court terme, pour éviter de faire des travaux plus gros, mais avec des gains plus grands à long terme. Votre positionnement à vous, là, comme ministre des Transports, là, est-ce que vous visez le long terme ou le court terme?

M. Charette : En fait, je vais viser la vision la plus intégrée possible, et ce sont des travaux, dans tous les cas, qui...

M. Grandmont : Qu'est-ce que vous voulez dire par «intégrée»? Excusez-moi.

M. Charette : C'est-à-dire, tous ces éléments-là que je vous mentionnais ne peuvent pas être pris...

M. Grandmont : Séparément.

M. Charette : ...indépendamment. La tête des ponts a une incidence sur les deux ponts dont on parle. La même chose avec l'élargissement de la 20, on n'élargit pas de façon chaotique, sans prévoir, justement... C'est là où je vous dis, c'est une vision qui est intégrée que l'on veut mettre en place. C'est là où je dis qu'il y a une évaluation qui se fait. Mais ça avance, ça...

M. Grandmont : Donc, je ne me trompe pas. Si vous me dites que vous avez une vision intégrée, donc c'est que vous adhérez au plan proposé par la première ministre et que, donc, vous me confirmez que votre préférence est d'abaisser le tablier pour un gain à long terme.

M. Charette : Comme je vous le dis, c'est un élément qui est en évaluation, et on va vouloir aller chercher le plus de bénéfices pour chacun des... chacune des composantes de ce plan de mobilité là. Dans quel ordre ça va intervenir? C'est difficile à dire, voire impossible à dire, ne serait-ce... Tout à l'heure, on parlait de l'île...

M. Grandmont : Mais ce n'est pas...

M. Charette : ...le pont de l'île d'Orléans. Peut-être juste faire une petite analogie. On parle de délais, mais ce sont des travaux qui se planifient, hein? On veut les intégrer aussi. Ce ne sont pas des travaux qui vont tous se réaliser en même temps, pour des enjeux de circulation.

• *(12 h 20)* •

M. Grandmont : On est d'accord. On est d'accord, mais ce n'est pas... mais ce n'est pas tant le calendrier que votre vision. Dans le fond, ce que vous me dites, c'est... vous avez une vision intégrée. Est-ce que, pour vous, le plan proposé par la ministre pendant la campagne au leadership, c'était une vision intégrée?

M. Charette : Bien, ça fait partie du plan de mobilité pour la région, et c'est la raison pour laquelle on poursuit les évaluations. Je vous rappellerai, on est le 28 mai, la première ministre est en fonction depuis quelques semaines à peine, donc tout ne peut pas être en place du jour au lendemain. Mais après quelques...

M. Grandmont : ...je ne parle pas de calendrier, là. Je ne parle pas de calendrier.

M. Charette : Non, je comprends. Je comprends, mais après quelques semaines... Quand je regarde les avancées très concrètes, pour la région, qui ont été confirmées, dans le cas de l'élargissement de la 20, là, ce sont des travaux qui sont bien entamés. Dans le cas du tramway, ce sont des travaux qui débutent dès les prochaines semaines, normalement. Donc, en quelques semaines, avoir permis ces avancées-là me permet d'être très optimiste pour l'ensemble du plan de mobilité, là, qui prend forme graduellement.

M. Grandmont : Donc, vous allez donner... Donc, vous allez donner le mandat... vous avez donné le mandat, déjà, à vos fonctionnaires de travailler à abaisser le tablier?

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. Le temps est écoulé. Vous allez pouvoir revenir un petit peu... un petit peu plus tard aussi. Alors, je vais céder la parole à l'opposition officielle pour 17 min 5 s.

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Dans un esprit de collaboration, je vais partager une demande d'accès à M. le ministre. Je lui... je l'ai imprimée, donc on va lui...

Une voix : ...

M. Derraji : Oui, oui, si quelqu'un peut lui donner, comme ça, ça va faciliter l'information. Voilà. Merci.

La Présidente (Mme Schmaltz) : OK, on doit nous, là... Juste un petit instant...

M. Derraji : Ça va être déposé.

La Présidente (Mme Schmaltz) : On doit recevoir par courriel avant.

M. Derraji : Oui, oui, oui, aussi, mais je veux lui offrir une copie...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Ah! d'accord.

M. Derraji : ...parce que c'est de ça que je vais parler maintenant, mais les membres de la commission vont la recevoir aussi. C'est bon?

La Présidente (Mme Schmaltz) : Oui.

M. Derraji : OK. Alors, M. le ministre, c'est une demande d'accès à l'information qui touche beaucoup d'annonces que vous avez effectuées. Ce n'est pas uniquement vous, c'est aussi vos prédécesseurs, et j'en suis sûr et certain que le sous-ministre qui vous accompagne est au courant. Je veux vous expliquer la problématique, et c'est là où j'ai besoin de vous, parce que moi, les chiffres que j'ai...

M. Charette : ...collègue va comprendre mon intervention. Naturellement, j'apprécie l'offre généreuse d'une copie, mais je n'en ai qu'une seule, c'est difficile de la partager avec les équipes. Donc, si on peut nous fournir davantage de copies, ce serait apprécié.

M. Derraji : Aucun problème, on fera d'autres copies. Mais, M. le ministre, j'en suis sûr et certain que votre sous-ministre responsable, il va comprendre de quoi je parle. Mais je peux juste continuer...

M. Charette : J'aimerais bien qu'il comprenne, mais s'il n'a pas le document sous les yeux...

M. Derraji : On va le faire. On va le faire, on va imprimer d'autres copies.

M. Charette : Parfait.

M. Derraji : Vous voulez, quoi, une dizaine? On fera une autre copie. Mais, j'en suis sûr et certain... de quoi je veux parler, si j'étais capable d'avoir cette information, j'en suis sûr et certain, votre sous-ministre est au courant.

Le problème que je veux évoquer avec vous aujourd'hui, c'est l'ampleur des retards des autorisations des aides gouvernementales. Vous avez fait beaucoup d'annonces, et nous avons pris un exemple, c'est la STM, et ce qu'on a constaté et c'est pour cela que je veux vous interpeler, c'est : Comment vous expliquez les délais pour les lettres d'autorisation? Vous avez déjà autorisé, c'est dans... c'est déjà dans le PQI, c'est des dollars qui sont réservés, alors pourquoi ne pas donner les lettres tout de suite et éviter des millions de dollars en frais d'intérêts?

M. Charette : Et dans le cadre... encore une fois, je viens d'avoir le document... dans le cadre de quel programme en particulier? Parce que nous avons plusieurs programmes, là, qui peuvent viser différentes ententes.

M. Derraji : Oui, bien, aucun problème. Prenons la ligne verte... la ligne bleue, désolé, la ligne bleue. Les documents que je viens de vous donner, on parle de 6,3 milliards de dollars de subventions qui sont actuellement en attente d'autorisation. Votre sous-ministre est au courant, les demandes concernent 41 subventions, réparties dans 18 projets. Et c'est là où je veux vous sensibiliser, M. le ministre, parce que, j'en suis sûr et certain, je vous connais assez aussi, vous êtes quelqu'un de très sensible à l'argent public. Le problème, ce n'est pas les subventions uniquement qui sont en attente, M. le ministre, c'est les dépenses cumulées assumées par la société de transport, c'est... Les projets ont déjà généré près de 1,19 milliard de dépenses cumulées assumées temporairement par la STM. Là, cette somme force l'organisation à recourir à du financement à court terme afin de poursuivre les travaux et respecter les échéanciers opérationnels.

Là où je veux vous sensibiliser, et c'est un... dans un des documents que vous avez reçus, et c'est là où je veux que... je veux avoir votre réponse. Les coûts financiers importants causés par les délais gouvernementaux, qui causent des retards d'autorisation, génèrent des frais financiers considérables. Ces frais s'élèvent à 127,6 millions de dollars, amputés... imputés, excusez-moi, imputés aux coûts de projets. C'est l'équivalent de 80 bus qu'on perd. Je résume. Vous annoncez des projets, vous confirmez la subvention, vous prenez des photos, vous faites un communiqué de presse, et la lettre d'autorisation, elle est chez vous, au ministère. Ça cause quoi? Les sociétés de transport... aujourd'hui, je vous parle de Montréal, ça s'en vient, les autres... en attendant la lettre d'autorisation, ils ont commencé à travailler, et il y a une pression sur les finances, donc ils sont obligés d'aller s'endetter. J'ai demandé, par accès à l'information, ces sommes. On parle, M. le ministre, de l'équivalent de 80 bus presque perdus à cause de ces retards.

Et c'est là où je vous pose la question : Comment vous expliquez les délais pour les lettres d'autorisation? Est-ce que ces lettres... Sachant que les projets sont autorisés, ils sont au PQI, les dollars sont réservés, pourquoi votre ministère ne donne pas les lettres d'autorisation? Et est-ce que vous êtes conscient que ça engendre des frais d'intérêt en millions de dollars, qu'on supporte tous?

M. Charette : Merci pour la question. On est encore au début de l'exercice. Peut-être juste demander très poliment au collègue... J'ai une copie, avec des questions très, très précises, donc si le collègue s'attend à des réponses aussi précises que la question, ce serait bien que l'on prévoie d'équiper convenablement les équipes. Donc là, vous me posez la question, mais j'ai été obligé de partager la seule copie que j'avais pour, justement, que l'information circule. Donc, pour les prochaines questions, le collègue va sans doute pouvoir ajuster le tir.

Mais lorsqu'il est question du projet de la ligne bleue en particulier, je veux le rassurer, c'est un projet qui avance bien. D'ailleurs, au niveau... Le collègue fait allusion au PQI. On a même devancé des sommes au PQI 2025-2035, au cours des dernières semaines, spécifiquement pour le projet de la ligne bleue. Non seulement il est financé adéquatement, mais les travaux sont amorcés. Pas plus tard que la semaine dernière ou il y a deux semaines, avec mes collègues de la région de Montréal, au cabinet des ministres, on a inauguré le tunnelier. Hier, je pense, dans les médias, on pouvait lire, là, qu'on a déjà 70 mètres de creusés. Donc, le projet avance bien.

Mais pour ce qui est des questions par rapport au programme spécifique, avec le consentement généreux de mon collègue...

M. Derraji : Oui, aucun problème.

M. Charette : ...on va pouvoir avoir des réponses plus spécifiques sur les décaissements et les moments des décaissements. Mais je voulais surtout rassurer et le collègue et les gens qui nous écoutent. Après des années d'attente, parce que, malheureusement, le gouvernement précédent, libéral, n'avait pas provisionné les sommes pour lancer le projet, non seulement nous l'avons provisionné, mais les travaux sont en cours. Et je vais laisser la parole à mon collègue pour...

M. Derraji : Mais avant...

M. Charette : ...pour les réponses plus spécifiques liées au programme.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Vous avez une question avant?

M. Derraji : Oui, oui. Bien, je veux juste préciser... Merci, M. le ministre, de laisser, j'imagine, le sous-ministre... Probablement, pour vous, c'est nouveau, j'avoue, parce que moi, pour avoir ça, j'ai fait une demande d'accès. Vous avez raison, mais vous êtes bien épaulé, il y a des sous-ministres. Mais je vais vous dire une chose, parce que j'imagine que vous allez, vous aussi, être outré de la situation. Et je ne vous blâme pas, je vous partage des faits, des faits qui sont publics maintenant avec une demande d'accès à l'information.

Comment... et là on va parler de la ligne bleue. Vous avez évoqué la ligne bleue, on va parler de la ligne bleue, mais il y a d'autres choses... comment expliquez-vous qu'un projet aussi stratégique que le prolongement de la ligne bleue accumule plus de 1 165 jours d'attente administrative? Et qui est responsable, politiquement, de 22 à 23 millions de dollars de frais financés non admissibles, assumés par la STM, dans ce seul projet? Et je vais vous dire pourquoi, M. le ministre. C'est que ces retards de lettres d'autorisation ont un impact, et cet impact, c'est la population qui le paie. Donc, j'aimerais bien... Vous avez dit que le sous-ministre peut me répondre. Est-ce qu'il peut me répondre pourquoi il y a 1 164 jours de retard?

M. Charette : Oui. En fait, je vais céder la parole volontiers, mais, juste avant... Je connais le collègue et je l'apprécie, c'est un collègue que j'apprécie, mais, souvent, il présume du fait que l'on doit s'outrer, alors qu'il y a des réponses ou des explications. Donc, on va laisser... avant de s'outrer collectivement, on va laisser la parole à notre collègue pour des précisions supplémentaires.

• *(12 h 30)* •

La Présidente (Mme Schmaltz) : Parfait. Donc, il y a consentement? Oui? Juste décliner votre identité.

M. Unterberg (Jérôme) : Oui, Jérôme Unterberg, sous-ministre adjoint au ministère des Transports et de la Mobilité durable.

J'ai sommairement pris connaissance, là, de la sollicitation, là, par la STM, et ici, il peut y avoir plusieurs situations. Donc, si je prends... par exemple, dans le programme du PAGTCP, pour lequel les demandeurs peuvent avoir, effectivement, eu à encourir des frais financiers, le programme, autrefois, permettait, sur une annonce du PQI, d'entreprendre des travaux, et ça n'apportait pas d'obligation pour le ministère d'octroyer l'approbation pour le financement du projet. Dans certains cas, il y a à noter que cela a fait encourir des situations où le demandeur de l'aide financière ne transmettait pas immédiatement sa demande d'aide financière. Je ne dis pas que c'est ce cas ici, mais il y a de tout, ça a été discuté avec la STM notamment. Ça n'a pas été nié, là, dans certains cas, avec certaines sociétés de transport.

L'inscription au PQI rendait la chose possible pour une confirmation, puis, par la suite, demander rétroactivement ces frais-là s'il y avait une approbation du projet par lettre d'annonce. Dans le cas de la STM, vous savez que depuis... pour la ligne bleue spécifiquement... puis je vous repasse la parole rapidement, je vois les signes... dans le cas de la STM, pour la ligne bleue, vous savez que, depuis le 1er avril 2024, il y a maintenant la comptabilité dans le secteur public qui est appliquée avec la norme au comptant, ce qui fait que le programme pour le PAGTCP a été modifié. Ça ne permettra plus ces questions-là de... d'encourir, comme il se fait au fédéral, des travaux avant l'approbation avec une lettre d'annonce.

M. Derraji : Merci, M. le sous-ministre. Vous avez déjà confirmé, ça, c'est très bien, par rapport à ces frais. Vous pouvez confirmer qu'au niveau de la ligne bleue on accumule 1 164 jours d'attente administrative. Et ma question, elle est très simple : Ces frais, qui va les payer? Ils ne peuvent pas les facturer pour vous demander un remboursement. On sait comment ça marche, le financement du transport collectif, et vous en êtes très conscient, M. le sous-ministre. Ces frais sont assumés par qui?

M. Unterberg (Jérôme) : Dans le cas de... dans le cas plus précis de la ligne bleue, comme on le sait, il y a eu des avances qui ont été faites pour la STM, là, pour à peu près 1,7 milliard. L'aspect que vous abordez, il a été financé dans un autre programme, hein? C'est plutôt l'EBI, là, qui a financé ce soutien-là. Il y aurait lieu, donc, de voir les conditions. Je ne suis pas en mesure de vous confirmer le 1 165 présentement.

M. Derraji : Pas de problème, mais, j'en suis sûr et certain, vous le savez très, très... Je vous connais aussi assez, vous êtes quelqu'un de rigoureux, vous savez de quoi je parle. Et c'est là où je vous interpelle, mais je pense que c'est plus le ministre, parce que je pense que vous êtes presque à la même place. L'argent versé aux banques au lieu du transport...

(Interruption)

M. Derraji : Ce n'est pas grave. Parce que c'est un problème très urgent qui touche l'ensemble des sociétés de transport. Et aujourd'hui, mon rôle, c'est vous sensibiliser par rapport aux retards au niveau des lettres d'attente. Il y a un coût assumé par la société de transport. Et vous savez quoi? Pourquoi je vous ai dit, M. le ministre, «outré»? Parce qu'au lieu qu'on envoie l'argent au transport collectif, on l'envoie en frais d'intérêts aux banques. Quand je vous ai dit que rien que ce qu'on a analysé maintenant avec la STM, c'est l'équivalent de 80 bus... et vous avez pas mal de demandes.

Donc, c'est là où je vous interpelle. Pourquoi on prend des photos, on fait des communiqués de presse, on annonce des projets et on tarde à envoyer les lettres d'autorisation? Mais, pire encore, on ne permet pas à ces sociétés de transport de vous réclamer les intérêts. Ils doivent trouver comment payer ces intérêts. Et c'est là où ça devient problématique, parce qu'après... ce n'est pas vous, c'est les prédécesseurs... on demande... Les villes, c'est des quêteux, les sociétés de transport ne gèrent bien pas leur affaire, et on perd beaucoup de temps et argent.

M. Charette : Dans le propos du collègue et des conclusions qui ont été, en grande partie, démentées... démenties, là, par le sous-ministre adjoint, il n'y a pas... Le collègue m'assurait que j'allais être outré, et, bien honnêtement, je ne le suis pas, là. On a confirmé un devancement de près de 1,7 milliard de dollars à la STM, qui a été versé, là, dans les dernières semaines de l'année budgétaire 2025-2026, un devancement pour le projet de la ligne bleue, 1,7 milliard de dollars. Donc, l'argent est là, et ce n'est pas parce qu'un montant est réclamé par une société de transport ou peu importe l'organisme, que le montant est admissible. Donc, il y a des fois où il y a des réclamations qui sont faites qui ne sont pas admissibles. Donc, s'il y a des délais de traitement, il ne faut pas que vous l'établissiez dans votre calcul.

Et le collègue a de surcroît répondu que, depuis le 1er avril 2024, il y a des règles encore plus strictes qui s'appliquent pour que, de part et d'autre, on sache mieux comment s'en tenir.

Donc, non, je ne suis pas outré. Oui, l'argent est au rendez-vous. On accompagne la société de transport. Le projet de la ligne bleue est non seulement bien lancé, mais le tunnelier est en opération, et on a des règles, maintenant...

M. Derraji : Mais vous avez...

M. Charette : ...qui permettent de mieux comprendre les...

M. Derraji : Oui. M. le ministre, c'est votre choix de ne pas...

M. Charette : Vous me laissez parler, en termes d'équité de temps de parole? Et c'est malheureusement fréquent de la part du collègue de monter un petit peu en épingle un dossier.

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. M. le ministre, on va juste...

M. Charette : Donc, la réalité est que...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Oui, oui. Un instant.

M. Derraji : Oui, mais...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Juste...

M. Charette : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. Oui, parfait. Oui?

M. Derraji : ...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Oui, oui. Juste un instant. J'ai juste voulu qu'il termine sa phrase. Alors, c'est à votre tour.

M. Derraji : Oui, je comprends. Si vous n'êtes pas outré, c'est votre choix, et je le comprends. Mais pourquoi vous n'avez pas envoyé les lettres d'autorisation? Question très courte, Mme la Présidente. Pourquoi vous n'avez pas envoyé les lettres d'autorisation? Ce n'est même pas 20 secondes.

M. Charette : Dans certains cas, ce sont des dépenses qui ne sont pas admissibles. Et j'ai fait moi-même l'erreur, là, ce n'est pas 1,7 milliard, c'est 1,4 milliard de devancement. Mais, pour couvrir d'éventuels frais d'intérêt, là, sur ce 1,4 milliard qui n'est pas engagé maintenant, la STM est propriétaire des intérêts sur la somme elle-même. Donc, les intérêts sur 1,4 milliard, qui s'accumulent au gré du temps, des mois et des années, c'est extrêmement, extrêmement intéressant pour la STM, et ça compense...

M. Derraji : Mme la Présidente, c'étaient 20 secondes. C'était très court.

M. Charette : ...tout ce que le collègue a pu mentionner.

M. Derraji : C'était très court, ma question. Je vais la répéter. Pourquoi vous n'avez pas envoyé les lettres d'autorisation? Je vous ai dit, il y a des projets où ça dépasse 1 000 jours.

M. Charette : Tout n'est pas admissible. Je pense avoir répondu à la question et, comme complément d'information, j'ai dit au collègue : Il y a eu un devancement, un versement de 1,4 milliard qui a été fait, il y a quelques semaines, pour des dépenses qui sont à venir.

Faisons un calcul, ou je vais laisser au collègue le soin de faire le calcul. Un intérêt, là, très, très standard, très conservateur à 5 % sur 1,4 milliard de dollars, la STM n'est certainement pas pénalisée par ce devancement-là de coûts. Au contraire, c'est des sommes colossales, là, que ça représente.

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

M. Derraji : Mme la Présidente, je pense que le ministre a mal saisi ma question. Les projets sont autorisés au PQI, les dollars sont réservés. Alors, pourquoi ne pas donner les lettres tout de suite et éviter tous ces millions de frais d'intérêt? La question est très simple. Parce que... Si vous voulez l'interpréter, interprétez-la. Les projets sont déjà autorisés au PQI, les dollars sont réservés. Vous... retenu les lettres d'autorisation. Pourquoi?

M. Charette : Ce n'est pas parce que le projet est autorisé que toutes les dépenses le sont, monsieur...

La Présidente (Mme Schmaltz) : Merci. Merci, M. le ministre. Malheureusement, le temps est écoulé. Alors, je passe la parole au député des Îles-de-la-Madeleine pour 17 min 5 s.

• *(12 h 40)* •

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci, M. le ministre, d'être présent aujourd'hui pour cet exercice important de reddition de comptes en matière de transport. L'an dernier, on était face à face pour parler d'environnement, et les deux sujets sont, à bien des égards, liés. Je salue également les membres de votre équipe, des sociétés d'État et mes collègues des oppositions.

Je disais que le transport est intimement lié à l'environnement. C'est particulièrement vrai lorsqu'il est question de protéger le réseau routier des aléas côtiers, et de l'érosion, et de la submersion côtière. Vous n'êtes pas sans savoir qu'à l'heure actuelle le ministère veut planifier, sur une période de 10 ans, les travaux à réaliser pour protéger le réseau routier dans tout l'est du Québec, ce qui, a priori, est une excellente nouvelle, planifier les travaux de façon à pouvoir les réaliser étape par étape et avec une prévisibilité.

Quelle ne fut pas ma surprise et la surprise de tous les Madelinots d'entendre une fonctionnaire du ministère, cette semaine, lors des audiences publiques, déclarer que, même si on avait identifié 228 sites vulnérables et qu'à l'intérieur de ça, il y en a près d'une centaine qui sont prioritaires, pour lesquels on pourrait vouloir faire des travaux au cours des 10 prochaines années... mais mentionner que, de façon réaliste, il n'y en aurait pas la moitié qui serait réalisée. Et elle a même mentionné que ce n'était pas réaliste, selon elle, de vouloir protéger la route 199 qui relie l'archipel des Îles-de-la-Madeleine de bout en bout, et je la cite : «Ce n'est pas forcément viable de continuer à vouloir absolument maintenir la route en place.» C'est Mme Sophie Moisset qui a déclaré ça devant public. Elle dit : «Les réflexions sur le destin à long terme des routes madelinoises...». on dit les routes des Îles-de-la-Madeleine ou les routes madeleiniennes, mais enfin. Donc : «...le destin à long terme devra [...] et la réflexion devra avoir lieu à plus haute échelle au gouvernement.»

Le maire des Îles-de-la-Madeleine a réagi avec colère. Il a parlé d'une aberration. Il demande des excuses au ministère pour ne pas avoir été mis à contribution dans ce qui semble être une réflexion en cours actuellement au ministère, mais surtout d'évoquer la possibilité d'un désengagement du ministère face à l'entretien de son réseau routier aux Îles-de-la-Madeleine, et suggérer, pas très subtilement, qu'on pourrait être d'accord avec l'idée d'avoir deux îles qui sont séparées les unes des autres parce qu'on abandonnerait le routier. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de visiter les Îles-de-la-Madeleine, là, mais il y a trois secteurs, l'ouest, le centre et l'est, et il y a des secteurs de dizaines de kilomètres où il faut protéger la route, sans quoi les îles seront séparées les unes des autres. Et c'est ce à quoi s'emploie le ministère depuis déjà plusieurs années, et on le voit qu'il y a cette intention-là.

Alors, vous voyez, il y a plusieurs questions, mais ma première question, c'est : Est-ce que vous êtes d'accord avec la fonctionnaire qui mentionne qu'il va falloir réfléchir à l'idée d'abandonner les travaux d'entretien?

M. Charette : ...à notre disposition?

La Présidente (Mme Schmaltz) : Oui, c'est à votre tour.

M. Charette : Oui... non, mais le temps?

La Présidente (Mme Schmaltz) : 13 minutes.

M. Charette : 13 minutes? Parfait. C'est un sujet important, et d'ailleurs j'ai été en communication avec le maire des Îles ce matin. On cherche à se rejoindre par texto. On ne s'est pas parlé encore, mais on s'est texté un petit peu plus tôt.

Peut-être rassurer le collègue, là... et, oui, je connais bien les Îles et je pense qu'on avait fait une annonce ensemble, du temps de l'Environnement, pour des éoliennes ou, à tout le moins...

M. Arseneau : Je n'étais pas là. C'est vrai.

M. Charette : ...on avait travaillé le dossier ensemble, donc j'ai eu le plaisir, là, d'y aller à quelques... plusieurs reprises, même. Le collègue est bien, bien conscient, là, que les Îles sont loin d'avoir été abandonnées par le gouvernement du Québec et par le ministère des Transports en particulier, là. Juste au cours des dernières années, on parle de 46 millions en travaux de maintien préventif, 103 millions en travaux d'urgence depuis quelques années uniquement, là. Mais, en même temps, on parlait d'environnement, on parle de changements climatiques, on parle d'érosion des berges, c'est une réalité qui ne nous échappera pas. Les Îles, malheureusement, sont particulièrement vulnérables de par leur géographie. Donc, au fil des années, le ministère investit pour contrer ce qui peut être contré en matière d'érosion des berges, mais il est possible, au cours des prochaines années, des prochaines décennies, qu'il y ait des routes qui soient carrément déplacées parce que rendues impraticables avec la montée des eaux.

Donc, oui, il est possible qu'il y ait des routes qui doivent être réaménagées, mais ce n'est pas un désengagement par rapport aux Îles-de-la-Madeleine. Au contraire, ce sera de s'assurer que les Îles puissent continuer à être ce qu'elles sont, c'est-à-dire un archipel, et s'assurer que le réseau routier puisse répondre à ces particularités. Mais on a un adversaire de taille, l'érosion des berges. Un adversaire encore plus grand est celui de la montée des eaux. Donc, il y a des routes comme on les connaît aujourd'hui... et ce n'est pas propre aux Îles-de-la-Madeleine, là, c'est malheureusement planétaire, mais les Îles, comme d'autres archipels dans différents océans, sont menacées par ces phénomènes-là.

Mais, avec les chiffres que je vous ai mentionnés, là, qui se calculent en plusieurs, plusieurs dizaines de millions de dollars, et on a d'autres projets pour les prochaines années, là, on a encore pour plus de 40 millions de dollars de projets planifiés, donc on ne peut pas parler de désengagement. Mais ces deux adversaires-là vont nous amener à concevoir des projets différemment et peut-être des déplacements de routes dans certains cas.

M. Arseneau : Merci, M. le ministre. Effectivement, l'adversaire, c'est l'érosion, ce sont les changements climatiques, la submersion côtière. Et, face à cet adversaire-là, ce dont les Madelinots ont besoin, c'est un allié, le gouvernement du Québec puis le ministère des Transports du Québec. Avec une déclaration incendiaire comme celle du fonctionnaire que j'ai nommé, on se pose la question à savoir si le ministère demeure notre allié.

Est-ce que vous pouvez nous confirmer que le ministère demeure notre allié et que la planification décennale comporte des interventions qui permettront de maintenir l'intégrité de la route 199, de Havre-Aubert jusqu'à Grande-Entrée, avec les moyens, là, dont dispose l'État, y compris le déplacement de certains segments, s'il le faut? Mais ce qui a été évoqué, c'est l'abandon, le retrait et donc la coupure du service, et c'est là-dessus que les gens réagissent.

M. Charette : Oui, et je le comprends. Je n'étais pas de la rencontre, là, mais j'ai vu à travers la revue de presse, les propos étaient certainement maladroits. Je ne pense pas qu'ils étaient mal intentionnés, mais certainement maladroits. Et je vous confirme, à travers les chiffres que j'ai évoqués, un support entier, là, de la part du gouvernement du Québec. C'est un joyau, les Îles-de-la-Madeleine, pour celles et ceux qui ont eu le privilège de s'y rendre, pour celles et ceux qui ont le privilège d'y vivre au quotidien. Propos certainement maladroits, mais qui ne sont pas appuyés, mais d'aucune façon, de par les investissements qui ont été réalisés et de par les investissements qui sont à venir. Et c'est la raison pour laquelle le maire et moi, on essaie de se rejoindre. J'essaie aussi de le rassurer à ce niveau-là.

M. Arseneau : Merci. Merci pour ces propos rassurants, effectivement. Parce qu'on ne nie pas ce qui a été fait, mais la perspective de faire un travail qui était attendu de longue haleine pour pouvoir éviter, justement, d'y aller dans l'urgence pour régler les crises après chaque tempête... et c'était peut-être une... et c'est une approche, en fait, du ministère qui est louable et qu'on a applaudi, de sorte qu'on puisse, comme je le disais d'entrée de jeu, planifier.

M. Charette : Et juste pour les deux prochaines années, c'est 41 millions supplémentaires, là, qui sont prévus pour les Îles.

M. Arseneau : D'accord. Mais, de façon générale, on parle quand même d'un nombre important de sites vulnérables, parmi lesquels on fait une priorisation. On parle d'une centaine de dossiers, je pense que c'est 97, là, secteurs pour l'ensemble de l'est du Québec, on s'entend.

Là-dessus, je ne sais pas si vous pouvez aussi peut-être préciser les propos des intervenants qu'on a entendus cette semaine, parce qu'on nous dit : Nous voulons prioriser 97 sites, mais nous affirmons d'emblée qu'il y en a plus

de la moitié qu'on ne pourra pas aborder, réaliser ou... Je suppose qu'il y a une échelle de priorités qui permettra, parmi les 97, de choisir les plus prioritaires parmi les plus prioritaires. Je comprends que les budgets gouvernementaux et le ministère des Transports ont une limite. On voudrait les faire tous en même temps. Il y a également une capacité d'intervention, je pense, là, du ministère, des entreprises associées, et, tout ça, on comprend tout ça, mais je veux juste être certain que l'objectif, c'est de faire les dossiers prioritaires parmi les 97. Et, si on arrive, d'ici 10 ans, à en faire 50, 62, 72, ce seront les 70 qui ont été mis en priorité. Y a-t-il, donc, une échelle de priorités parmi les 228?

M. Charette : Et ça va... je profite de mon temps de réponse... des fois, je vais m'autocorriger, je parlais de 41 millions pour les deux prochaines années, l'information était exacte, mais c'est pour le secteur... pas spécifiquement pour les Îles-de-la-Madeleine, mais pour... pour le secteur, mais les chiffres que je transmettais, là, les 103 millions plus les 46 millions, c'est effectivement, là, pour les Îles-de-la-Madeleine au cours des dernières années.

Mais je rassure le collègue, oui, effectivement, les sommes seront en fonction, là, de la priorisation qui est faite selon l'état d'urgence qui est constaté. On ne commencera pas par l'endroit qui va le mieux, on s'entend? Donc, il va y avoir une priorisation et il y a une priorisation qui est faite à ce sujet-là.

• *(12 h 50)* •

M. Arseneau : Parce que c'est un peu ce qu'on demande, de toute façon, aux municipalités de faire, hein? Vous savez qu'on exige, de la part des municipalités, qu'ils identifient, dans leur aménagement de territoire, là, les risques, et les aléas, et tout ça, et de prioriser les interventions. Donc, on s'imagine bien, en fait, du moins on l'espère, que le ministère fait la même chose dans sa propre planification. Merci de votre réponse, M. le ministre.

J'ai quand même une question complémentaire sur le même thème. L'an dernier, lors de l'étude des crédits en... j'avais soulevé le dossier du bureau de projet qui a été mis sur pied en 2023, et c'est sous l'égide du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, mais le financement vient en partie du Plan pour une économie verte. Le ministère du Transport et de la Mobilité durable est aussi associé à ce bureau-là.

Lorsqu'on regarde, à l'heure actuelle, ce qui a été réalisé, on parle de 14 projets, mais on voit que le financement semble se réduire d'année en année, à telle enseigne qu'en 2029-2030, on ne prévoit aucun budget. On veut comprendre si le bureau qui a été annoncé en grande pompe par le ministère est là pour rester, d'autant plus que le nombre d'employés dans... qui était prévu, le nombre de postes était de huit postes, actuellement, selon l'information que j'ai, il n'y en aurait que trois qui sont pourvus. Donc, on voudrait s'assurer que le ministère des Transports, dans son rôle dans cette équipe interministérielle, fasse valoir l'importance de ce bureau de projet là en lien avec le dossier qu'on vient tout juste d'aborder, là, sur les interventions en milieu côtier.

Puis le dernier élément qui nous inquiète, c'est le fait que l'un des objectifs du Plan pour une économie verte, que vous connaissez très bien, M. le ministre, l'un des objectifs a été tout simplement retiré du plan de mise en oeuvre, et il se lisait ainsi : «Élaborer un plan de gestion intégrée de l'adaptation aux risques d'érosion et de submersion côtière.» Donc, on veut comprendre l'approche interministérielle dans la lutte à l'érosion et à la submersion côtière. Et j'ai posé la question hier à votre collègue de l'Environnement, qui n'était pas familière avec le dossier, donc je vous demanderais de m'éclairer là-dessus, sur la vision du gouvernement par rapport à la pérennité du bureau et de son financement.

M. Charette : Bonne question. Naturellement, je ne suis plus à l'Environnement, mais c'est un dossier que j'ai eu pendant un certain nombre d'années. Deux éléments de réponse. La contribution du ministère des Transports n'a pas diminué. Donc, le ministère ne s'est pas désengagé à ce niveau-là. Mais juste un petit cours 101... Puis, à chaque fois que je dis ça, il n'y a pas... il n'y a pas d'offense, là. C'est juste un petit rappel comment le plan de mise en oeuvre se fait à travers le Plan pour une économie verte. C'est une mise à jour qui est faite annuellement. Donc, c'est normal que les projets ne soient pas tous financés sur cinq ans ou sur une période plus grande. Donc, à chaque mise à jour, une initiative se voit confirmée, modifiée, bonifiée, peu importe, mais le budget, lui, est mis à jour à chaque année. Donc, si vous ne voyez pas de somme inscrite pour les années 2029, 2030 en montant, ce n'est pas un signe d'un désengagement, c'est... à travers les futures mises à jour, c'est là où ces années-là pourront être couvertes. Le PMO a été conçu de cette façon-là. Ça a donné des résultats intéressants, notamment au niveau de contrer l'érosion des berges dans plusieurs secteurs.

Donc, je veux juste rassurer le collègue, ce n'est pas parce que ce n'est pas au budget maintenant que le PMO... là, on sera rendus, là, je perds un petit peu le fil, je pense qu'on va être rendus au PMO 7, je le dis de mémoire, je peux me tromper, mais c'est à travers les mises à jour que les années subséquentes peuvent être couvertes. Donc, il ne faut pas y voir un désengagement d'aucune façon.

Mais, pour ce qui est du volet transport comme tel, le ministère ne s'est aucunement désengagé. Mais, le collègue fait bien de préciser, il y a plusieurs ministères en cause. Il y a la Sécurité publique, lorsqu'il est question d'érosion des berges, en particulier. Le financement vient du fait qu'essentiellement le Fonds d'électrification des changements climatiques et le ministère des Transports y contribuent, compte tenu de son rôle, là, pour le maintien des actifs routiers, notamment.

M. Arseneau : Oui, mais c'est ça... Donc, je comprends que le financement peut être annoncé d'année en année, mais je vous dis que l'inquiétude et les préoccupations sont réelles par rapport à la pérennité du bureau, lequel bureau bénéficie également de la contribution du personnel du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Donc, je comprends de votre réponse, puis j'aimerais avoir... savoir si j'ai bien compris, que, s'il n'en tient qu'à vous, ce bureau-là, qui a été accueilli de façon fort positive, vous le reconnaissez, l'année dernière et qui a une fonction qui

va au-delà de trois premières années de son fonctionnement, de sa mise en place, s'il n'en tient qu'à vous, on le maintient et on continue de développer ces services.

M. Charette : Effectivement, c'est notre souhait. Mais, pour parler davantage, là, de la cour des Transports, là, nous, les travaux sont financés et annoncés, là, deux ans à l'avance. Et, pour la période 2026-2028, là, on parle de 154 projets en adaptation aux changements climatiques qui devraient être préparés et réalisés, dont 62 en zone côtière, là.

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...ministre, je suis désolée...

M. Charette : Donc, le ministère est très engagé.

La Présidente (Mme Schmaltz) : ...le temps est malheureusement déjà écoulé. Je suis obligée de vous couper régulièrement.

Alors, juste vous avertir, M. le député de Nelligan, qu'on a reçu le... vos documents, et ils vont être déposés sous peu, dans quelques minutes. Alors, vous... d'ailleurs, c'est à votre tour, 17 min 5 s.

M. Derraji : ...merci, Mme la Présidente. M. le ministre, un autre sujet, mais j'en suis sûr et certain que vous le connaissez très bien, on va parler de Gatineau. Et qui dit Gatineau dit quoi? Dit tramway. Alors, la région de l'Outaouais a une population totale, avec Ottawa, bien entendu, 1,4 million. Il s'agit de la région la plus populeuse après Montréal, et je pense que la nécessité d'avoir un projet de transport structurant est plus qu'essentielle. Est-ce que vous partagez cette affirmation?

M. Charette : Tout à fait, tout à fait. C'est la raison pour laquelle on lui a donné une suite concrète, là, au cours des derniers mois.

M. Derraji : OK. Pouvez-vous nous dire où il est rendu, le projet du tramway à Gatineau?

M. Charette : Bien, en fait, parlons de projet structurant. Il y a certains acteurs qui ont un projet en tête, les coûts n'ont pas été révélés, mais les coûts que nous avons à notre disposition s'avèrent excessivement, excessivement élevés. Donc, c'est la raison pour laquelle on est à coordonner, à travers une nouvelle instance, là, qui développe une expertise intéressante en la matière, Mobilité Infra Québec... Donc, c'est un projet... Gatineau aura droit à son projet structurant. Est-ce que c'est le tramway, tel que certains intervenants de la région le souhaitaient, à un coût qui dépasse de plusieurs, plusieurs milliards ce qu'eux-mêmes avaient évoqué?

Donc, vous permettrez, dans ces cas-là, au gouvernement du Québec de s'assurer d'une saine gestion des finances publiques. Vous permettrez au gouvernement du Québec de s'assurer qu'on a le bon projet au bon coût. Et c'est là où Mobilité Infra Québec intervient. Et c'est un mandat qui a été confirmé il y a quelques... quelques mois. Donc, ce n'est pas un désaveu par rapport à la région, ce n'est pas un désaveu par rapport aux besoins de transport qui sont réels dans le secteur. On veut s'assurer d'avoir le bon projet au bon coût, naturellement.

M. Derraji : Je comprends, et c'est très bien, avoir cette réflexion par rapport au coût aussi, mais vous savez que ça fait très longtemps que la région attend. Il y a une coalition. Moi, je les ai rencontrés aujourd'hui, et on m'a dit qu'ils vont vous rencontrer. Est-ce que je comprends aujourd'hui qu'il n'y a pas un engagement ferme, M. le ministre, il n'y a pas un engagement ferme aujourd'hui d'aller de l'avant avec la version proposée par la coalition?

M. Charette : Juste répéter la question, s'il vous plaît. Désolé.

M. Derraji : Non, ce n'est pas grave. Il n'y a pas un engagement ferme, de votre part et de la part de votre gouvernement, d'aller de l'avant avec un tramway à Gatineau?

M. Charette : Il n'y a pas d'engagement ferme à dépenser des sommes qui pourraient s'avérer plus élevées que les promoteurs eux-mêmes avaient évoqué.

M. Derraji : OK. C'est clair.

M. Charette : Donc, le gouvernement du Québec ne s'engagera pas les yeux fermés. Ce que nous avons dit, par contre, aux élus... Puis effectivement, il y a une rencontre aujourd'hui. Je ne peux pas y assister parce que c'est au même moment que les crédits, mais le cabinet sera représenté. Donc, l'engagement est ferme. La région a besoin d'un projet structurant au niveau de sa mobilité, mais le projet qui nous a été présenté à un coût x au départ est rendu un projet nettement plus élevé. Et c'est là où le gouvernement s'est donné le droit, comme bon gestionnaire de fonds publics, de s'assurer qu'on a le bon projet au bon coût.

M. Derraji : Oui, mais, vous savez, j'ai parlé avec les gens de Gatineau, ils ne veulent pas jouer dans le même film de la ville de Québec, retards... Au début, on parle de 3,5 à 4,5 milliards. Ça, c'est... Le projet a été évalué à ça. M. le ministre, aujourd'hui, il y a des gens qui pensent... il y a des gens qui pensent que vous avez transféré le projet du tramway à Mobilité Infra Québec pour gagner du temps. Vous leur répondez quoi?

M. Charette : Bien, je vais leur demander d'être patients. Dans les prochains jours, les coûts du projet qui est défendu par certains acteurs vont être dévoilés. Et je suis à peu près certain que le collègue va être d'accord avec nous pour dire que ces coûts-là sont beaucoup plus élevés que ce qui avait été présenté au départ. Et je suis à peu près certain que le collègue va être d'accord après ça qu'il faudra s'assurer de mettre en place le bon projet pour la région, mais pas à n'importe quel prix.

• *(13 heures)* •

M. Derraji : Oui, mais c'est bien, vous semblez déjà avoir une idée sur le prix et vous allez dire non parce que le prix est très, très élevé. Ça, je l'ai bien noté. Ça va être quoi, votre proposition pour la région? Parce que ce n'est pas la première fois que la coalition se mobilise.

Et je veux juste vous sensibiliser par rapport à un point important, vous allez l'entendre de... la demande de la coalition. Vous savez, ce n'était pas acquis pour eux d'aller convaincre le fédéral. Ils ont travaillé fort. Il y a un deux kilomètres qui est 100 % pris en charge par le fédéral. L'argent du fédéral, elle est là, et on navigue un peu dans le vide, M. le ministre. Si on retarde encore une fois et on dit que ce projet, ça coûte cher, vous devez avoir une réponse aux gens de Gatineau. Vous allez leur dire quoi? On revient aux autobus? On va attendre MIQ pour qu'il puisse faire tous les travaux? D'ailleurs, Mobilité Infra Québec travaille avec le ressort de la ville par rapport à certains aspects, ce qui est bien, mais, M. le ministre, les gens de Gatineau et la coalition veut savoir où loge le gouvernement pour justement ne pas dire qu'on a, excusez-moi le terme, pitché ça à Mobilité Infra Québec pour gagner du temps.

M. Charette : Non, et je pense pouvoir les rassurer, puis c'est le discours que l'ont tient depuis le départ, c'est un projet qui doit se développer dans la région de Gatineau. Et je fais référence non pas au projet, tel que défini, du tramway, mais le projet structurant lui-même. Les lettres mandats pour MIQ sont déjà données, là. Ce n'est pas théorique d'aucune façon, avec un budget qui n'est pas négligeable, qui leur est... qui leur est assuré, là, pour ces premières étapes. J'ai eu l'occasion de parler avec le ministre fédéral des Transports qui, de surcroît, est député du secteur, donc c'est un projet qui lui est cher aussi. Donc, on est en discussion. Et autant que je suis... autant je suis convaincu que le collègue ne serait pas prêt à payer n'importe quel prix, autant le gouvernement fédéral ne sera pas prêt à payer n'importe quel prix aussi. Et c'est là où toute l'expertise de MIQ va faire la différence, en travaillant avec les gens du milieu pour avoir le meilleur résultat possible sans que le projet coûte quelques milliards de plus que ce qui avait été évoqué au départ.

M. Derraji : C'est bon. C'est bon, M. le ministre. Mobilité Infra Québec, vous avez demandé une priorisation. En fait, ce n'est pas vous, c'est l'ex-ministre des Transports. Je vais vous parler un peu plus tard aussi du PSE, plan structurant de l'Est. Il y a le tramway de Québec... Si je vous dis de classer les priorités du MIQ, du moment que vous dites... vous êtes le ministre responsable. Je sais que Mme la PDG, elle est là. Bienvenue. Sur quels projets travaille MIQ, d'une manière urgente, présentement?

M. Charette : Actuellement, il y a deux mandats confirmés qui ont été donnés, justement, dans le secteur de Gatineau, le tramway de Québec également. Notre collègue fait état du Projet structurant de l'Est. On aura l'occasion de s'en parler vraisemblablement au cours des prochaines semaines. MIQ est une instance qui est toute jeune, mais avec une expertise... Lorsqu'on regarde les gens qui y travaillent, là, c'est une expertise qui est très établie, qui est reconnue. Et, si je me souviens bien, le collègue avait des réserves, sa formation politique avait des réserves, au départ, sur la création de cette instance-là, mais elle démontre sa pertinence.

Le gros, gros problème... Puis je suis entièrement d'accord avec le collègue lorsqu'il dit : Les gens de l'Outaouais veulent éviter les tribulations qu'a pu connaître Québec. Bien, c'est ça, le problème, c'est que chaque municipalité pouvait avoir un projet structurant sans avoir l'expertise nécessaire. Donc, on repartait à zéro à chacune des fois sans profiter de l'expérience des autres projets qui ont pu avancer.

Donc, l'expérience du tramway à Québec va servir ultimement à Gatineau, va ultimement servir pour d'autres projets. Et l'élément commun, ce sera MIQ, pour ne pas que chaque ville devienne maître d'oeuvre de son propre projet sans justement avoir l'expérience des autres.

M. Derraji : M. le ministre, je ne veux pas faire le débat sur MIQ. Vous savez où je logeais et où on logeait. Je vous ai posé une question très simple, la priorisation. Donc, vous avez dit : C'est deux projets. Donc, Gatineau et le PSE?

M. Charette : Non. Ce que j'ai dit... des mandats confirmés, à l'heure actuelle, on a le tramway et on a Gatineau. Et j'ai demandé au collègue d'être légèrement patient...

M. Derraji : ...non, bien, je n'ai pas terminé. Non, je n'ai pas terminé. Je veux juste comprendre, parce que vous parlez trop et je perds le fil.

M. Charette : Je parle trop? Je pense que les temps de parole sont assez bien répartis.

M. Derraji : Non, j'ai posé une question très courte. La priorisation du MIQ, un et deux, c'est quoi le un, c'est quoi le deux?

M. Charette : Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. On vient de donner des mandats précis à MIQ. Donc, ils sont en mesure de travailler sur les deux mandats en question. Gatineau a été donné au préalable, là, dans le cas de Québec, c'est plus récent, mais c'est ça, la priorité de MIQ...

M. Derraji : Excellent.

M. Charette : ...c'est de travailler sur les mandats qu'on leur donne.

M. Derraji : Parfait. Donc, les deux mandats, le tramway de Québec et Gatineau.

M. Charette : Actuellement, et il y en aura d'autres.

M. Derraji : Actuellement. Excellent. Bien, ça veut dire que c'est un sujet qui est important à faire un suivi au niveau de Mobilité Infra Québec.

M. Charette : Pour ce qui est de Gatineau?

M. Derraji : Les deux. Les deux.

M. Charette : Oui. Non, tout à fait. Tout à fait.

M. Derraji : Bien, M. le ministre, je ne sais pas, vous, comment vous interprétez ça. Je pense que vous savez mon amour aux procès-verbaux, vous savez que j'aime ça, et merci à Mobilité Infra Québec, qui nous ont partagé les... même s'ils sont caviardés, mais, vous savez, dans la noirceur... on développe une habileté à lire même dans la noirceur. Et, quand on lit dans la noirceur, sur un, deux, trois, quatre, cinq, six mois, j'ai un seul point à l'ordre du jour, ça parle du PSE. Je ne vous ai pas entendu parler du PSE, et la présentation du projet TramCité. À moins si la PDG peut me corriger, je n'ai pas vu nulle part Gatineau, mais vous pouvez me corriger.

M. Charette : Je vais corriger le collègue avec grand plaisir, parce qu'il a... j'allais dire le défaut, je dirai plutôt l'habitude, d'interpréter de façon... très, très très librement ou comme il le souhaite certains documents. Moi, personnellement je suis en fonction aux Transports depuis quelques semaines déjà. Il y a déjà eu des rencontres avec les gens de MIQ, où Gatineau, Québec et PSE ont été discutés. Il y aura d'autres rencontres prochainement à cet effet. Ma collègue... estimée collègue directrice de cabinet est en contact hebdomadaire avec les gens de MIQ, notamment pour parler de ces différents projets là.

Donc, les procès-verbaux, on parle de rencontres à l'interne, mais ça ne se limite pas à ça. Du côté gouvernemental, les suivis sont faits, les orientations sont très, très claires et... deux mandats donnés actuellement, et, sans présumer de la suite, il y a des chances qu'il y ait un troisième mandat qui soit donné au cours des prochaines semaines. Donc, l'orientation est très, très claire.

M. Derraji : Mais, M. le ministre, je ne travaille pas dans votre cabinet et je ne le souhaite pas. Si vous avez fait des rencontres, et votre chef de cabinet fait des rencontres, c'est tout à fait logique, et c'est son devoir de le faire. Je me limite aux informations publiques que je demande par accès à l'information. Et, quand je demande des demandes d'accès à l'information, M. le ministre, et que j'ai six réunions d'un conseil d'administration, ce n'est pas rien. Vous avez nommé le conseil d'administration et vous avez mis des gens compétents. Et quand je vois l'ensemble des projets discutés, je ne vois nulle part Gatineau. Encore une fois, si la discussion a eu lieu récemment, peut-être, mais le procès-verbal du 16 octobre 2025, c'est là où on voit le PSE et la présentation du projet TramCité. C'est ce qu'on voit.

Mais au-delà de Mobilité Infra Québec, vous, aujourd'hui, en termes de priorités, M. le ministre, vous avez dit qu'il y a Gatineau, il y a le projet de TramCité et il y a le PSE. C'est ce que vous venez de dire. Les trois projets, c'est des projets que vous êtes en train de voir.

M. Charette : Bien, encore là, je ne présume pas de mauvaise volonté, là, bien au contraire, mais le collègue a vraiment la propension à interpréter de façon très, très libre les documents qu'il a entre les mains. Le mandat, pour ce qui est de Gatineau, n'a été donné que récemment, il y a quelques mois tout juste. Donc, c'est normal que le projet ne soit pas mentionné dans des procès-verbaux antérieurs au mandat qui a été donné...

M. Derraji : C'est parfait. C'est parfait.

M. Charette : ...c'est tout à fait normal. C'est récent, le mandat a été donné récemment.

M. Derraji : Non, mais c'est parfait, donc, le mandat, il est récent. Les gens de Gatineau qui nous écoutent, ils vont le savoir, vous venez de donner le mandat à Mobilité Infra Québec de travailler sur le dossier de Gatineau, c'est clair.

Maintenant, on va parler du PSE, le plan structurant de l'Est. Vous avez fait de ce projet, pas une fois, pas deux, une annonce extrêmement importante pour les gens de l'Est. Vous répondez quoi aux gens de l'Est qui se sentent

délaissés par votre gouvernement? C'est un projet qui était sur la table, il y avait beaucoup d'allers-retours, il y avait beaucoup, beaucoup de choses. Les gens se sont battus pour avoir un 25 millions de dollars, de la part de l'ARTM, pour une étude. Où il est rendu, le projet, aujourd'hui?

• *(13 h 10)* •

M. Charette : Très, très content de la question. C'est un investissement majeur, là aussi, l'est de Montréal, et on parle d'une section de Lanaudière... ont droit à un projet de cette ampleur. Pourquoi ces délais-là, et je laisserai les bonnes personnes s'expliquer, mais la ville de Montréal a refusé la mouture qui avait été proposée par l'ARTM. Donc, c'est bien, bien difficile d'aller de l'avant avec un projet de cette ampleur-là lorsque la ville qui doit l'accueillir est contre la mouture proposée.

Donc, ce n'est pas le gouvernement du Québec qui s'est désengagé, ce n'est pas un manque de soutien à la population de l'est de Montréal, c'est... la ville nous disait : Bien, le projet qui est proposé actuellement, on n'en veut pas. Donc, c'est la raison pour laquelle on a été obligé de retourner à notre table à dessin essayer de mobiliser le milieu. Et je ne peux pas présumer de la suite, mais j'ai confiance que, dans les prochaines semaines, on puisse se reparler de ce dossier-là.

M. Derraji : Merci, M. le ministre. Et, à ce jour, il n'y a aucun décret pour le transfert officiel de l'ARTM à Mobilité Infra Québec. Est-ce que c'est toujours dans les plans, une fois vous allez vous entendre avec la ville de Montréal, que l'intention du gouvernement, c'est aussi transférer à MIQ ce projet?

M. Charette : Bien, naturellement, je ne veux pas être celui qui annonce, plus tôt que prévu, quoi que ce soit. Moi, j'ai confiance que, dans les prochaines semaines, on puisse se reparler du dossier.

M. Derraji : OK. Bien là, vous me donnez le goût de vous poser une autre question et une sous-question.

M. Charette : C'est un plaisir.

M. Derraji : Est-ce que votre intention est de revenir avec la Caisse de dépôt, CDPQ Infra, pour l'est?

M. Charette : Moi, je peux vous dire qu'il y a des rencontres qui ont eu lieu au cours des derniers mois avec différents acteurs qui auront une contribution à déterminer dans ce projet-là, mais les gens de l'est de Montréal, les gens du sud de Lanaudière ont droit à un projet, là, qui soit à la hauteur, là, de leurs problèmes de mobilité.

M. Derraji : Vous savez, M. le ministre, même si c'est une métropole, et j'habite l'ouest de l'île, c'est un petit village, et on parle beaucoup que... les rumeurs disent qu'on va revenir à CDPQ Infra pour l'est. Est-ce qu'aujourd'hui vous confirmez cette information ou vous dites : Non, on est bien contents que ça va être Mobilité Infra Québec et que...

La Présidente (Mme Schmaltz) : M. le député, c'est tout le temps que nous avons, hein? Je vous ai laissé même deux secondes de plus.

Alors, compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 13 h 45.

(Suspension de la séance à 13 h 13)

(Reprise à 13 h 50)

La Présidente (Mme Nichols) : Alors, bonjour. Bienvenue. Nous allons reprendre nos travaux.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude du volet Transport des crédits budgétaires du portefeuille Transport et Mobilité durable pour l'exercice financier 2026-2027.

Puisque nous avons débuté nos travaux avec un léger retard puis qu'il y a une période de 2 h 45 min qui doit être consacrée à l'étude des crédits cet après-midi, je comprends qu'il y avait consentement pour que le gouvernement réduise leur enveloppe de quelques minutes. Consentement? Parfait. Consentement.

Alors, nous allons tout de suite débuter la période d'échange, et le temps prévu sera de 19 min 58 s, et la parole est au député de Nelligan.

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. Dans une ancienne vie, juste après le lunch, je disais toujours au ministre... si ça a été bien, sa salade, parce que, s'il a mangé un grand repas, ça va être difficile de digérer, avec les questions du député de l'opposition. Donc, je ne sais pas, qu'est-ce qu'il a mangé, une salade ou un repas complet?

M. Charette : Bien, je vais répondre à la question. J'ai mangé un excellent sandwich au jambon qui était très frais.

M. Derraji : C'est bon, ça, pour un docteur en santé publique, il y a de la protéine, ça va bien. Il faut juste faire attention à l'amidon.

Donc, M. le ministre, je vais commencer par la première question, mais je ne sais pas comment vous allez me répondre, mais je vais quand même vous la poser. Je viens de voir un contrat gré à gré de la SAAQ. C'est pour

les bilans de santé annuels des vice-présidents, un contrat gré à gré. Je ne sais pas si vous savez c'est quoi, le montant. Le montant, il est de 21 000 $, mais c'est uniquement pour les vice-présidents. Un, premièrement, pouvez-vous nous expliquer pourquoi c'est uniquement pour les vice-présidents, ce contrat? J'imagine, avec ce qui s'est passé les dernières années, probablement, on a jugé bon avoir ce contrat, et c'est avec Medic Axion, Lebourgneuf.

M. Charette : Bien, encore une fois, comme on se disait ce matin, là, ce sont des questions excessivement pointues à travers les milliers de contrats qui peuvent être donnés, là, par le ministère. Donc, laissez-nous le temps de valider, puis on pourra vous revenir.

M. Derraji : M. le ministre, vous êtes quelqu'un de très compétent, vous savez très bien... Vous savez quoi? J'ai même visualisé vos crédits quand vous étiez à l'opposition. Vous étiez plus efficace que moi-même aujourd'hui et vous n'arrêtez pas de nous dire que... vous posez d'excellentes questions, des questions pointues. C'est le rôle de l'opposition.

Je vais vous répéter ma question. Contrat de 21 000 $... pas besoin de... c'est dans le cahier de crédits, pages 32, 33, contrat gré à gré, uniquement payé pour les vice-présidents de la SAAQ, de l'ordre de 21 000 $. Trouvez-vous ça juste ou injuste?

M. Charette : Avec le sourire, bonjour, Mme la Présidente, content de vous retrouver. De façon très, très amicale et avec le sourire, je vais répondre au collègue : J'étais possiblement meilleur que lui dans ma position de critique à l'opposition, mais je le dis avec le sourire et de façon très, très amicale. Mais, pour ce qui est de la réponse elle-même, honnêtement, des milliers de contrats, alors on va vous revenir. On va vous revenir. Donc, le collègue peut aisément poser une autre question, et on aura la réponse dans l'intervalle.

M. Derraji : Oui. Je suis désolé, M. le ministre, je pense que je vais perdre mon sourire, parce qu'on vient aux crédits préparés, et je vous ai dit, M. le ministre, le PDG de la SAAQ est juste à côté de vous, et c'est la troisième ou la quatrième fois que je vous pose une question, mais vous êtes très habile... On va vous revenir. Vous savez que le temps passe vite.

La question est très simple. Ce que je vous dis... Vous avez répondu dans les cahiers de crédits à ma question. La question est très simple : Trouvez-vous juste que... ce contrat gré à gré que la SAAQ paie à ses vice-présidents, de l'ordre de 21 000 $? Ce n'est rien à voir avec la vérification. Vous avez répondu. Si votre équipe a le cahier des crédits, j'ose espérer, oui, ils vont vous dire que ce que le député est vrai. Mais moi, je ne vous interpelle pas sur le contrat. Je vous interpelle : Est-ce normal, M. le ministre? Est-ce normal qu'une société d'État paie 21 000 $ pour les vice-présidents pour un bilan annuel de santé?

M. Charette : Je serais très, très peiné que le collègue perte de son sourire, et, pour cette raison, on va laisser la parole au PDG de la SAAQ pour transmettre la réponse, là, qu'on a pu valider entre-temps.

M. Derraji : Mme la Présidente, non, ce n'est pas le PDG de la SAAQ qui doit me répondre. J'interpelle le ministre responsable de la gestion de l'argent des contribuables. Est-ce qu'il trouve juste que la SAAQ paie, pour ses vice-présidents, 21 000 $ pour un bilan santé?

M. Charette : Bien, peut-être mentionner, là... C'est dommage que le collègue ne souhaite pas entendre le PDG de la SAAQ, mais je vais tout simplement mentionner ce que lui aurait mentionné : C'était dans les contrats des vice-présidents. Vous savez fort bien qu'on doit respecter ces contrats, contrats qui arrivent à échéance. Et cette clause-là en particulier ne sera pas renouvelée pour les contrats à venir.

M. Derraji : Donc, j'ose... bien, je ne vais pas vous mettre... parce que vous avez tendance à me dire ça, je ne vais pas vous mettre des mots dans votre bouche. Vous êtes mal à l'aise avec ce contrat aujourd'hui, ou vous n'êtes pas mal à l'aise... ou vous êtes à l'aise?

M. Charette : Les contrats évoluent. C'est une clause qui n'est plus justifiée et, non, elle ne sera pas reconduite au renouvellement.

M. Derraji : Je comprends que vous n'étiez pas l'ancien ministre des Transports, mais c'est votre gouvernement qui gouverne, ça fait huit ans, c'est votre prédécesseur qui était là. Donc, vous, vous n'allez pas renouveler ce contrat pour la prochaine année?

M. Charette : C'est-à-dire, encore là, il faut mesurer les degrés de responsabilité et de décision. Ce n'est pas le ou la ministre des Transports qui détermine les conditions de chacun des contrats signés. Dans le cas du contrat qui nous occupe présentement, cette clause-là ne sera pas renouvelée au renouvellement, pour les vice-présidents.

M. Derraji : Oui, mais, M. le ministre, vous êtes responsable d'une société d'État. Cette société d'État, et je ne peux pas vous dire les salaires des vice-présidents, envoie les vice-présidents à une... au privé. Elle les envoie au privé. Les Québécois n'ont même pas accès à un médecin. Vous savez, hein, ça fait très longtemps que vous savez la

situation. Ce que je vous demande aujourd'hui, ce que je vous demande aujourd'hui : Ce contrat, vous allez émettre la consigne de l'arrêter?

M. Charette : Bien, peut-être juste pour expliquer comment ça fonctionnait et comment ça fonctionne, dorénavant, par le passé, c'est la SAAQ elle-même qui pouvait convenir des modalités de ce type de contrat. Dorénavant, ça doit être autorisé par le Conseil des ministres. Donc, il y a une validation, là, du Conseil des ministres qui se fait, dorénavant. Mais, pour cette clause-là, moi, je dois laisser le contrat se terminer, mais, à échéance, on parle de 2027... en 2027, cette modalité-là ne sera pas reconduite.

M. Derraji : Donc, 2027, le contrat est arrêté. Il n'y aura plus de favoritisme d'envoyer au privé les vice-présidents.

M. Charette : En fait, ça va être les règles des emplois supérieurs qui vont s'appliquer. Ce type de modalités là ne sont pas permises aux emplois supérieurs.

M. Derraji : Mais, tout à l'heure, je vous ai dit : Est-ce que vous étiez outré ou fâché? Je vous pose la question du 21 000 $ gré à gré pour des vice-présidents. Pendant que les Québécois n'ont même pas accès à un médecin de famille, j'ai une société d'État où les vice-présidents sont très bien payés et on les envoie au privé. J'aurais aimé, M. le ministre, un minimum, de dire : Je ne tolère pas ça. Parce que c'est vrai, ce n'est pas vous, vous n'étiez pas là, mais je ne décode même pas que... On dirait que c'est normal, c'est un contrat qui a été signé. Je ne vois même pas un sentiment de dire : Non, c'est anormal.

M. Charette : Encore une fois, le collègue a une très, très grande propension à interpréter soit les écrits qu'il a sous les yeux ou les propos qui sont tenus. Je vous dis que la situation a été corrigée. Si elle a été corrigée, c'est qu'il y avait anomalie et qu'on ne la cautionnait pas, tout simplement.

M. Derraji : Ah! si, moi, je commence à interpréter vos réponses, M. le ministre. On ne va pas en finir aujourd'hui, mais je laisse les gens qui nous suivent vous juger, parce que je vous ai posé pas mal de fois des questions très directes. Moi, aujourd'hui, je pose cette question à tous les Québécois qui nous suivent et je leur dis : les vice-présidents de la SAAQ, avec tout ce qu'on a vécu avec la SAAQ, ont un contrat gré à gré pour aller se faire soigner au privé, il n'y a aucun Québécois qui va me dire qu'il est fâché... qu'il n'est pas avec moi, en appui à ça. Et c'est là où je demande... parce que, tout à l'heure, vous me parliez de l'argent public, vous me parliez qu'on doit être responsables. Est-ce de l'argent bien dépensé, M. le ministre? On est en train de parler des crédits budgétaires. Est-ce de l'argent bien dépensé, ces 21 000 $? Si je rajoute 800 000 $ de ce matin, des états financiers, si je rajoute ça au déficit cumulé de la SAAQ, je pense qu'on doit se garder une petite gêne quand on a ce genre de contrat.

• *(14 heures)* •

M. Charette : En fait, la gêne, j'invite le collègue à l'avoir pour sa façon d'agir lui-même. Le 800 000 $ a été largement extrapolé ce matin. On peut y revenir, puisque le collègue aborde à nouveau la question, les années couvertes, le type de mandat, c'est complètement, complètement différent. Il essaie de comparer deux contrats de natures complètement différentes, qui couvrent des périodes différentes, avec des complexités différentes, c'est ce que j'appelle des raccourcis. C'est une interprétation qui malheureusement peut prêter une mauvaise interprétation.

M. Derraji : Oui, mais, M. le ministre, vous êtes quelqu'un qui... ça fait longtemps que vous êtes au Parlement, vous savez très bien que vous me prêtez des intentions. Mais vous savez quoi? Sur l'histoire de vos 100 000, j'espère que vous allez maintenir la même conclusion quand des auditeurs externes seront interpelés. On se reparlera. Je ne veux pas réouvrir le débat sur les états financiers, mais je comprends encore une fois que, pour vous, c'est facile de dire : 200 000, 800 000, c'est la même chose.

Passons aux FORT, programme FORT. Parce que là je vous ai dit, avant qu'on commence, que je vais parler du programme FORT. Votre ancien collègue a déjà promis de travailler sur le programme FORT, le leader actuel. Et on le voit, les revenus, on parle même du grand dérapage. Et je pense que, oui, ce tableau le montre très bien, la différence entre... je pense que vous le savez, hein, c'est dans la revue de presse, j'en suis sûr et certain que vos équipes parlent de ça, la variation revenus/dépenses par rapport au programme FORT. Votre gouvernement a injecté de l'argent dans ce programme depuis plusieurs années. Vous voyez que ça fait longtemps qu'on frappe le mur. Qu'est-ce que vous répondez aux gens qui suivent ce programme aujourd'hui?

M. Charette : En fait, le ministère des Transports a plusieurs programmes sous sa gouverne. Il parle d'un programme sans le nommer. De quel programme parle-t-il?

M. Derraji : Le FORT, je l'ai mentionné. Je l'ai mentionné. Je vous ai même dit que je vais parler du FORT...

Des voix : ...

M. Derraji : Oui, Mme la Présidente, c'est impossible.

M. Charette : ...en termes de bruit.

La Présidente (Mme Nichols) : Oui, je suis vraiment désolée. On va essayer de poursuivre les travaux, là, mais je ne sais pas le bruit vient d'où. On va vous revenir rapidement.

M. Derraji : On veut juste arrêter le temps, parce que, c'est vrai, on ne peut pas continuer dans ces conditions.

La Présidente (Mme Nichols) : Bien, on va suspendre juste deux minutes puis on va vous revenir rapidement.

(Suspension de la séance à 14 h 02)

(Reprise à 14 h 04)

La Présidente (Mme Nichols) : Oui, nous allons... Je sais qu'il y a un bruit, là, puis que c'est très fatigant, puis qu'on a de misère à s'entendre. On va essayer de parler plus fort. Mais sachez qu'on a informé, là, les personnes, on va savoir ça vient d'où. En fait, on veut mettre fin au bruit, mais en attendant, pour ne pas prendre de retard dans les travaux, là, je propose qu'on continue.

M. le député, on va ajuster votre temps. Il restait 8 min 50 s quand on a suspendu, ça fait qu'on va rajouter les secondes. Puis on s'excuse du désagrément, mais on vous promet que ça devrait arrêter sous peu. Alors, M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Oui. Bien, on va essayer de parler fort parce qu'il y a un pic-bois juste à côté, Mme la Présidente. Donc, pour les gens qui nous écoutent, ce n'est pas parce que je veux parler à haute voix, c'est qu'il y a quelqu'un à côté qui frappe. Je ne sais pas qu'est-ce qu'il fait.

Alors, M. le ministre, là, on a une dizaine de minutes, je ne veux pas vous poser des questions pièges. Ce que j'aimerais savoir : votre réflexion par rapport au programme FORT. Ça a été démontré année après année... D'ailleurs, je ne vous responsabilise pas à 100 %, vous venez d'arriver, hein, je le dis depuis le début. Le leader du gouvernement actuel s'est engagé à régler cet enjeu. Ça date depuis 2019. L'écart, il est énorme. Je vous ai laissé l'écart entre les revenus et les dépenses. Maintenant, et je sens votre sensibilité par rapport à ça, comment on va croiser ou bien arriver à l'équilibre entre les revenus et les dépenses du programme FORT qui est un programme hyperimportant? Or, on ne voit pas d'action. Partagez-nous vos actions.

M. Charette : Merci. J'apprécie la collaboration du collègue. Pendant la pause, effectivement, on a pu se parler. Peut-être juste, puis ce n'est pas... ce n'est pas de façon mesquine, juste corriger, ce n'est pas un programme, c'est un fonds.

M. Derraji : Fonds, fonds. Oui, le fonds. Le fonds, oui.

M. Charette : Un fonds. La distinction, elle est importante parce que c'est un fonds qui est alimenté par différentes sources de revenus, naturellement, par le nombre de litres d'essence qui sont vendus, entre autres, et c'est une partie du problème. En fait, ça démontre aussi un de nos succès. On a de plus en plus de voitures électriques sur nos routes. Le calcul est facile à faire : plus on a de voitures électriques, moins on vend d'essence et moins on a de revenus pour ce qui est du FORT. Les immatriculations peuvent contribuer au financement et naturellement les différents usagers aussi. Mais on a une des sources de financement qui, au fil des années, va continuer de diminuer, et c'est très, très problématique.

Et, si le collègue me le permet, juste faire une petite distinction, parce je l'ai entendu, au cours des dernières semaines... Étant donné que vous vendez plus cher l'essence, compte tenu de la situation que l'on connaît du côté de l'Iran, vous allez emmagasiner plus d'argent à travers le FORT, alors que ce n'est pas le cas, c'est au litre, ce n'est pas au prix que le calcul se fait. Donc, si on fait... on vend le même nombre de litres d'essence au Québec, que le prix soit plus élevé ou pas, ça ne rapporte pas davantage pour le fonds lui-même. Donc, c'est un défi.

Et moi, depuis mon entrée en fonction, je n'ai jamais eu de problème à dire que le système actuel, il n'est pas viable. On ne pourra pas continuer indéfiniment de la sorte, parce que le système n'est pas viable. Les entrées d'argent vont diminuer et les besoins... Et je suis convaincu qu'on va parler, à un moment donné, de maintien d'actif, au cours des prochaines heures...

M. Derraji : Ça s'en vient. Ça s'en vient. Vous êtes un bon... vous êtes un bon joueur d'échecs. Ça s'en vient.

M. Charette : Vous me rassurez, j'étais inquiet. Non, j'étais inquiet.

M. Derraji : Bien, le maintien d'actif, j'ai fait ma tournée en Gaspésie et Rimouski, on m'a parlé de ça.

M. Charette : Mais est-ce que vous voulez compléter la réponse... que je complète la réponse pour ce qui est du FORT lui-même ou on passe au maintien d'actif?

M. Derraji : Mais c'est justement par rapport aux revenus de FORT. Beaucoup de régions, et on m'a dit la même chose de ce que vous venez dire, l'impact... c'est aussi pour financer des mesures au niveau local et régional,

donc l'impact, c'est pour des régions. Vous avez donné l'occasion qu'ils peuvent aller chercher, je pense... je pense, en Gaspésie, il y a un surplus, mais ça affecte aussi les revenus des villes qui sont obligées d'injecter de l'argent pour maintenir un transport collectif local. Donc, vous avez déjà réfléchi, en 2019, sur le chantier sur le financement de la mobilité durable qui a été lancé en 2019. Est-ce qu'il y avait un plan d'action depuis?

M. Charette : Bien, c'est-à-dire, le chantier lui-même, le rapport est en ligne, en grande partie, et le plan d'action se définit au gré des budgets. Il est vrai que le gouvernement du Québec complète, à travers le fonds consolidé, certaines des dépenses qui sont nécessaires. Et moi, depuis mon entrée en fonction, je pense avoir répété à plusieurs reprises une réflexion que l'on doit tenir, comme société : comment financer adéquatement nos transports collectifs, comment financer adéquatement le maintien aux actifs? Et, dans certains cas, il faut développer de nouveaux actifs parce que la population croît. Donc, c'est une réflexion auquel... auquel j'ai invité le gouvernement et la société québécoise. Est-ce que j'ai des réponses à ce moment-ci? Non, mais je peux aisément réitérer que le système actuel n'est pas viable autant au niveau du financement du transport collectif que de l'entretien de nos routes.

• *(14 h 10)* •

M. Derraji : Oui. Merci, M. le ministre. J'aurais apprécié cette réponse, et vous me pardonnerez, ne le prenez pas personnel, en 2019. On est en 2026. Ça fait huit ans que vous êtes au pouvoir. Ce que vous venez de me dire, le leader actuel du gouvernement a prononcé la même chose. L'article que je vous ai laissé, il faisait toute une série... il proposait une série de choses à faire et à mettre en place. Force est de constater que, huit ans plus tard, le FORT, le fonds est déficitaire.

Et c'est là où je voulais vous ramener tout à l'heure, l'impact sur le vieillissement du réseau routier. Vous avez vu ce qu'on s'est dit, ce matin, sur le 31 milliards, le déficit du maintien d'actif et les besoins croissants en transport collectif. Rien n'a été fait entre 2019 et aujourd'hui. Parce que, sinon, vous allez me dire qu'est-ce que vous avez fait. Qu'est-ce que vous avez fait pour pallier à ce gap entre les dépenses et les revenus du fonds FORT?

M. Charette : ...avec plaisir, mais pas certain que le collègue va apprécier la réponse. On a doublé les budgets en matière de maintien d'actif suite aux résultats de l'élection de 2018. Étant donné qu'on est dans un esprit d'ouverture et de collégialité, j'aimerais que le collègue me confirme quelles étaient les orientations à l'époque. Pourquoi on prévoyait si peu d'argent au niveau du maintien d'actif? Et pourquoi, dans le dernier PQI que le gouvernement libéral a pu présenter, au final, on avait 100 milliards de dollars au total et qu'on est à 170 aujourd'hui?

M. Derraji : ...

M. Charette : Je vais prendre à peu près le même temps de réponse que la question qui a été posée. Donc, on ne peut pas dire qu'on n'a rien fait. On a augmenté les budgets de façon significative. Et encore une fois, parce qu'on est dans un bon esprit de collaboration, j'aimerais que le collègue admette qu'une infrastructure routière ne se détériore pas en quelques années. Ça se détériore sur des décennies. Donc, le constat qui est partagé, je pense, par l'ensemble de la population aujourd'hui, comme quoi nos routes se sont dégradées, c'est un constat qui était prévisible depuis des décennies. Donc, malheureusement, on a largement, largement sous-investi au niveau du maintien d'actif...

M. Derraji : Ce n'est pas ça, ma question.

M. Charette : ...ça a des impacts sur le FORT comme ça a des impacts sur d'autres activités qui sont...

La Présidente (Mme Nichols) : Merci, M. le ministre. Et je vais gérer la proportionnalité du temps. Merci beaucoup.

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente, de bien gérer la séance. M. le ministre, voilà la réponse. Ça, c'est 2018. Vous voyez le gap? Ça, c'est vous. Vous voyez le gap? Je pense que vous êtes capable, de loin, de voir que le gap entre le DMA non pris en charge au PQI versus le DMA pris en charge au PQI... Regardez comment on est rendus, en 2025-2026, versus 2018-2019. Donc, si vous voulez qu'on parle du déficit de maintien d'actif, aucun enjeu. Mais ma question, M. le ministre, je peux la poser, ma question : Pourquoi votre gouvernement n'a rien fait depuis 2019 pour pallier au gap entre les revenus et les dépenses du fonds FORT?

M. Charette : Et c'est là où je suis presque peiné, parce que le collègue perd en crédibilité avec une affirmation de cette nature-là. Le déficit de maintien d'actif, de la manière qu'il était révélé par les gouvernements précédents, manquait cruellement de transparence. On n'avait pas... On n'avait pas des méthodes de calcul qui étaient adéquates et qui reflétaient, justement, la réalité. Donc, non seulement les budgets ont augmenté, mais on est plus transparents que vous ne l'étiez à l'époque. Et d'ailleurs j'attends la question sur le bilan 2025...

La Présidente (Mme Nichols) : Merci, M. le ministre. Le temps est... Je suis désolée, là, le bloc est écoulé. On va passer maintenant à la parole. Je vais passer la parole au député de Taschereau, pour 13 min 19 s.

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. M. le ministre, je vais poursuivre rapidement, là, sur le FORT, le fonds des réseaux terrestres. Il est déficitaire. Vous connaissez les sources de financement de ce fonds

qui est fort important, qui finance les routes, qui finance aussi l'entretien des routes et, évidemment, une partie du transport collectif. Il y a parmi là-dedans, bien évidemment, les taxes sur les carburants, les redevances sur les projets autoroutiers, mais aussi les droits sur les permis de conduire et les immatriculations. J'aimerais savoir, parce que je me pose réellement la question, là, est-ce que l'annonce qui a été faite récemment de baisser les droits d'immatriculation, par la première ministre, comme mesure pour s'attaquer au coût de la vie, vient impacter les revenus du FORT?

M. Charette : ...mentionné aux questions précédentes, le gouvernement du Québec complète le financement ou finance l'écart entre les revenus et les...

M. Grandmont : ...le fonds consolidé, là.

M. Charette : Donc, l'annonce qui fut faite lundi est financée par le gouvernement du Québec pour donner un répit aux contribuables québécois. Est-ce que ça va nous pénaliser par la suite? C'est le budget consolidé qui complète l'écart.

M. Grandmont : C'est le fonds consolidé.

M. Charette : Donc, je ne pénalise pas des programmes à travers ce qui fut fait, là, pour soulager le portefeuille des Québécois.

M. Grandmont : Donc, vous me dites que ça a un impact, mais c'est compensé par le fonds consolidé.

M. Charette : Bien, c'est-à-dire, comme on l'a expliqué, puis ça, c'est une réalité qui n'a jamais été niée, là, il y a un écart entre les revenus et les dépenses...

M. Grandmont : Oui, ça, je le comprends bien.

M. Charette : ...qui sont comblées... qui est comblé par le fonds consolidé. Donc, c'est le type d'engagement, là...

M. Grandmont : Parfait. Donc, les Québécois eux-mêmes, parce que le fonds consolidé, c'est les Québécois qui le financent...

M. Charette : Il est financé... Bien, c'est-à-dire, dans le cas présent...

M. Grandmont : ...et donc les Québécois financent eux-mêmes la baisse d'immatriculation.

M. Charette : Bien, c'est-à-dire, moi, je ne le vois pas comme ça. C'est l'argent des Québécois, donc on leur redonne leur argent, donc on ne leur fait pas de cadeau indu.

M. Grandmont : D'accord. Merci.

M. Charette : C'est leur argent qui leur est retourné. On en ponctionne tout simplement moins.

M. Grandmont : On a compris. Merci. Le déficit de maintien des actifs des routes, 24,5 milliards de dollars, en tout cas, c'est ce qui est écrit au PQI 2026-2036... Il y a seulement 8,4 milliards de dollars qui est affecté à la réduction du DMA, au PQI, donc seulement un tiers. Ça ne permet pas de combler le DMA, actuellement, au niveau des routes, de 24,5, puis encore moins de 31, si effectivement on veut commencer à jouer sur les chiffres, là, mais je n'irai pas là. Est-ce que ça vous semble suffisant de couvrir seulement un tiers du déficit de maintien d'actif au niveau des routes?

M. Charette : Il ne faut pas le voir comme ça. Il faut le voir... la proportion des investissements. Il y a 88 % des investissements, au niveau transports, qui vont au déficit de maintien d'actifs. C'est trop peu et... bien, c'est-à-dire, c'est trop peu... les sommes sont colossales, mais c'est trop peu par rapport au travail qui est à faire. Puis, je veux dire, j'essaie d'être le moins partisan possible, mais il y a un travail qui ne s'est pas fait par les gouvernements précédents, il y a une prise en... il y a une prise de conscience qui ne s'est pas faite, ce qui fait qu'on a un retard à combler qui est excessivement, excessivement important.

M. Grandmont : Là, c'est correct qu'on parle du Parti libéral, mais...

M. Charette : Bien, on a quatre... Oui, oui, non, tout à fait, on parle effectivement du Parti libéral...

M. Grandmont : Mais ça ne répond pas à ma question, M. le ministre.

M. Charette : Mais on a 88 %. 88 %, c'est énorme, énorme.

La Présidente (Mme Nichols) : La, je vais juste intervenir, là, pour... parce que, là, ça parle en même temps, là, c'est difficile, là. Donc, à tour de rôle pour les commentaires... Donc, je vais céder la parole à Taschereau... au député de Taschereau.

M. Grandmont : Merci beaucoup. Bon, ce qui est clair, c'est des chiffres, c'est 8,4 milliards qui vont au déficit, qui vont combler le déficit de maintien d'actif, et le déficit de maintien d'actif est de 24,5. Le reste va en maintenance des actifs, donc éviter qu'ils tombent dans les catégories D et E. Donc, le 88 % est largement exagéré, si vous me permettez.

Maintenant, vous dites, effectivement, le Parti libéral, avant l'autre... les précédents gouvernements n'ont pas fait leur job. Moi, je suis allé voir, je suis retourné dans le temps, pour le PQI 2019-2029, le déficit de maintien d'actif pour les routes était de 16,4 milliards de dollars. Donc, votre premier PQI que vous avez fait était à 16,4 milliards de dollars. En chiffres d'aujourd'hui, en argent d'aujourd'hui, c'était 20,9 milliards de dollars. On est aujourd'hui à 24,5. Donc, grosso modo, vous l'avez échappé, pendant huit ans, de 4 milliards de dollars.

M. Charette : ...vous allez être surpris de ma réponse, mais je suis content de la question, parce que ça fait... ça permet de dire que les méthodes de calcul sont ajustées. Et c'est ce que je disais à notre estimé collègue de l'opposition officielle, les méthodes de calcul qui prévalaient à l'époque, versus celles qui se définissent et qui continuent de se définir aujourd'hui, c'est deux mondes différents.

Donc, oui, l'état général est préoccupant, d'où les sommes qui sont investies, mais on ajoute un degré de transparence qui n'existait pas à l'époque. Et on va se parler de l'année 2025, possiblement, tout à l'heure et, pour l'année 2025, on revoit aussi nos méthodes de calcul, ce qui fait qu'il ne faut pas regarder dollar pour dollar, il faut regarder la méthode de calcul qui est utilisée pour avoir le plus haut degré de transparence possible. Et ça, c'est nous qui avons introduit ça. On l'a introduit aux Transports, mais on l'a introduit également du côté de la Santé, du côté de l'Éducation, pour que les Québécois et les Québécoises aient l'heure juste. Ce n'était pas le cas, on n'avait pas un portrait juste de la réalité.

• *(14 h 20)* •

M. Grandmont : On a compris. Merci. J'aimerais aller sur un projet qui vous tient très à coeur, le troisième lien, mais avant, je vais faire un petit détour par le pont de l'Île-d'Orléans, dont on a parlé ce matin. Vous avez parlé, là, du fait que le projet a été... a suivi les règles normales, il n'a pas été ralenti par votre gouvernement. Mais j'aimerais quand même rappeler, on m'a rappelé ça, c'est intéressant... c'est que le projet du nouveau pont de l'Île-d'Orléans avait été intégré par un de vos prédécesseurs dans le bureau de projet du troisième lien. Et on sait comment ce bureau de projet de troisième lien a dû travailler sur toutes sortes de projets. Il y a huit versions, on est rendus à huit versions, à peu près, là, du troisième lien. Donc, je pense, bien humblement, que ça a dû ralentir quand même la réalisation du pont de l'Île-d'Orléans, mais ce n'est pas là-dessus que je vais aller.

D'abord, je voulais vous poser la question... Vous devez quand même être contents, maintenant, vous avez trois partis, vous êtes trois partis politiques à être favorables au troisième lien à l'est, le Parti libéral, la CAQ et le Parti conservateur. L'équipe grossit, c'est bien.

M. Charette : Parce que les appuis au projet grossissent, mais de façon... Juste pour ne pas laisser aller cette extrapolation-là, les travaux sur le pont de l'Île-d'Orléans n'ont d'aucune façon été retardés par rapport au projet de lien interrives ou de troisième lien, là, peu importe comment on l'appelle. Je veux rassurer les gens à ce niveau-là. Tout à l'heure, j'ai bien expliqué d'où on partait pour le pont de l'Île-d'Orléans. Mais oui, les appuis, effectivement, pour le lien interrives grandissent, et on s'en réjouit. C'est un projet pour la région qui est important au niveau de la sécurité du réseau routier.

J'étais à l'Environnement... j'étais à l'Environnement et déjà je disais : Peu importe sous quel angle on voit ce projet-là, entre la Gaspésie et Montréal, on n'a que trois liens, trois liens qui ne sont pas tout à fait jeunes, qui continuent de très bien remplir leurs mandats, mais c'est inconcevable, sur une aussi longue distance, de n'avoir que trois liens. Donc, on vient sécuriser, là... Je ne rentrerai pas dans le détail parce qu'il faut se garder des éléments pour les prochaines semaines, mais on viendra démontrer la cohérence du projet, là, dans les prochaines semaines.

M. Grandmont : Donc, vous me parlez de sécurité, sécurité économique, on comprend, c'est l'argument qui est souvent utilisé. J'imagine que vous pouvez nous dévoiler une étude sur la sécurité économique, ici, aujourd'hui?

M. Charette : La sécurité du réseau routier.

M. Grandmont : Non, non. Avez-vous une étude sur la sécurité économique?

M. Charette : Bien, moi, je vais vous demander... Et on peut même y aller ensemble, puis l'invitation, elle est sincère, on pourra aller visiter ensemble les chambres de commerce, on pourra aller visiter...

M. Grandmont : Est-ce que vous avez une étude sur la sécurité économique?

M. Charette : Sur la sécurité routière du réseau, c'est un projet qui va se justifier. Et là, malheureusement, la période des crédits intervient un petit peu trop tôt. Ça me ferait plaisir d'avoir cet échange-là avec le collègue, une fois la prochaine étape dévoilée, mais on viendra sécuriser un réseau qui, actuellement, est vulnérable de par la disposition de ses ponts sur des centaines et des centaines de kilomètres.

M. Grandmont : Merci. Donc, je comprends que vous n'avez toujours pas d'étude qui démontre... une étude faite par une agence, une firme, une boîte d'ingénierie, qui certifie qu'il y a un enjeu de sécurité économique.

M. Charette : Avec grand, grand plaisir, à la prochaine étape, on pourra se parler davantage de ce qui nous attend comme projet et comme possibilités. Je vais demander au collègue d'avoir une vision légèrement plus ouverte, parce que c'est très, très idéologique, comme opposition, actuellement, alors qu'il y a des besoins à combler. Et l'invitation, elle est sincère, venez avec moi...

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

M. Charette : ...rencontrer les élus de la Rive-Sud, venez avec moi rencontrer les gens du milieu d'affaires, du milieu politique...

La Présidente (Mme Nichols) : M. le ministre, j'applique la proportionnalité. Là, ça a duré 10 secondes, vous êtes rendu à 30.

M. Grandmont : Merci. Je vais répondre la même chose que j'avais répondue à votre collègue à la Capitale-Nationale. Effectivement, c'est un projet idéologique, parce qu'il n'y a aucune étude de besoin, aucune étude d'opportunité sérieuse puis aucune étude qui certifie et qui démontre le besoin de sécuriser économiquement le réseau de transport à Québec. Donc, c'est idéologique, vous avez raison.

M. Charette : Le choix des mots du collègue n'est pas anodin. Il insiste sur la sécurité économique. Mais que fait-il de la sécurité du réseau routier? Il évite sciemment la question. Donc, il y a effectivement des mérites à ce projet-là d'un point de vue de sécurité du réseau routier, mais même au niveau économique. Je l'invite, je lui fournis le lift, s'il veut, on ira visiter les acteurs économiques de la Rive-Sud, on ira rencontrer ensemble les élus autant municipaux que provinciaux...

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

M. Grandmont : Mais toujours aucune...

M. Charette : ...nos collègues sauront le convaincre autant de la sécurité économique et routière.

M. Grandmont : Mais toujours aucune étude sérieuse pour appuyer le projet. La CDPQ Infra en avait fait une, étude, pour le compte de votre gouvernement et elle avait dit : On n'a pas besoin de faire un troisième lien, l'achalandage ne le justifie pas. Vous pensez quoi de l'étude de la CDPQ Infra?

M. Charette : En fait, je parle très, très clairement de sécurité du réseau. Il y a quelques passages intéressants sur ces questions-là dans le rapport aussi. Moi, honnêtement, là, je ne suis pas dans : On sauve une minute, ou deux, ou trois minutes. Le corridor central avait ses mérites puis il avait ses lacunes aussi. Avec ce que l'on propose, on vient corriger bon nombre des lacunes que proposait le corridor central. Donc, moi, je ne suis pas dans les temps de congestion, je suis dans le fait qu'il est important de sécuriser notre réseau. Et si la présidente me permet, il y a un parallèle important...

M. Grandmont : Je pense qu'on n'aura pas le temps...

M. Charette : ...avec le pont de l'Île-d'Orléans, avec le pont de l'Île-aux-Tourtes...

M. Grandmont : On n'aura pas le temps.

La Présidente (Mme Nichols) : Peut-être pour une prochaine, M. le ministre.

M. Charette : Parfait.

M. Grandmont : Merci beaucoup. On va changer de sujet, d'ailleurs. Il y a un sujet très sérieux, celui des chauffeurs de camion, de camionnettes qui faisaient désactiver leur filtre antipollution de façon assez facile. Il y en avait beaucoup, on parlait de dizaines de milliers de camionneurs qui faisaient faire un «delete» sur leur système antipollution. Il y avait des engagements qui avaient été pris du côté du gouvernement pour régler cette situation-là. Où on en est avec ça?

M. Charette : Je vais juste compléter la réponse précédente, elle est importante...

M. Grandmont : Non, s'il vous plaît, là-dessus, on n'a pas beaucoup de temps. Merci.

M. Charette : Non, mais ça, c'est moi qui... Je pourrais citer les articles, là, j'ai la possibilité de répondre...

M. Grandmont : On n'a pas beaucoup de temps. Mme la Présidente, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Nichols) : Oui, bien, M. le ministre, là, sa question a duré 22 secondes.

M. Charette : Exact. Mais est-ce que vous voulez les numéros d'article qui me permettent de répondre au...

La Présidente (Mme Nichols) : Vous avez 22 secondes pour répondre.

M. Grandmont : Je n'ai pas beaucoup de temps, Mme la Présidente.

M. Charette : Exact. Donc, il faut éviter... il faut éviter, justement, d'attendre trop longtemps, comme on l'a fait pour le pont de l'Île-aux-Toutres et le pont de l'Île-d'Orléans, pour ne pas se retrouver dans une situation d'urgence où les travaux de mitigation et les travaux pour maintenir ces ouvrages, là, sécuritaires nous coupent toute possibilité pour la suite.

La Présidente (Mme Nichols) : Très bien. M. le ministre, ça fait 22 secondes. Député de Taschereau.

M. Grandmont : S'il vous plaît, qu'il réponde à ma question, les filtres antipollution...

M. Charette : Oui, bien, avec plaisir. C'est juste que le temps était malheureusement trop court pour la question précédente qui était aussi importante.

C'est un enjeu que l'on suit, que l'on connaît. Donc, il y a des échanges avec ma collègue à l'Environnement. Il y a des ajustements autant législatifs que réglementaires qui seront nécessaires. En 2022... et là vous allez me permettre, il y a peut-être une petite erreur de date, mais, de souvenir, en 2022, lorsque j'étais à l'Environnement, j'avais fait adopter une loi qui nous permettait ou qui nous donnait une certaine habilitation à ce niveau-là. Maintenant, il faut la transposer au niveau réglementaire et peut-être des ajustements législatifs, mais c'est un dossier, là, qui nous préoccupe et qu'on entend corriger adéquatement.

M. Grandmont : Est-ce qu'on va régler ça rapidement, M. le ministre?

M. Charette : Pardon?

M. Grandmont : Est-ce qu'on règle ça rapidement?

M. Charette : On va le souhaiter, naturellement, mais on connaît les délais...

M. Grandmont : Parce qu'un camion qui fait enlever son filtre antipollution, c'est 34 camions équivalents.

M. Charette : Effectivement, non, on est pleinement, pleinement conscients de l'enjeu. Mais en même temps, juste le fait que ce soit dans l'actualité, les contrevenants, ils se connaissent et se reconnaissent, je suis probablement convaincu qu'ils sont un petit peu plus réticents à retenir les mêmes stratagèmes. Mais on va prendre les recours nécessaires, autant...

M. Grandmont : J'espère bien. Merci.

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

M. Charette : ...au niveau de poursuites qu'au niveau législatif ou réglementaire.

La Présidente (Mme Nichols) : Je suis la gardienne du temps. Nous devons passer au bloc suivant. Alors, la parole est au député des Îles-de-la-Madeleine pour 13 min 19 s.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je vais faire du pouce sur le même sujet, parce qu'hier j'ai interrogé votre collègue de l'Environnement sur le dossier. Elle m'a confirmé qu'il y avait cinq enquêtes qui étaient en cours présentement. Est-ce que la SAAQ ou le ministère que vous présidez, que vous gouvernez, sont associés à ces enquêtes?

M. Charette : Bien, non seulement on est associés, mais il y a une collaboration entre les deux ministères, la SAAQ aussi. Mais il nous manque des outils actuellement pour bien faire le travail. C'est pour ça qu'auprès du collègue j'insistais pour dire qu'il y a des changements qui devront se faire, minimalement, là, législatifs, peut-être des petits amendements, possiblement, réglementaires aussi. Mais juste le fait de dire à ces contrevenants qu'on les suit de près, je serais porté à croire qu'ils ont une plus grande gêne à opérer comme ils l'ont fait jusqu'à maintenant.

M. Arseneau : Quel est le calendrier d'adoption de ces modifications réglementaires ou législatives?

M. Charette : On connaît malheureusement les contraintes qui sont les nôtres, et il reste deux semaines à la session parlementaire, il reste quelques mois au mandat, alors que le Parlement ne siégera pas. Donc, au niveau législatif, on est très, très limités. Mais au niveau des changements réglementaires, il y a des possibilités d'avancer, là, même pendant la période estivale, même pendant la période électorale. C'est une volonté gouvernementale.

M. Arseneau : OK. C'est bon. Mais vous êtes conscient qu'on est au courant, à la SAAQ, depuis au moins deux ans, de cet état de fait là. Là, vous nous dites, on manque de temps en fin de session parlementaire, mais vous avez, suite à la prorogation, établi certaines priorités. Donc, ce dossier-là ne faisait pas partie de vos priorités?

M. Charette : Il ne faut pas... Il ne faut pas nous prêter d'intention à ce niveau-là. L'ampleur du phénomène n'était pas connue. Depuis 2022, on pouvait deviner que certains se risquaient à ce type de pratiques, mais l'ampleur nous était inconnue. Pour ce qui est de la priorisation des travaux législatifs, on a malheureusement beaucoup de projets de loi qui sont dans les cartons actuellement. Et malheureusement, on était conscients, tout comme le collègue l'est très certainement, qu'on ne pourra pas adopter, là, tout ce qui est au menu législatif actuellement.

• (14 h 30) •

M. Arseneau : Au delà des enquêtes, est-ce que la SAAQ a un mandat de vérifier les garages qu'elle accrédite pour, minimalement, leur donner des directives, sinon faire des visites pour s'assurer qu'ils sont dignes de confiance et qu'ils ne contribuent pas à la fraude éhontée que des partenaires du gouvernement accrédités contribuent à faire perdurer?

M. Charette : Il y a des inspections qui se font. Oui, les inspecteurs ont un rôle de pédagogue, tout comme ils ont un pouvoir de sanction également. Donc, il n'y a pas... il n'y a pas d'impunité, là, à ce niveau-là, mais oui, il y a un travail qui se fait auprès des mandataires, et les mandataires qui se font prendre, ultimement, risquent gros, là. Donc, ce n'est pas dans l'intérêt de personne de contourner la réglementation, au risque, sinon, de perdre...

M. Arseneau : Absolument, mais combien de mandataires avez-vous pris la main dans le sac?

M. Charette : Actuellement, on a... Bien, comme je mentionnais tout à l'heure, c'est difficile d'avoir un portrait précis, compte tenu des outils qui nous font... qui nous font défaut actuellement. On sait que le phénomène existe. Il y a de la pédagogie qui se fait, mais, sur cet aspect-là en particulier, il nous manque des outils pour faire pleinement le travail que l'on souhaite...

M. Arseneau : Ma dernière question. Puisqu'on ne peut pas agir pour des... à court terme, de façon réglementaire ou légale, est-ce que la SAAQ peut au moins prendre des mesures pour envoyer un courriel, une lettre ou un avis leur demandant, aux mandataires, d'attester, devant notaire ou autrement, qu'ils respectent les règles qui sont édictées par le gouvernement?

M. Charette : Cette partie-là du travail, elle est déjà faite. Il y a déjà un message qui a été envoyé pour s'assurer du respect de la réglementation. Cependant, pour les personnes qui sont mal intentionnées, c'est possible de cacher justement ce qu'ils ont fait sur les systèmes de motorisation, et c'est là où des outils, actuellement, sont manquants, et c'est là où il y a un travail qui est en préparation, et honnêtement...

M. Arseneau : On comprend. C'est bon. Je vous remercie de vos réponses. J'aimerais aborder le transport aérien. Vous savez qu'il y a un programme qui a été mis en place déjà depuis quelques années, le PAAR, le Programme d'accès aérien régional. Il a été révisé il y a un peu plus d'un an et, maintenant, il offre un remboursement, en termes de pourcentage, sur le prix des billets d'avion réguliers vers les régions.

Les chiffres que j'ai, puis j'aimerais savoir si vous pouvez les valider... En fait, est-ce que vous avez des chiffres à portée de la main sur les montants qui ont été versés par le ministère au cours de l'année 2025-2026? Parce qu'on parlait d'un montant, il me semble, de 80 millions, quelque chose du genre.

M. Charette : Le chiffre que je pourrais confirmer à ce moment-ci est de l'ordre de 83,3 millions.

M. Arseneau : Ça, c'est le chiffre que j'avais également, 83,3 millions. On sait que, cette année, on a budgété 72 millions de dollars pour le même programme, alors qu'on sait très bien que le coût des billets d'avion explose, notamment en raison de la hausse des frais de carburant. Est-ce qu'on peut dire aujourd'hui qu'on sera en mesure de répondre à la demande des voyageurs, des passagers pour la prochaine année? Auquel cas, est-ce qu'on est prêts à ajouter de l'argent au programme pour, justement, maintenir le programme en place jusqu'à mars 2027?

M. Charette : La question est très pertinente. L'année dernière, en cours d'année, on a ajouté 30 millions. Donc, il est possible... sans prendre d'engagement ferme à ce niveau-là, il est possible d'ajuster en cours d'année, mais je vais aller un petit peu plus loin que ça. L'argent, c'est une chose, mais on veut aussi s'assurer que le programme est bien utilisé, qu'il respecte les bonnes règles, quitte à les modifier au besoin pour s'assurer, là, du respect du principe même du projet... du programme, c'est-à-dire, et il y a une évaluation qui se fait actuellement à

ce niveau-là. Donc, c'est une question d'argent, très certainement, mais aussi de respect de l'esprit du programme. Il sera maintenu dans tous les cas. Le collègue a à parcourir de grandes distances, tout comme moi, et il est certainement en mesure de confirmer à quel point il est apprécié, ce programme-là. Donc, il sera maintenu.

M. Arseneau : Mais c'est exactement la préoccupation des gens qui ont absolument besoin de ce programme-là pour se déplacer, le fait que les budgets explosent. La question qui se pose, c'est la question de la vérification, parce que vous savez comme moi que c'est une déclaration volontaire : Suis-je admissible au programme, oui ou non? Quel type de vérification peut-on faire? Parce qu'il y a aussi une limite d'utilisation du nombre de billets subventionnés annuels. Il me semble que c'est quatre ou cinq par année. Comment on fait la vérification lorsqu'on vend 15 000 billets?

M. Charette : Donc, je rassure les gens, le programme est là pour être maintenu. Le programme sera peut-être bonifié au niveau de son enveloppe, mais les questions que pose le collègue, ce sont des questions que l'on se pose aussi. On veut s'assurer qu'il est bien utilisé, ce programme-là, qu'il n'y a pas d'abus et, s'il y a abus, s'assurer de corriger les abus ou, à tout le moins, les irrégularités, là, qu'on aura éventuellement... qu'on aura pu découvrir, mais je rassure le collègue, il y a un travail qui se fait actuellement là-dessus pour s'assurer et peut-être pour se rassurer par rapport à certaines indications que l'on veut avoir en ce moment.

M. Arseneau : Bien, pour bien se comprendre, le travail se fait pour élaborer une méthode de vérification ou la vérification est en cours actuellement? Et, si la vérification est en cours actuellement, est-ce que... un peu comme on le disait pour l'autre programme, est-ce qu'on a déjà des résultats, à savoir s'il y a des gens qui utilisent de façon abusive le programme?

M. Charette : Bien, juste... Si je n'ai pas été assez clair, on a déjà des méthodes de vérification, justement, sur l'admissibilité des gens qui réclament des remboursements ou des paiements à travers ce programme-là. On veut ajouter une couche supplémentaire, là, parce que je veux... je veux être bien certain que ces méthodes de vérification là sont suffisantes, et, si elles ne le sont pas, apporter les correctifs qui s'imposent. Et il y a un travail, là, ces jours-ci, ces semaines-ci, qui se fait spécialement là-dessus, et on aura très certainement l'occasion d'en discuter prochainement. C'est mon souhait, parce qu'on veut protéger le programme en question.

M. Arseneau : Le programme en question, maintenant, ne fait pas de différence entre les usagers qui habitent les régions éloignées du Québec et les visiteurs, par exemple, à la limite, les gens qui viennent d'ailleurs au Canada ou ailleurs à travers le monde, et c'est la grande crainte qu'on peut avoir, c'est parce que ce programme-là embrasse si large, les dépenses sont si grandes, que les gens qui en ont absolument besoin un jour se voient lésés parce que le gouvernement jugerait que le programme est trop coûteux.

Est-ce que vous avez le moyen de vérifier la proportion des billets d'avion qui sont utilisés pour les régions et qui sont utilisés par des gens qui habitent ces régions? Quel est le pourcentage d'utilisation? Est-ce qu'il était très, très élevé, lorsqu'on avait deux volets au programme, dans des régions comme les Îles-de-la-Madeleine? Et, je vais vous le dire tel que je le pense, si ce programme-là a été mis en place par le ministère des Transports pour favoriser le tourisme plutôt que soutenir les gens qui habitent les régions face à des surcoûts de l'éloignement, on passe à côté des objectifs.

M. Charette : Bien, en fait, j'apprécie l'éclairage que nous apporte le collègue. Les vérifications qui se font actuellement visent à revenir à l'esprit initial, là, du programme, mais je ne suis pas en mesure, aujourd'hui, puis je serais bien désolé, là, de devoir, par la suite, modifier, là, quelques affirmations que ce soit... je ne suis pas en mesure, aujourd'hui, de dire : Voici quelles sont les vérifications qui sont en cours actuellement, et elles sont sérieuses, quelles sont les modifications qui seront susceptibles d'être faites pour assurer un meilleur contrôle, mais ça ne devrait pas tarder, et le signal que l'on peut envoyer à travers notre échange cet après-midi, que c'est un programme qui est là pour rester...

M. Arseneau : Je voudrais vous rappeler aussi une chose, lorsqu'on a décidé de passer du programme des billets à 500 $ au versement d'un pourcentage du billet du prix régulier, les coûts de billets ont augmenté. J'ai fait une vérification tout à l'heure pour aller aux Îles-de-la-Madeleine, il n'en coûte plus 500 $ à travers le programme, il en coûte 724,47 $, et c'est avec un billet subventionné. C'est donc une augmentation de 50 %, en un an et demi, sur le prix du billet.

Alors, le programme, vous dites, il est apprécié. Il a été élargi, mais aux dépens de ceux qui habitent les régions. Alors, dans l'évaluation qui sera faite du programme en 2027, parce qu'on est à la fin d'un cycle... retenir que l'élargissement du programme a eu pour effet de faire augmenter le coût des billets, pour ceux qui habitent les régions, de façon importante, parce que je parle du billet de 500 $, mais il y avait aussi le volet qu'on appelait le programme de remboursement des tarifs aériens, qui, lui, remboursait un pourcentage plus élevé du billet total, et c'était... le billet était aux alentours de 430 $. Donc, de 430 $ à 700 $, maintenant, les gens ont plus de difficulté aujourd'hui à regagner le continent en raison des nouvelles modalités du programme.

M. Charette : Ce n'est pas du tout une question piège, mais est-ce que je comprends de l'intervention du collègue qu'il souhaiterait limiter ça aux locaux et non pas aux... ne pas étendre... ou rendre admissibles les touristes à ce programme-là?

• *(14 h 40)* •

M. Arseneau : En réalité, le fait qu'on ait d'abord mis ce programme-là... En 1983, on l'a mis en place pour, justement, désenclaver les régions, permettre aux gens qui habitent les régions, aux Québécois, là, qui travaillent, qui occupent le territoire, de pouvoir avoir accès au transport aérien régional. On a été de plus en plus généreux et de plus en plus... On a vu de plus en plus grand pour soutenir, quelque part, les liaisons aériennes et le transport aérien. Nous, ce qu'on veut éviter, c'est qu'on aille à ce point de façon large pour en venir à pénaliser ceux qui habitent les régions. C'est l'élément à retenir.

M. Charette : Je comprends le point du collègue. Cependant, peut-être mentionner qu'il y a plusieurs régions, puis il y a eu des consultations, qui nous demandent, à travers cet outil-là, de favoriser aussi le tourisme. Donc, c'est de voir un petit peu... Peut-être que la réalité des Îles est particulière, mais certaines régions misent sur ce programme pour mettre de l'avant leurs attraits touristiques également, mais, de toute façon, on veut arriver à des vérifications, donc, qui vont amener certains changements.

La Présidente (Mme Nichols) : ...M. le ministre. Le prochain bloc appartient au député d'Abitibi-Est pour 5 min 52 s.

M. Dufour : Merci. Je vais être un petit peu sarcastique, mais, aux Transports, avec toute l'équipe qui est là, l'Abitibi-Témiscamingue est numéro un, mais numéro un dans le déficit structurel routier, à 65 %, numéro un dans les charges au niveau des ponts, avec les ponts les plus vieux du Québec. Ils sont, dans la moyenne, à 50,9 ans versus 41 pour le restant du Québec.

Est-ce qu'on est en mesure de penser, pour essayer de résorber la situation, qu'on pourrait faire un statut particulier temporaire, ce n'est pas obligé d'être ad vitam aeternam, là, temporaire, pour une région comme l'Abitibi-Témiscamingue, pour être capables de résorber une grande partie des problèmes?

M. Charette : J'ai envie de dire bêtement que la situation de l'Abitibi n'est malheureusement pas unique. On a des défis dans l'ensemble du Québec. Ce défi-là est peut-être différent, mais tout aussi important dans des régions comme celle du collègue, avec un très, très vaste territoire. Ça augmente le défi au niveau de l'entretien de nos routes, le développement de certaines infrastructures, le financement de ces travaux-là. Donc, c'est difficile de faire une région... En fait, donner un statut spécial ferait en sorte que bien d'autres régions, par la suite, réclameraient un statut équivalent, mais on a un souci de corriger la situation de façon la plus concrète possible, là, pour les gens de l'Abitibi, mais pour l'ensemble du Québec également.

Puis peut-être juste quelques données propres à la région, par contre, là. Il y a quand même des stratégies concrètes, là, qui ont été mises en place et qui semblent déjà donner des résultats, là, tangibles. Les investissements, pour ce qui est de la région, ont connu, là, une progression constante au cours des cinq dernières années, ce qui nous permet aujourd'hui d'augmenter le pourcentage de structures municipales en bon état, là. C'est passé de 29 % en 2018 à 45 % en 2024. On est encore sous la note de passage, je suis le premier à reconnaître... à le reconnaître, mais les actions mises de l'avant, là, donnent quand même des résultats intéressants, là. On a augmenté de tout près de 20 % les infrastructures municipales en bon état.

Sinon, au cours des prochaines années, on veut poursuivre l'intensification, là, de ces interventions-là sur le réseau. Donc, ce n'est pas tant à travers un statut spécial... bien, bien respectueusement, beaucoup de régions, autrement, seraient tout à fait en droit de réclamer un statut semblable, mais on veille à ce qu'il y ait des améliorations, là, dans chacune des régions.

M. Dufour : Par contre, vous le savez, M. le ministre, nous, on est bien prêts à lâcher le numéro un, là. On serait capables de tomber numéro cinq, on serait bien heureux, ce qui n'est pas encore le cas, vous venez de le préciser, justement, ce qui m'amène justement à vous parler d'un projet que vous avez présentement sur la table, et je fais toujours un lien, présentement, aussi, dans toute cette dynamique-là, avec tout ce qui est extrait au niveau des ressources minérales de la région de l'Abitibi-Témiscamingue, que le gouvernement permet d'empocher de nombreux montants d'argent. Mais c'est où est-ce qu'ils sont, les véhicules miniers qui roulent, sur quelles routes? C'est sur nos routes qu'ils roulent 99,9 % du temps, ce qui nous amène à parler du dossier de l'aéroport de Val-d'Or, un dossier que je vous ai remis.

Présentement, vous n'êtes pas encore dans le dossier. Le fédéral est là pour 12 millions, la ville pour 1 million, ARVO, qui est l'entreprise qui gère l'aéroport, pour 1 million. Le gouvernement du Québec est en demande pour 4,7 millions. Et, vous savez, cette piste-là, c'est une des trois seules au Québec qui a 10 000 pieds. C'est une piste de dégagement internationale. La SOPFEU y est, les avions militaires y sont, des pistes... C'est une piste d'essai pour les grands transporteurs qui viennent régulièrement faire des essais et c'est un hub pour le Nord. Est-ce qu'on peut penser qu'on va avoir une réponse positive avant la fin de la législation actuelle?

M. Charette : ...avec plusieurs des affirmations du collègue. Là où je ne suis pas d'accord, c'est lorsqu'il dit qu'on n'est pas dans le dossier du tout. Là, on est à financer ou à trouver le financement pour une phase II, et le gouvernement du Québec a financé la phase I, là, à hauteur de 3,7 millions, en 2024 tout juste. Donc, on est très, très conscients de l'importance du projet. Le gouvernement fédéral, c'est récent, là, il y a quelques jours tout juste, a financé son apport pour la phase II. Donc, on est en analyse de notre côté, mais je peux confirmer au collègue que le projet est non seulement important pour nous, mais que l'on connaît, justement, là, les revendications du secteur, là, pour cet aéroport-là, mais la contribution fédérale a été confirmée il y a quelques jours tout juste.

M. Dufour : Parfait. Je terminerais, parce qu'il me reste peut-être quelques secondes, Mme la...

La Présidente (Mme Nichols) : 45 secondes.

M. Dufour : 45 secondes? Un des éléments, je pense, que j'aimerais ça que les gens du ministère prennent le temps de regarder, c'est tout l'aspect au niveau de la main-d'oeuvre. Vous le savez, le moratoire qui a été mis en place n'aide pas la région présentement parce qu'on a coupé les employés de 0-2 ans, ceux qui étaient plus simples à couper, mais il reste par là que c'est souvent ces ingénieurs-là qu'on est capables d'entrer dans la machine dans une région comme l'Abitibi-Témiscamingue. Merci.

M. Charette : Quelques secondes... Le gros, gros défi, là, ce n'est pas un moratoire, c'est la concurrence du milieu... du secteur privé, mais c'est un défi. C'est un défi. Les ingénieurs, ou peu importe les corps de métiers ou professions, se voient offrir souvent des salaires plus avantageux dans le minier ou dans le secteur des ressources naturelles. Donc, c'est une concurrence qui est difficile à...

La Présidente (Mme Nichols) : En terminant.

M. Charette : ...avec laquelle c'est difficile de composer, mais on est pleinement conscients, là, de l'enjeu et de la problématique.

La Présidente (Mme Nichols) : Merci, M. le ministre. Prochain bloc, M. le député de Nelligan, pour 19 min 58 s.

M. Derraji : Oui, merci. Je vais revenir à la question de tout à l'heure. M. le ministre, vous avez dit qu'on laissait le temps à la SAAQ d'aller vérifier. Est-ce que je peux poser la question au PDG de la SAAQ, avec votre consentement?

M. Charette : Sur quel...

M. Derraji : Sur le contrat de 21 000 $ pour les vice-présidents.

M. Charette : Bien, c'est-à-dire, j'aime beaucoup la cohérence... Tout à l'heure, j'offrais de céder la parole au PDG de la SAAQ, et c'est le collègue lui-même qui a refusé cette invitation. Moi, honnêtement, je pense qu'on a fait le tour de la question. Donc, s'il veut poursuivre sur les mêmes questions, ça va me faire plaisir de répondre à la...

M. Derraji : Oui, mais vous savez, M. le ministre, en crédits, ce n'est pas à vous de décider si on a fait le tour ou pas. C'est moi qui décide, et on n'a pas fait le tour.

M. Charette : Non...

M. Derraji : Je suis désolé, M. le ministre, laissez-moi terminer.

M. Charette : Bien, c'est-à-dire, vous avez raison.

M. Derraji : Je n'ai pas posé ma question. Je n'ai pas posé ma question.

M. Charette : Le collègue a raison, il peut choisir les questions qu'il souhaite, mais, tout à l'heure, je lui ai offert exactement ce qu'il me demande maintenant. Donc, je suis curieux pourquoi ce changement de...

M. Derraji : Il n'y a pas de changement, M. le ministre. Il n'y a pas de changement, M. le ministre. Vous êtes dans des crédits. On vous pose des questions. Je pense que l'exercice est un peu difficile pour vous. C'est votre choix. J'ai laissé le temps au PDG de vérifier parce qu'il ne l'avait... il n'avait pas l'information tout à l'heure. J'ai tout vu devant moi, OK? Là, maintenant, il a vu, c'est 21 000 $. Si vous voulez répondre, aucun problème, on va le laisser... mais répondez à la question. Les services à 21 000 $, est-ce que c'est de la télémédecine ou bien de la médecine directe au cabinet?

M. Charette : Je pense qu'on a fait le tour de la question, mais très, très volontaire pour continuer d'y répondre. C'est une pratique qui était en vigueur au moment de la signature des contrats, qui ne le sera plus avec les modalités qui sont maintenant celles des emplois supérieurs. Cependant, on doit respecter...

M. Derraji : Ce n'est pas ma question, M. le ministre. Ce n'est pas ma question. Je ne parle pas de la pratique. Je ne parle pas du contrat. Est-ce que c'est de la télémédecine...

M. Charette : Mme la Présidente...

M. Derraji : Est-ce que c'est de la télémédecine ou de la médecine en cabinet? C'est ça, ma question.

M. Charette : ...est-ce que j'ai la possibilité de répondre sans être...

M. Derraji : Bien, répondre à la question, pas à autre chose que je n'ai pas posé.

M. Charette : Bien, c'est-à-dire...

M. Derraji : Vous avez l'habitude depuis ce matin à faire la même chose.

M. Charette : En fait, je ne pense pas vous avoir coupé la parole, en tout respect. Donc, est-ce que je peux répondre sans être interrompu?

La Présidente (Mme Nichols) : Oui, mais une question courte, réponse courte.

M. Charette : Ce que je mentionnais tout à l'heure, c'est une pratique qui prévalait au moment de la signature des contrats, qui ne le sera plus avec l'échéance du contrat qui est en vigueur, et dorénavant ce sont les emplois supérieurs qui devront approuver des contrats de cette nature, et j'ai aussi mentionné que c'est une pratique, là, qui ne se justifiait pas.

• *(14 h 50)* •

M. Derraji : Mme la Présidente, je vais répéter ma question. Le ministre, depuis ce matin... depuis ce matin, il a fait la même chose à mon collègue de Québec solidaire. Je vais reposer ma question. S'il a un malaise, je peux le comprendre. J'ai posé une question très simple. Est-ce qu'il peut nous confirmer aujourd'hui de quoi s'agit-il? Est-ce que de la télémédecine ou bien médecine directe en cabinet?

M. Charette : Ce que j'ai comme information, on parle de bilans de santé, examens connexes. On ne parle pas de télémédecine. Donc, c'est les informations, là, que je peux vous confirmer. Pour l'ensemble... et là je vais valider, là, je ne veux pas induire le collègue en erreur, mais, pour l'ensemble de l'année 2025, on parle d'une dépense, là, de 29 000 $... en fait, même pas, de 2 985 $. Donc, il y avait une possibilité de... mais on est plutôt de l'ordre de 2 985 $ pour l'année 2025.

M. Derraji : Merci. Merci, hein? Vous êtes capable de répondre, M. le ministre, capable de répondre... bien, j'espère que vous allez continuer. Là, je vais vous ramener sur un autre document et j'espère que, cette fois-ci, un membre de votre équipe va vous le montrer, parce que je ne pense pas que, pour quelqu'un qui était aux Infrastructures, il ne connaît pas ce tableau. Je vais vous dire c'est quoi. Ce tableau, c'est la compilation des projets d'infrastructures en transport, les projets de 20 millions et plus, 2026. Ça vous dit quelque chose?

M. Charette : ...quelque chose. Je ne présume pas de la question, mais ça va me faire plaisir d'échanger avec le collègue.

M. Derraji : Non, mais ce n'est pas grave, c'est juste... Non, mais, pour... Je m'habitue. Après cinq heures avec vous, je m'habitue. Donc, je veux cerner qui... de quoi on veut parler. Ça, c'est un document que vous connaissez quand vous étiez aux Infrastructures. Je vais vous partager une analyse qu'on a faite. Dans ce document, il y a le réseau routier, il y a le transport collectif, il y a transport maritime, aérien, ferroviaire. Je vais vous partager les constats, hein? Si vous me faites confiance, je vais vous partager les constats, et j'en suis sûr que votre équipe doit avoir ce constat, parce que sinon, s'ils ne l'ont pas, c'est un enjeu.

Au niveau du réseau routier, il y a «à l'étude», «en planification», «en réalisation» et «en service». Nous avons compilé l'ensemble des projets en réseau routier et, en date d'aujourd'hui, entre «en réalisation» et «en service», on est à un dépassement de coût de 1,5 milliard. Je parle «réalisation» et «service». Ça, c'est pour le volet réseau routier. Pour le volet transport collectif, on est, «en réalisation», à un dépassement de coût de 49 millions. Au niveau du... projets pour les transports maritime, aérien, ferroviaire et autres, on est à 8 millions.

Le total de tous ces projets, on est presque à 1,6 milliard de dollars de dépassements de coûts. Je peux vous donner des exemples. Par exemple, l'autoroute 15, des Laurentides, direction nord, entre Boisbriand et Mirabel, voie réservée, aménagement, 100 millions de dollars. Je peux vous donner l'exemple de l'autoroute 20, Jean-Lesage, entre la route du Président-Kennedy et l'accès du pont Pierre-Laporte, Lévis, élargissement, 21 millions de dollars.

Je peux continuer, mais le temps, il est limité. J'ai une question très simple. Est-ce que le dépassement de coût, il est devenu systématique au ministère des Transports? Deuxième question : Est-ce qu'il y a quelqu'un qui contrôle ces dépassements de coût ou bien c'est un bar ouvert?

M. Charette : Ce n'est certainement pas un bar ouvert, puis je vais sans doute rassurer le collègue, j'étais... avant d'être aux Transports, j'étais aux Infrastructures. Donc, j'ai une petite idée de comment fonctionne le PQI, et, au cours des dernières années, là, si on remonte à il y a quelques années tout juste, on était à des pourcentages, là, en bas du 100 % du taux de réalisation. Depuis l'année dernière, et ce sera le cas pour les prochaines, on est en équilibre. On est à peu près au 100 % de taux de réalisation, c'est-à-dire on dépense les argents que l'on pensait dépenser en réalisant les projets que l'on devait réaliser.

Cependant, il n'y a personne qui peut nier l'inflation des dernières années. Donc, on réalise moins de projets avec une somme x, aujourd'hui, qu'on en réalisait il y a quelques années. L'inflation, dans certains secteurs, là, elle est de quelques dizaines de points de pourcentage. On peut avoir du 30 %, on peut avoir du 40 % d'inflation. Donc, oui, ça impacte les coûts de projets, mais, lorsque j'étais aux Infrastructures, le critère que je regardais, c'était le pourcentage de réalisation, et on est presque en équilibre depuis quelques années. Je n'y suis plus, mais mon collègue aux Finances, qui occupe maintenant les Infrastructures également, pourra sans doute confirmer que, pour 2026-2027, on serait à 100 % au niveau du taux de réalisation.

M. Derraji : Je vous ai dit que vous êtes habile. Je dois l'avouer, vous êtes très habile, mais, vous savez, je vais reposer la question. Je n'ai pas parlé de la réalisation, je vous ai partagé un constat. L'augmentation, les dépassements de coûts, est-ce normal, 1,6 milliard? Et vous avez tout mis sur l'inflation, mais, pour un expert, un ancien ministre des Infrastructures, il y a ce qu'on appelle les dossiers d'affaires. Est-ce que, jusqu'à tout ce point, on perd le contrôle sur l'ensemble des projets? Je peux vous énumérer, M. le ministre, les projets que vous connaissez très bien. Le tableau de bord, il était chez vous. Je viens de vous partager que, pour le réseau routier, pour le transport collectif, pour transport maritime, aérien, ferroviaire et autres, on est à peu près à 1,6 milliard de dollars de dépassements de coûts. On ne peut pas juste donner l'inflation comme raison. Donc, il n'y a aucune critique à faire par rapport au dossier d'affaires, à la façon avec laquelle on gère nos projets?

M. Charette : Moi, je veux surtout enlever... je veux rassurer le collègue, qu'il peut conclure que c'est peut-être un bar ouvert, mais c'est une évaluation extrêmement rigoureuse, à chacune des étapes, qui est faite. Il y a des événements imprévisibles qui peuvent survenir en cours de travaux, mais surtout un exemple très, très clair, puis j'espère que le collègue ne le minimise pas, depuis 2018, donc, au cours, là, des dernières années, le un kilomètre de réfection... Bien, en fait, on peut même faire une petite devinette. Le collègue, combien d'inflation, selon lui, depuis 2018, pour un seul kilomètre de réfection de route? Ce n'est pas une question piège. On pourra...

M. Derraji : Non, non, non. Mme la Présidente, il m'ouvre une excellente, excellente opportunité de lui parler de ce document.

M. Charette : En fait, je vais répondre, mais ce n'était pas une question piège.

M. Derraji : Ça vous rappelle quelque chose? Bien, si vous dites aujourd'hui qu'il est vrai... 65 %, 65 %. Je réponds à votre question.

M. Charette : Mais la réponse, elle est même un petit peu plus. On est à... oui, bien, effectivement, 65 %.

M. Derraji : Donc, il existe, ce document.

M. Charette : Donc, on ne peut pas minimiser... En fait, le collègue, il me dit... il me flattait un petit peu en disant que j'étais habile, mais il est excessivement habile aussi. Il a souvent la réponse avant même de poser la question. Donc, il évoquait un possible bar ouvert, alors qu'il a lui-même la réponse. On ne peut pas minimiser l'impact de l'inflation lorsqu'il est question... Ce n'est pas marginal. On ne parle pas de 3 %, 4 %, 5 %. On parle d'essentiellement 65 % d'inflation depuis les dernières années uniquement. Donc, oui, ça coûte plus cher, rénover, ça coûte plus cher, construire, ça coûte plus cher, entretenir, et ce, dans tous les domaines, que ce soit au niveau routier, que ce soit au niveau de nos établissements hospitaliers, du réseau scolaire. Donc, heureux qu'il ait la réponse. Donc, il est aussi excessivement habile, mais il a retrouvé son sourire. Ça, je suis content, Mme la Présidente.

M. Derraji : Ah! je l'ai toujours. Bien, vous me connaissez quand même très bien, hein? Je ne pense pas que... Je pense que vous me connaissez comme je vous connais très bien, M. le ministre, et vous savez très bien pourquoi je pose cette question. C'est l'argent des contribuables. Les gens vous surveillent. Je n'ai pas besoin de rappeler, 13 milliards de dette. Je n'ai pas besoin de rappeler que, rien qu'avant-hier, votre cheffe et première ministre s'est trompée dans la dette. Je n'ai pas besoin de tout vous rappeler ça, mais j'ai en face de moi un ministre très intelligent. Il sait qu'on a perdu le contrôle dans nos chantiers, 1,5 milliard ou 1,6 milliard.

L'année dernière, c'était 1 milliard. Si je peux vous rassurer, j'ai fait le même exercice, l'année dernière, avec l'ancien ministre des Transports, 900 millions de dollars sur l'ensemble des projets. Ça, c'est le tableau de votre ministère. Je pense que c'est injuste, venir dire aujourd'hui : Toute cette augmentation, c'est dû uniquement à l'inflation. Vous n'êtes même pas capable ou bien est-ce que vous êtes... Je ne peux pas vous dire le... Est-ce que vous êtes capable, au moins, aujourd'hui, de dire que, probablement, on s'est trompés sur les dossiers d'affaires des projets? Parce que normalement, un dossier d'affaires bien ficelé, oui, il y a un effet de l'inflation, mais ça ne justifie pas l'ampleur des dépassements de coûts. Ça devient systématique, M. le ministre.

M. Charette : 65 %... si on minimise 65 % d'une augmentation de coûts, c'est bien connaître... bien mal connaître la réalité du marché. Moi, je peux vous dire, ce que l'on a fait au niveau des infrastructures, qui s'applique également au niveau des transports, c'est à travers des directives ministérielles, des mesures d'optimisation, là, qui sont maintenant une obligation. Donc, non seulement il y a un contrôle serré qui s'est fait, mais on ajoute des mesures

d'optimisation pour toujours payer le meilleur prix. Mais la question que je poserais au collègue, si on sait qu'on a un travail important à faire, sinon un travail urgent à réaliser pour l'entretien d'une route et qu'aucun soumissionnaire ne répond à cet appel d'offres, on fait quoi? On oublie et on ne fait pas le...

• *(15 heures)* •

M. Derraji : Oui, je peux répondre? Vous voulez que je réponde?

M. Charette : ...travail en question? Donc, dans bien des cas, ce sont des travaux pour lesquels on n'a aucune marge de manoeuvre. Ces travaux doivent se faire, et on va au marché, et il y a cette inflation. Donc, ce n'est pas que le projet était mal ficelé, c'est que les prix ont augmenté de façon considérable. Et ce n'est pas un phénomène qui est propre au Québec, c'est canadien, c'est nord-américain, c'est même mondial.

M. Derraji : Oui, bien... C'est bon. Bien, si c'est nord-américain, c'est nord-américain. Si c'est l'inflation, on laisse ça aller, pas de problème. Mais je reviens à la question, M. le ministre. 2023-2024, le ministère a fait des travaux d'amélioration sur 1 020 kilomètres de route; l'an dernier, 805 kilomètres; cette année, 618 kilomètres. Ça, c'est le rapport que vous avez dit que c'est... Il est en attente. Le rapport que j'ai déposé aujourd'hui, c'est votre sous-ministre, présentation faite le 14 mai. Comment vous expliquez ça?

M. Charette : En fait, je vais compléter l'explication que je donnais à la question précédente...

M. Derraji : Mais, Mme la Présidente... Mme la Présidente, s'il vous plaît, depuis...

M. Charette : On va y revenir volontiers. Je suis...

M. Derraji : La question, c'est sur ce que je viens de poser. Le ministre choisit de revenir sur quelque chose. On passe... M. le ministre...

M. Charette : Je suis entièrement sur le sujet, dans la mesure où vous me laissez répondre. Est-ce que vous me laissez répondre, oui ou non?

M. Derraji : Mais vous choisissez... Ce n'est pas ça, ma question.

M. Charette : Est-ce que vous souhaitez une réponse, oui ou non?

M. Derraji : Non, non, je souhaite... mais répondez à la question.

M. Charette : Parce que, si vous ne souhaitez pas de réponse... si vous ne souhaitez pas de réponse, ça va vous permettre de continuer de faire des extrapolations qui ne se justifient pas.

Ce que je dis, il y a un problème d'inflation. À partir du moment où un travail nécessaire doit être fait et que le coût est plus cher qu'anticipé, quelle serait la réponse du collègue? On ne le ferait pas parce qu'il n'y aurait pas de soumissionnaire au prix que lui aurait en tête? Ça ne fonctionne pas comme ça. Le marché ne fonctionne pas comme ça. Donc, il y a plusieurs mesures d'optimisation qui ont été mises en place, mais on ne contrôle pas toutes les variables du marché et, oui, on est frappés de plein fouet par l'inflation.

Ceci dit, dans le document que vous avez entre les mains, hier, je le disais en tout respect, il faut aussi questionner la source et les motivations de la source qui a pu communiquer ce document-là. Je l'ai mentionné au collègue aux questions précédentes, il y a un montant qui peut être... Je suis directement sur la question. Je suis directement sur la question.

La Présidente (Mme Nichols) : ...pour être proportionnel.

M. Charette : Donc, il y a un montant qui est identifié. On ne peut pas comparer ce montant-là aux montants précédents si les méthodes de calcul ne sont pas prises en compte.

M. Derraji : Mme la Présidente...

M. Charette : On a modifié et on modifie nos méthodes de calcul pour être le plus transparent possible...

M. Derraji : ...bien, ce n'était même pas une minute.

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

M. Charette : ...pour avoir le portrait de situation le plus exact possible.

La Présidente (Mme Nichols) : ...très rigoureuse dans la proportionnalité, M. le député.

M. Derraji : Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Nichols) : Parfait.

M. Derraji : Je vous respecte, Mme la Présidente. Merci. Vous venez de dire, M. le ministre, «les motivations de la source». Bien, je peux vous donner la motivation, il s'appelle monsieur... je ne le connais même pas, c'est une présentation faite par un sous-ministre. Est-ce que vous questionnez aujourd'hui les motivations de votre sous-ministre? C'est Frédéric Pellerin, sous-ministre adjoint...

M. Charette : ...

M. Derraji : Je veux terminer. Je peux terminer, M. le ministre?

M. Charette : Volontiers.

M. Derraji : Ce n'est pas moi qui viens de dire «les motivations de la source».

M. Charette : Sur les chiffres en question...

M. Derraji : Je n'ai pas terminé. Je n'ai pas terminé, M. le ministre.

M. Charette : Parfait. Vous aviez pris une pause, je pensais que vous aviez terminé. Désolé.

M. Derraji : Oui. Non, je vais terminer... Non, c'est une pause pour poser ma question. Cette présentation est faite par un sous-ministre. Donc, est-ce que vous remettiez en doute la présentation du sous-ministre? Ce qu'il y a ici, c'est une présentation faite devant 300 personnes, journée ministérielle de la gestion des actifs, 14 mai. C'est sur ça que je vous parle. Si vous voulez une copie, je peux vous la donner.

M. Charette : Ce n'est pas nécessaire. Est-ce que le collègue me permet de répondre? Parce que la période de questions a permis en partie de répondre à cette question-là. On est en mai, fin mai. J'invite le collègue à identifier, en mai 2025, en mai 2024 ou en mai 2023, est-ce qu'on a publié, à cette période-ci de l'année, la mise à jour du déficit de maintien d'actif. La réponse est non. Donc, lorsque le collègue, hier, laissait sous-entendre qu'on cachait de l'information et qu'on attendait après l'élection, c'est tout ce qu'il y a de plus faux. La mise à jour du maintien d'actif ne se fait pas...

M. Derraji : Mme la Présidente, je pense que depuis tout à l'heure... «faux», «caché», je n'ai pas dit ça, Mme la Présidente.

M. Charette : Non, non, bien, il y a une question d'équité. Mme la Présidente, je pense avoir été assez...

M. Derraji : C'est au lexique. C'est au lexique, M. le ministre. Vous ne pouvez pas dire «caché»...

M. Charette : ...assez diligent, est-ce que vous êtes capable d'être respectueux minimalement et de me laisser répondre à la question?

M. Derraji : Mais vous dites des noms non parlementaires.

M. Charette : Est-ce que c'est trop demandé que d'être minimalement respectueux pour...

M. Derraji : Mais, M. le ministre, depuis tout à l'heure, vous être irrespectueux de ce que...

La Présidente (Mme Nichols) : Très bien, on va...

M. Derraji : ...vous avez dit «caché», je n'ai pas dit «caché».

La Présidente (Mme Nichols) : S'il vous plaît, on va...

M. Charette : Mme la Présidente, vous avez un rôle à jouer, là.

M. Derraji : Mais «caché»...

La Présidente (Mme Nichols) : Là, s'il vous plaît, je vous demanderais de ne pas vous interpeler l'un et l'autre. S'il faut, on va passer par la présidente. Donc, il vous reste... pour être proportionnel, là, il vous reste 20 secondes.

M. Charette : Voilà. Donc, à ce moment-ci de l'année, on commence à recueillir des informations pour ensuite les évaluer, les établir et ensuite les publier au moment opportun. Il y a deux moments : en décembre pour l'état de la chaussée et au moment du budget. Donc, le bilan 2025, qui est en évaluation actuellement avec des données qui sont parcellaires, sera publié lorsque tout sera validé.

La Présidente (Mme Nichols) : Merci. Député de Nelligan, la parole est à vous.

M. Derraji : Combien de minutes il me reste, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Nichols) : Il vous reste sept minutes... 1 min 45 s, pardon.

M. Derraji : Une minute. Mme la Présidente, je n'ai pas de question, mais je vais faire un commentaire. On est dans un exercice de crédits. Je n'ai pas besoin d'expliquer c'est quoi, les crédits, au ministre. Mais, depuis ce matin, je lui pose des questions ciblées, il trouve toujours le moyen de ramener des anciens sujets. Et là je viens de lui poser une question très simple, parce que, depuis tout à l'heure, il ramène que je disais qu'il cachait l'information, que... qu'il interprète la question d'hier. Parce que, malheureusement, ce document contredit la version du gouvernement. C'est la réalité. Il parlait de 25 milliards. Heureusement, il y a des journalistes qui ont fait des enquêtes. Nous avons obtenu la présentation, on parle de 31 milliards. Ça, c'est une présentation, et je ne pense pas que le sous-ministre adjoint avait quelque chose en tête. Il a fait la présentation, la présentation s'est ramassée à l'extérieur.

Que le ministre essaie de dire c'est quoi, les intentions de la source, je pense qu'il perd l'objectivité du problème, et l'objectivité de problème, Mme la Présidente, elle est la suivante : en date d'aujourd'hui, le déficit du maintien d'actif est de 31 milliards. C'est une présentation, en fait, le 14 mai, à moins que c'est... vous remettez en doute la présentation du sous-ministre. Et, quand on dit «en date d'aujourd'hui», c'est 2025. 31 milliards, le déficit du maintien d'actif. Alors, Mme la Présidente, le ministre peut interpréter la présentation. Il pensait à la personne qui a coulé cette présentation comme il veut, mais malheureusement, c'est véridique, 31,5 milliards.

La Présidente (Mme Nichols) : Merci. Merci, M. le député de Nelligan. Je vais maintenant céder la parole au député d'Ungava pour 7 min 24 s.

M. Lamothe : Six minutes?

La Présidente (Mme Nichols) : Sept minutes...

M. Lamothe : Sept minutes?

La Présidente (Mme Nichols) : Oui, sept.

M. Lamothe : On parlait des particularités tantôt du...

M. Charette : ...est-ce que vous me prêtez un petit peu du temps de votre question pour répondre à l'affirmation du collègue?

M. Lamothe : Oui, oui.

M. Charette : C'est gentil. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Nichols) : Parfait, avec consentement, M. le ministre.

M. Charette : Parfait. C'est très, très, très problématique, l'approche que retient le collègue actuellement. En période de questions et aux journalistes, il a mentionné que nous cachions de l'information pour après l'élection, comme si c'était volontairement une information que l'on souhaitait dissimuler au public.

Je lui ai posé une question à laquelle il n'a pas répondu, c'est la suivante : Est-ce qu'en 2025, qui n'était pas une année électorale, est-ce qu'en 2024, qui n'était pas une année électorale, est-ce qu'en 2023, qui n'était pas une année électorale, est-ce qu'il y a eu une mise à jour du PQI faite à cette période-ci de l'année? La réponse, elle est non, pour une raison fort, fort simple. La mise à jour, elle a été faite il y a quelques semaines, au moment du dépôt du PQI pour l'année 2024. En cours d'année, nous recevons des informations. Il est exact que nous commençons à recevoir des informations pour 2025, des informations qui ne sont pas accompagnées, à ce moment-ci, de bilans, qui ne sont pas accompagnées des rapports qui, généralement, nous permettent de faire une évaluation complète. Donc, c'est un travail qui se fait présentement et qui va prendre un certain nombre de semaines.

Est-ce qu'au moment du dépôt du prochain PQI, on aura un déficit de maintien d'actif plus important? La réponse, elle est oui, mais pour des raisons totalement différentes que le gouvernement libéral, à l'époque, refusait d'entendre. C'est que les méthodes de calcul n'étaient pas adéquates. Donc, pour l'année 2025, on a de nouvelles méthodes de calcul qui vont faire en sorte que le montant sera vraisemblablement plus important, montant que je ne peux pas confirmer à ce moment-ci parce qu'il n'est pas validé.

Mais vous remarquerez, Mme la Présidente, que pareil exercice a été fait dans les autres réseaux aussi. Dans le milieu de la santé, on est passé d'un maintien d'actif, et la même chose au niveau de l'éducation, qui a bondi au cours des dernières années. Non pas qu'en 24 heures l'état des infrastructures s'était dégradé, c'est que les méthodes de calcul n'étaient pas les bonnes, elles n'étaient pas suffisamment transparentes. Donc, de façon très, très volontaire, le gouvernement s'oblige à cette transparence-là pour s'assurer que les Québécois et les Québécoises aient la bonne information.

Mais, à l'heure où on se parle, le déficit de maintien d'actif n'est pas encore validé, tout comme il ne l'était pas les années passées à ce moment-ci, parce qu'il y a d'autres étapes de validation qui sont à venir. Donc, penser et dire qu'on cache l'information ou qu'on veut attendre après l'élection pour les dévoiler, c'est malheureusement induire beaucoup, beaucoup de gens dans l'erreur puis ça risque de leur faire perdre confiance dans nos méthodes de validation qui sont faites.

Mais j'invite le collègue... et, s'il est honnête, il va me dire : En 2024, oui, vous avez publié ça le 25 mai ou, en 2025, oui, vous avez publié ça le 28 ou le 29 mai. Or, ce n'est pas le cas. Ça a toujours été au même moment de l'année. Ceci dit, à mon estimé collègue, mes excuses d'avoir pris un petit peu de son temps d'intervention.

• *(15 h 10)* •

La Présidente (Mme Nichols) : Un petit peu? La moitié. M. le député d'Ungava, vous vous arrangerez avec le député de Deux-Montagnes, donc...

M. Charette : On s'entend bien.

M. Lamothe : Oui, oui, bien oui.

La Présidente (Mme Nichols) : ...pour 3 min 40 s.

M. Lamothe : 3 min 40 s. Bien, c'est parce que le territoire est vaste chez nous, puis j'aurais pris le temps de l'expliquer, mais c'est correct. Je vais prendre quand même... faire ça vite. C'est parce que... Mon collègue le ministre, tantôt, parlait de la particularité du territoire vaste. Je vais diviser, vite fait, là, le territoire en deux, le «inland», si on veut, les terres, puis la côte. J'ai travaillé là pendant... peu importe, mais le «inland», c'est Chibougamau, Mistissini ou de Chibougamau-Chapais ou à Waswanipi, Lebel-sur-Quévillon. C'est relié par la route, une partie, 30... 13 kilomètres par la 167, 252 kilomètres pour aller à Quévillon. Rendus à Quévillon, on fourche pour aller à Matagami, sur la route 19 900. C'est 108 kilomètres. Le financement de la 167, le bout, puis la 113, c'est MTMD, entretenu par MTMD. À partir de la route 19 900, l'entretien, c'est la SDBJ, la Société de développement de la Baie-James. Une fois rendu à Matagami, pour aller à Radisson, c'est 620 kilomètres. Il y a les communautés de Matagami, il y a Waskaganish, Eastmain, Wemindji, Chisasibi puis Nemaska. Rendus au kilomètre 275, on revient à 404 kilomètres de Chibougamau. Ça, encore une fois, c'est financé par MTMD puis c'est entretenu par SDBJ, puis tu as les communautés, comme j'ai mentionné tantôt, tout le long.

Tu as l'aéroport, l'approvisionnement, tu as la sécurité qui est de plus en plus difficile pour les usagers. Pourquoi? Les changements climatiques... L'année passée, j'ai parti de l'intersection de 113, 167. Il neigeait à plein ciel. Je suis arrivé à Waswanipi, 120 kilomètres plus loin, c'était de la pluie verglaçante, puis je suis arrivé à Lebel-sur-Quévillon, puis c'était de la pluie.

Bref, dans cet esprit, j'aimerais poser une question simple au ministre. Est-ce qu'il peut nous entretenir sur la réalité particulière du Nord-du-Québec... et que cette réalité est pleinement prise en compte dans la planification de son ministère afin d'assurer un réseau de transport sécuritaire et fiable pour les citoyens puis des entreprises au niveau, comme je disais, approvisionnement, entre autres, des aéroports, La Grande, où Air Inuit et Hydro-Québec jouent un rôle primordial?

M. Charette : Merci pour la question, puis la présentation, puis aux... vos collègues qui connaissent un petit peu moins la réalité de... du comté de notre estimé collègue. J'ai fait un Teams avec lui, il y a quoi, il y a moins d'une semaine, et c'étaient encore des bancs de neige, là. C'est encore des bancs de neige. Donc, le Québec, il est très, très vaste, on l'aime pour ça, notre Québec. Il est vaste. Il est vaste, il est beau, mais c'est des défis supplémentaires aussi lorsqu'il est temps de prévoir, planifier, réaliser des travaux d'entretien. Et le territoire dont parle le collègue, il est d'autant plus vaste que ce sont plusieurs communautés, un, qui l'habitent, qui l'utilisent... Et, quand je parle de communautés, il y a le milieu de la foresterie plus au sud, il y a aussi beaucoup le secteur minier, il y a naturellement les communautés autochtones qui occupent une vaste partie du territoire, les allochtones, également. Donc, les défis du collègue, on les saisit très, très bien.

Il y a des investissements importants qui ont été faits ces dernières années, mais, encore une fois, on parle de centaines et de centaines de kilomètres, parcourir ce territoire-là. J'ai le privilège de représenter la circonscription de Deux-Montagnes, la traverser d'est en ouest, c'est un gros, gros, gros 10 minutes. Pour mon collègue, traverser sa circonscription, c'est des heures, puis c'est l'avion qui est requis. Donc, la réalité des régions, il faut en tenir compte à travers les investissements qui sont faits au niveau du ministère des Transports, mais il y a réellement un degré de défi supplémentaire.

Mais je regarde les sommes, là, qui ont été investies ces dernières années, là, c'est une région qui n'est pas en reste. Pour la période 2026-2028...

La Présidente (Mme Nichols) : Merci beaucoup. Je suis désolée. Bien, en fait, je suis désolée... vous vous êtes emprunté du temps. Donc, on va passer au bloc suivant, donc le prochain bloc, pour 19 min 58 s, au député de Nelligan. Vous aurez sûrement la chance de reprendre la parole bientôt.

M. Derraji : Je pense que le ministre est heureux de me revoir revenir, Mme la Présidente. Je vais poser une question très courte, très, très courte, parce que les collègues, ils ont pas mal parlé de ça tout à l'heure. L'émission *Enquête* a révélé une fraude à grande échelle pour désactiver les systèmes antipollution des camions. Ma question très courte : Est-ce que vous avez corrigé la situation et est-ce que des garages ont perdu leur accréditation?

M. Charette : On a en partie répondu à la question. C'est un enjeu véritable, un réel problème. On est en train de mettre à jour nos lois et règlements pour avoir tous les leviers d'intervention. Ce qui a été fait actuellement, c'est une mise... un rappel à l'ordre pour celles et ceux qui seraient tentés de mal agir. Et, compte tenu de la couverture de l'enjeu, je serais porté à croire qu'un certain nombre de personnes maintenant seront beaucoup plus réticentes à agir de façon à contrevenir à notre réglementation. Mais actuellement, c'est de la pédagogie, c'est des rappels à l'ordre et c'est un ajustement qui se prépare au niveau législatif et réglementaire.

M. Derraji : Je vous ai dit qu'il est habile, M. le ministre, Mme la Présidente. Je vais répéter ma question. Est-ce que des garages ont perdu leur accréditation, oui ou non?

M. Charette : J'ai répondu tout à l'heure à la question, là, sur cette... Oui, il y a des pertes d'accréditation qui se font, mais, sur cet aspect-là en particulier, non, parce qu'il nous manque des... J'avais répondu tout à l'heure, donc je ne voulais pas me défiler.

M. Derraji : Donc, il n'y a aucun garage qui a perdu une accréditation par rapport à cet aspect.

M. Charette : Sur cet aspect-là en particulier, non.

M. Derraji : Excellent. C'est parfait. Un autre sujet, «camion inc.», chauffeurs au rabais, vous avez vu ce qu'il s'est passé la dernière année. L'industrie l'a mentionné, il y a des enjeux, même au fédéral. Vous avez vu la commission fédérale comme moi. Quel est votre regard par rapport à ce phénomène?

M. Charette : C'est très préoccupant. Il y a des discussions avec l'Ontario notamment, parce que les règles de qualification, je vais le dire comme ça, ne sont pas aussi sévères qu'elles ne le sont au Québec. Donc, il y a beaucoup de ces chauffeurs ou chauffeuses qui nous viennent de l'Ontario. Ce n'est pas le lieu d'origine qui pose problème, mais plutôt la qualification que peuvent avoir ces personnes dans certains cas. Donc, il y a des discussions à ce niveau-là.

Du côté québécois, par contre, vous avez sans doute vu, là, les obligations de formation, maintenant, qui s'appliquent aux camionneurs, mais c'est un enjeu qui est préoccupant, et c'est un enjeu, là, pour lequel, là, il y a des interventions qui se font auprès de nos collègues. Le fédéral est mis de la partie également. Puis, du côté québécois, on vise naturellement... on mise beaucoup sur la formation.

M. Derraji : Oui. Vous avez dit que vous avez parlé avec... si j'ai bien compris, le fédéral, l'Ontario. Est-ce que vous avez eu des discussions avec l'Ontario et le fédéral en lien avec les «Chauffeurs inc.»?

M. Charette : J'ai parlé au ministre fédéral, on est... Moi, personnellement, directement, je n'ai pas parlé au ministre ontarien des Transports, mais nos ministères, eux, se parlent effectivement à ce niveau-là pour voir s'il ne peut pas y avoir un arrimage au niveau des formations et des qualifications. Puis, sans... bien, c'est-à-dire, on peut aborder la question, parce que c'est un travail, là, qui est fondamental, mais, au niveau des contrôleurs routiers, on connaît toutes les limitations qu'ils avaient, là, ces derniers mois, pour ne pas dire ces dernières années. On se souvient du jugement de la CNESST qui leur a coupé un petit peu les ailes dans leurs interventions. Mais il y a des belles avancées qui se font à ce niveau-là, au niveau de la formation, la question du port d'armes aussi. Bref, ce sont des gens que l'on va retrouver au cours de la prochaine année sur nos routes pleinement avec les pouvoirs qui sont les leurs, puis ça va nous donner un levier d'intervention supplémentaire.

M. Derraji : Ce n'est pas la CNESST, c'est, en fait, le... une décision du tribunal administratif qui demandait à armer les contrôleurs.

M. Charette : Oui, oui, j'ai... c'est mon erreur. Merci du rappel.

M. Derraji : Non, ce n'est pas grave que vous avez tardé... Non, non, non, ce n'est pas... vous n'étiez même pas là. C'est un dossier que j'ai suivi...

M. Charette : Exact.

M. Derraji : ...et après il y avait l'obligation de port d'armes.

M. Charette : Tout à fait.

M. Derraji : Mais je suis rassuré qu'au moins vous êtes sensible à cette question, parce qu'il y a des permis qui circulent en Ontario, j'en suis sûr et certain. Au ministère, ils le savent. Et malheureusement, vous avez vu le nombre de décès causés au Québec. Et je pense que tous, en tant que Québécois, il y a des gens qui disent qu'à côté d'un camion avec une plaque de l'extérieur du Québec, les gens soit ralentissent, soit ils le laissent passer. Et c'est très préoccupant de voir encore une fois ce phénomène sur nos routes.

• *(15 h 20)* •

Un autre sujet, M. le ministre, c'est le transport aérien et l'état des pistes d'atterrissage, et ça, j'en suis sûr et certain aussi que, si vous avez vu le mémoire prébudgétaire de cette année du Réseau québécois des aéroports, ils ont présenté un portrait particulièrement préoccupant. Je vous ai dit que ça a été ma surprise en préparant mes crédits sur l'état des infrastructures aéroportuaires régionales au Québec, particulièrement en ce qui concerne les pistes d'atterrissage et les infrastructures. Je peux juste vous dire que j'étais surpris.

Je viens de revenir de Gaspé. C'était une magnifique piste que je n'ai jamais, jamais, jamais vue. C'est un bébé protégé pour les gens localement, ayant moi-même navigué un peu. Mais je me pose la question : Pourquoi, ailleurs, ce n'est pas le cas? Et je vous donne un chiffre. Le mémoire déposé dans le cadre des consultations prébudgétaires estime que les besoins totaux en immobilisation dépassent maintenant 400 millions de dollars dans le réseau aéroportuaire régional québécois. On parle, c'est des besoins de voies de circulation, aires de trafic, balisage et infrastructures de sécurité. C'est 211 milliards... 211 millions. Les bâtiments, aérogares, 123 millions; véhicules spécialisés, 43 millions; équipements et instruments, 26 millions. Et là on parle de réfections majeures : resurfaçage, des travaux de drainage, des réparations liées au gel, dégel, et des mises aux normes de sécurité. Depuis tout à l'heure, le mot qui revient, c'est «sécurité».

Le mémoire souligne aussi que plusieurs aéroports régionaux n'ont pratiquement aucune capacité financière autonome pour absorber ces coûts. Est-ce que vous avez pris connaissance de cet important enjeu? Et, si c'est le cas, c'est quoi, les correctifs que vous allez mettre en place dès maintenant?

M. Charette : L'enjeu est bien connu du ministère. Tout à l'heure, lorsque d'emblée, je réitérais la prise de conscience par rapport au déficit de maintien d'actif ou les besoins sur le terrain, ce n'est pas que le routier. Ce n'est malheureusement pas que le routier. On a de grands, grands défis aussi au niveau de l'aérien. Donc, la question, elle est pertinente. On y va toujours au plus urgent en fonction des sommes disponibles.

Mais c'est là où je m'interroge par rapport à la question du collègue. Lorsque le collègue pose une question, c'est qu'on n'investit pas assez au niveau de nos infrastructures, mais lorsque d'autres collègues se lèvent en Chambre pour poser des questions, on nous reproche de trop dépenser. Il y a une incohérence. Il y a une incohérence. On ne peut pas nous demander d'investir plus par un porte-parole et nous demander ou nous reprocher de trop dépenser par un autre porte-parole. À partir du moment où on augmente les budgets de façon significative, ce que nous avons fait depuis 2018-2019 dans le PQI, ça a un impact direct sur le budget. Ça contribue, oui, au déficit que nos collègues de l'opposition officielle nous reprochent de faire.

Donc, c'est la raison pour laquelle, oui, nos sommes, nos investissements ont augmenté, mais il ne faut pas, d'une voix, nous dire qu'on dépense insuffisamment pour entretenir nos infrastructures et, d'une autre, nous reprocher de trop dépenser. Il y a une incohérence flagrante à ce niveau-là.

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

M. Derraji : ...d'incohérence. Comment vous jugez l'incohérence de la première ministre d'hier?

M. Charette : Je ne sais pas à quoi fait allusion le collègue.

M. Derraji : Bien, les taxes qu'on va augmenter aux Québécois et les 50 $ qu'on va donner aux Québécois.

Donc, Mme la Présidente, la question était sur les... le déficit au niveau des aéroports régionaux. Le ministre a fait toute une présentation pour naviguer à droite et à gauche, pour me ramener toutes sortes de sujets. Je lui posais une question : Qu'est-ce qu'il compte faire par rapport au déficit dans les aéroports? Il me répond avec les questions de l'opposition et de l'incohérence. Vous pouvez me dire qu'on ne l'a pas prévu, parce que, si vous avez prévu quelque chose, dites-nous qu'est-ce que vous avez prévu pour les aéroports régionaux. La question est très simple : Avez-vous fait quelque chose pour les aéroports régionaux?

M. Charette : D'une part, oui, mais je vais insister sur les autres volets de son intervention. L'incohérence, elle est flagrante... budget, Mme la Présidente, on ne peut pas nous reprocher de trop dépenser, ce qui est à l'origine de certains déficits, parce que, oui, contribuer et augmenter le PQI, ça creuse le déficit du gouvernement du Québec. Donc, on ne peut pas nous dire : Vous n'investissez pas assez dans... dans vos infrastructures, et ensuite nous reprocher un déficit. C'est complètement, complètement incohérent.

Pour ce qui est des propos de la première ministre et sinon des annonces qui sont faites, je pense que mon collègue aux Finances, à la période de questions aujourd'hui, a réitéré, je pense, et là je ne suis pas aux Finances, je mets entre guillemets ces chiffres-là... je pense que nous avons remis, dans le portefeuille des Québécois, 7 milliards de dollars au cours des dernières années, notamment grâce aux annonces qui ont été faites lundi dernier...

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

M. Charette : ...parce qu'on se soucie, justement, du portefeuille des Québécois et des Québécoises.

M. Derraji : Merci, Mme la Présidente. On va continuer dans l'incohérence, Mme la Présidente. Est-ce que ça vous dit quelque chose, le pont qui ne mène nulle part? Le pont qui ne mène nulle part, en avril dernier, le journal de *La Presse* nous rapporte que le gouvernement du Québec prévoit... 2026, un pont au-dessus de la rivière Gros Mécatina, sur la Basse-Côte-Nord, dans le cadre du prolongement de la route 138. Or, ce pont risque de demeurer inutilisé pendant plusieurs années puisqu'aucun transport routier complet ne viendra immédiatement. C'est accordé. Le coût du pont est estimé à 80 millions de dollars. Vous avez autorisé ce pont qui ne mène nulle part, M. le ministre?

M. Charette : En fait, je vais... Encore une fois, mon collègue, il est habile pour, justement, minimiser ou faire des raccourcis importants. C'est un vaste territoire, là, dont il est question ici.

M. Derraji : Et vous, vous faites des raccourcis au niveau des réponses depuis tout à l'heure.

M. Charette : ...Mme la Présidente, je pense qu'il y a...

M. Derraji : Bien, vous, vous...

M. Charette : ...des leçons de respect que le collègue a perdu au fil des années, là...

M. Derraji : Bien, je pense que vous avez perdu les leçons.

La Présidente (Mme Nichols) : Non, non. S'il vous plaît, on ne va pas...

M. Charette : ...je lui ai clairement, clairement laissé poser sa question...

M. Derraji : Un donneur de leçons.

La Présidente (Mme Nichols) : Non, s'il vous plaît, on arrête. On va couper les micros. On va couper les micros, là. Là, je vous demande de ne pas vous interpeler puis ne pas vous lancer des mots ici et là, là. Les gens qui écoutent veulent avoir du contenu. Donc, s'il vous plaît, posez les questions, répondez aux questions. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Charette : ...dans la mesure où je ne suis pas coupé par le collègue. C'est un vaste territoire. On parle de 400 kilomètres de route. Actuellement, ce trajet-là, ça fait... ça prend 54 heures pour le réaliser. Compte tenu que ce n'est pas une route en continu, c'est une route qui peut se faire, tantôt de par les véhicules, tantôt de par des trajets de traversier, tantôt par des trajets en avion. Donc, on réalise un projet phase par phase, avec un plan d'intervention qui, à terme, est pour moi très, très concluant. Donc, on va passer, selon différents scénarios, de 54 heures, comme c'est le cas à... maintenant, à un certain nombre d'heures, et, lorsque le plan d'intervention sera complété, on sera peut-être à moins de 16 heures ou à peu près 16 heures.

Si on devait faire uniquement, uniquement du routier, on en aurait pour plusieurs milliards de dollars. Je pense que le collègue est aussi soucieux des finances publiques. Ce n'est pas la meilleure solution que d'y aller uniquement par du routier. Donc, il y a du routier, oui, mais il y a des relais qui sont faits par traversier, il y a des relais qui sont faits par d'autres modes de transport.

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

M. Derraji : Depuis ce matin, j'évite de faire de l'interprétation aux réponses du ministre. Je pense que je vais commencer à le faire... que, quand je pose une question, c'est le ministre qui trouve des raccourcis pour chercher une autre réponse. La question, elle était très simple. Le pont qui ne mène nulle part, c'est ça, ma question : Est-ce qu'il a autorisé ce pont qui mène à nulle part?

M. Charette : Le pont ne mène pas nulle part. Je parle de sections de routes qui sont faites, et, non, ce ne seront pas... ce ne sera pas une route sur 400 kilomètres. Je pose la question au collègue : Est-ce que lui serait prêt à mettre plusieurs, plusieurs milliards de dollars pour en faire que du routier, alors que, de façon très efficace, avec un plan d'intervention, on peut faire du routier sur certains tronçons, mais également permettre des relais par traversier? Est-ce que le collègue sait que, pour franchir ce territoire-là, il y a même la Route blanche? Donc, il y a une portion qui se fait en motoneige.

Donc, ce sont plusieurs sections qui permettent éventuellement... On est à 54 heures actuellement, et les gens de la région sont très, très, très heureux. Oui, avec... Je vois le collègue de Québec solidaire qui imagine la scène en motoneige, mais la Route blanche, c'est une réalité pour les gens de ce territoire-là.

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

M. Charette : Donc, on va passer de 54 heures, à terme, à une...

M. Derraji : Mme la Présidente...

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

M. Derraji : ...mais encore une fois, le pont qui ne mène nulle part, vous n'avez pas répondu à la question, M. le ministre. Est-ce qu'il va demeurer inutilisé pendant plusieurs années? À part le skidoo que vous venez de mentionner, est-ce qu'il risque d'être inutilisé?

M. Charette : Et le pont en question, je rassure le collègue, n'est pas un jump à motoneige, là, c'est un vrai pont qui va couvrir une portion du territoire. Et c'est un territoire très, très, très vaste. On parle de milliers de kilomètres carrés, mais 400 kilomètres de route... et ultimement, ultimement, ces tronçons-là vont permettre de réduire significativement le temps de trajet qui, actuellement, est de 50... 54 heures.

• (15 h 30) •

M. Derraji : On va parler du prolongement de l'autoroute 20. Depuis 2010, le débit journalier annuel moyen sur l'autoroute 20 entre Rimouski et Sainte-Luce, s'est accru de 14 %, 16 % à Sainte-Lucie... Sainte-Luce à Mont-Joli, et, entre 2014 et 2023, 137 collisions ont été recensées sur le tronçon de l'autoroute Jean-Lesage, entre Rimouski et Mont-Joli, et causant des blessures graves ou légères à 128 personnes. Pourquoi ça tarde, M. le ministre, le prolongement de l'autoroute 20?

M. Charette : ...écran. Il y a des investissements... Là, je regarde un petit peu le bilan, là, des dernières années. Donc, il y a des investissements qui ont été faits, notamment parce que c'est connexe, l'entretien de la route 132. Il y a l'entretien, naturellement, de la 20, donc le réseau existant, il y a la modernisation de toutes les infrastructures, là, qui sont avoisinantes.

Pour ce qui est de la 20 elle-même, c'est un projet qui est toujours inscrit au PQI, avec les délais qui s'expliquent pour tout ce qu'on a évoqué, par... au cours des dernières heures, c'est-à-dire, on ne peut pas tout faire en même temps. Et si le collègue me dit : Il faut le faire maintenant, bien, je vais lui dire, encore une fois, qu'il m'explique comment on peut investir des milliards supplémentaires sans affecter le budget et sans affecter le déficit. Donc, c'est une question d'équilibre. La région n'est pas pénalisée au niveau des investissements, mais c'est un projet qui va prendre son...

M. Derraji : Mais je peux... Mme la Présidente, du moment qu'il me pose comment on peut faire, je lui dis juste une chose, que pendant le règne caquiste, il n'y a aucun budget équilibré qui a été déposé, sauf le premier, parce que vous avez hérité d'un bon plan financier libéral, et depuis, vous n'avez déposé que des budgets déficitaires. Qui a donné la subvention aux Kings de Los Angeles? Qui a pris la décision des chèques de 500 $, 3 milliards? Qui a été décoté, M. le ministre? C'est votre propre gouvernement. Donc, si vous voulez qu'on bifurque, je suis aussi capable, mais je respecte les gens que j'ai rencontrés sur le terrain, qui m'ont posé la question de vous interpeler en tant que ministre des Transports, responsable des huit dernières années caquistes par rapport aux transports.

La question, que je vais répéter : À quel moment vous allez entreprendre l'élargissement de l'autoroute 20? À quel moment on va dire que l'élargissement de l'autoroute 20, entre Rimouski et Mont-Joli, c'est nécessaire? C'est là, la question.

M. Charette : Moi, j'ai bien hâte... Les prochaines semaines seront éclairantes, avec notamment, normalement, un plan budgétaire qui sera présenté par l'ensemble des formations politiques en prévision de la campagne électorale de l'automne. Donc, je prends pour acquis, là... les milliards de dollars que le collègue évoque depuis le début des études de crédits, ça devra être dans le budget des engagements électoraux du Parti libéral. Donc là, je comprends qu'on complète entièrement la route sur la Côte-Nord, plusieurs milliards. Je comprends qu'on complète entièrement l'autoroute 20. Je comprends qu'on va retenir un projet structurant à des coûts extrêmement dispendieux, en Outaouais.

Ça fait que, bref, je m'attends à ce que, dans la plateforme électorale et dans le budget qui devra l'accompagner, le Parti libéral augmente de façon considérable, de plusieurs, plusieurs milliards de dollars, le PQI. Et, si c'est le cas, je me rappellerai des questions du collègue...

M. Derraji : Mme la Présidente...

M. Charette : ... mais également de son collègue à lui...

M. Derraji : Mme la Présidente, je vais laisser...

M. Charette : ...qui nous reproche d'avoir trop investi à travers le PQI au cours des dernières années.

La Présidente (Mme Nichols) : Merci, M. le ministre. M. le député de Nelligan, il vous reste 45 secondes.

M. Derraji : OK, merci. Bien, j'invite le ministre à respecter aussi le temps de parole, parce que la... elle vous a arrêté. Elle vous a arrêté et vous avez continué, donc un minimum de respect.

Mme la Présidente, j'ai posé la question sur le prolongement de l'autoroute 20, il me ramène la campagne électorale. Oui, il va y avoir un cadre financier, mais je vous responsabilise sur les huit ans caquistes, où vous laissez aux Québécois 13 milliards de déficit, où votre gouvernement a pris la décision de distribuer des chèques électoraux à 500 $. Votre gouvernement a cru bon qu'inviter les Kings... les Kings de Los Angeles est une bonne idée. Donc, c'est facile, aujourd'hui, venir dire qu'il n'y a plus de marge de manoeuvre. Vous avez pas mal, pas mal, pas mal dépensé, M. le ministre.

La Présidente (Mme Nichols) : Merci, M. le député de Nelligan. La parole est maintenant au député de Taschereau pour 13 min 19 s.

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup, Mme la Présidente. Dernier bloc, pour moi, avec vous, M. le ministre. J'aimerais, avant de passer au prochain sujet, revenir sur le troisième lien. Alors, j'ai parlé des études d'opportunité qui n'ont jamais été faites, les études de besoins qui n'ont jamais été faites, les études concernant la sécurité économique qui n'ont jamais été faites, puis vous m'avez ramené l'argument de sécuriser le réseau. Pouvez-vous m'en dire un petit peu plus là-dessus?

M. Charette : C'est-à-dire, les prochaines semaines amèneront un certain nombre de réponses, mais ce sur quoi nous voulons miser, c'est la sécurité du réseau routier qui aura aussi une incidence positive sur le développement économique. Donc, on a, je pense, un projet qui sera très, très bien accueilli par les élus de la Rive-Sud. J'espère, en tant que bon démocrate, que mon collègue se soucie des élus de la Rive-Sud de Québec. Et pour ce qui est de la Rive-Nord, on arrivera avec un projet avec lequel il y a beaucoup moins d'irritants que le scénario qui était pensé jusqu'à maintenant. Donc, on se garde quelques semaines et on aura l'occasion de se parler de tout ça, mais il ne faut pas...

M. Grandmont : Donc, ce que j'entends...

M. Charette : ...oublier la démocratie.

M. Grandmont : Donc, ce que j'entends, c'est que, dans le fond, vous avez un nouvel argument puis que, quand vous allez proposer votre nouvelle version, l'étoffer un peu, vous allez avoir des études béton pour nous démontrer la probité de ces arguments.

M. Charette : J'espère que le collègue sera attentif aux gens qui souhaitent ce projet-là et qui pourront eux-mêmes, et probablement mieux que moi, vendre les mérites de ce projet-là...

M. Grandmont : D'accord. J'entends qu'il n'y a pas d'études qui sont prévues là-dessus. Merci. On va passer maintenant au transport collectif. La Politique de mobilité durable du Québec a des plans... des plans, des PMO, des plans de mise en oeuvre. Dans ce plan de mise en oeuvre là, dans le fond, un plan d'action, en fait, là, essentiellement, le dernier plan d'action de la PMD est échu depuis 2023. Pouvez-vous m'expliquer ce qui se passe depuis 2023?

M. Charette : Plusieurs choses. Je veux dire, depuis 2023, les investissements en transport collectif sont demeurés importants, avec des...

M. Grandmont : Je vais reformuler ma question, en fait, parce qu'en fait, ce qui m'intéresse, c'est vraiment le plan d'action. Pourquoi on n'a pas renouvelé le plan d'action? Pourquoi il n'y en a pas eu de nouveau, après 2023?

M. Charette : Il n'est pas rare... Je suis à l'Assemblée, là, depuis un certain nombre d'années. Il n'est pas rare, là, qu'il y ait un décalage entre un plan qui arrive à échéance et le nouveau. Donc, ce n'est pas exceptionnel. Ce qui est...

M. Grandmont : Trois ans?

M. Charette : Je pourrais identifier, là, sans trop de problèmes, des politiques qui ont même pris davantage... lutte à la pauvreté et autres, des politiques qui ont pris...

M. Grandmont : Vous avez raison, beaucoup de retard dans beaucoup de dossiers.

M. Charette : ...dans certains cas, 10, 15 ans avant d'être renouvelés. Ce n'est pas exceptionnel. Ce qu'il est important de noter, par contre, c'est le travail qui a été fait. Un plan, ce n'est jamais mauvais, c'est toujours des feuilles de route utiles. Mais si on regarde le travail qui a été fait, je vous donne un exemple et il y en aurait plusieurs autres...

M. Grandmont : Je voulais juste savoir pour le plan, je...

M. Charette : Oui, comme je vous dis...

M. Grandmont : ...je vous fais confiance pour le reste.

M. Charette : ...on est toujours en action pour ce qui est du transport collectif, avec une mise à jour d'un plan, là, qui viendra au bon moment.

M. Grandmont : Le comité consultatif du plan de mobilité durable... de la Politique de mobilité durable, pardon, c'est quand la dernière fois qu'il s'est rencontré?

M. Charette : Ça, je pourrais vous revenir. Je n'ai pas l'information...

M. Grandmont : Parfait. Vous retrouvez l'information puis vous me reviendrez tout à l'heure. Le Plan pour une économie verte, vous connaissez ça, c'est votre visage qui est à l'intérieur du Plan pour une économie verte, évidemment. Vous savez aussi, évidemment, très bien que les transports sont un fort émetteur, le plus gros secteur d'activité émetteur de gaz à effet de serre au Québec. Vous le savez aussi bien que moi. Le Plan pour une économie verte, dans le premier PMO, premier plan de mise en oeuvre, on avait pour objectif d'équilibrer les dépenses au PQI, transport et... transport routier et transport collectif, 50-50. C'était l'objectif. Aujourd'hui, dans le PQI qui a été présenté récemment, puis vous avez baigné dans les infrastructures, bref, vous êtes vraiment au courant de tous ces dossiers-là, on est plutôt à 74 % pour le routier et, donc, 26 % pour le transport collectif. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi on n'est pas encore à 50-50?

• *(15 h 40)* •

M. Charette : Pour tout ce qu'on a pu discuter, là, depuis ce matin, il y a des sommes colossales qui doivent être mises au niveau du maintien des actifs, au niveau aussi... au niveau du transport collectif, mais l'objectif initial était d'arriver à un équilibre entre les argents investis dans le transport collectif et les argents prévus pour le développement du réseau routier. Or, on met très peu d'argent dans le développement du réseau routier. Dans le dernier budget, là, on était à 12 %. Donc, si on regarde les argents qui sont mis en transport collectif versus le 12 %, je n'ai pas la proportion exacte, là, mais je suis convaincu que le transport collectif n'est pas à plaindre. Puis l'enjeu, c'est qu'entretenir notre réseau existant, autant au niveau transport collectif que routier...

M. Grandmont : Qui est vieillissant.

M. Charette : ...ça nécessite des sommes colossales...

M. Grandmont : Vous avez raison.

M. Charette : ...qui accaparent une très, très grande partie du...

M. Grandmont : Mais donc, sur le... Est-ce qu'il y a encore une volonté de revenir à 50-50? Parce que c'était ça, l'objectif de départ.

M. Charette : C'est l'équilibre entre le développement du réseau routier, le développement, donc, de nouvelles infrastructures de transport routier et le transport collectif.

M. Grandmont : Mais vous me parlez d'équilibre. L'équilibre, c'est 50-50? Vous ne l'atteignez pas, vous êtes à 74-26.

M. Charette : Non, mais comme... Il faut distinguer, là... il faut distinguer, au niveau routier, le 88 % qui va au maintien d'actifs du 12 % qui va au développement du réseau. Donc, ce 12 % là versus l'argent qui est investi dans le transport collectif, on doit et on arrivera, vraisemblablement, à une certaine forme d'équilibre. Mais, entre vous et moi et celles et ceux qui peuvent nous suivre, si on ne mettait pas... En fait, j'ai de la misère à suivre le Parti libéral qui nous reproche de trop dépenser ou pas assez...

M. Grandmont : Oui, mais bon, on va rester juste entre nous autres, si ça ne vous dérange pas, là. On va rester entre...

M. Charette : Je comprends, mais si je n'en mettais pas plus au niveau du maintien du réseau routier...

M. Grandmont : Mais on peut-tu rester entre nous, M. le ministre, si ça ne vous dérange pas?

M. Charette : Entre vous et moi uniquement? Dans ce cas-là, je parlerai avec plus de transparence. On ne peut pas...

M. Grandmont : Parfait, merci beaucoup. Donc, je comprends qu'il n'y a pas d'objectif, là, d'atteindre...

M. Charette : ...on ne peut pas non plus négliger l'entretien.

M. Grandmont : Ah! excusez-moi, je pensais que vous aviez terminé. Donc, il n'y a pas d'objectif, là, il n'y a pas de volonté de revenir à 50-50, tel que vous l'aviez prévu au départ au PEV. Parfait, je le retiens bien. Maintenant, j'aimerais aller sur le PAGI. Parce que vous dites, à juste titre, là, que les... puis j'ai entendu vos collègues aussi aux infrastructures, à travers le temps, là, dire que les infrastructures de transport, au Québec, sont assez vieillissantes. C'est vrai. On a beaucoup investi dans les années 1960, 1970, puis on a un grand rattrapage à faire parce qu'on a... on a poussé, hein, on poussait fort à cette époque-là, c'était la modernité. D'ailleurs, dans le PAGI, on a une évaluation des infrastructures de transport collectif, métro, des stations... pardon, les stations de métro, 50 %... 51 % qui sont en état D et E. Ça, c'est le pire, évidemment, là. L'évaluation des infrastructures de tunnel, 38 % sont qualifiées D ou E. Donc, c'est encore une fois dans le pire.

Puis au niveau des vieilles rames de métro, les MR-73... 73, c'est l'année de fabrication ou de mise en service, dans tous les cas, elles commencent à être vieilles, 100 % des rames de métro, donc, MR-73, pas les Azur, évidemment, qui sont à 100 %, donc, en... classifiés D ou E. Donc, le métro est vieillissant. Pourtant, dans le PQI, il n'y a aucun argent qui est mis en rattrapage de déficit du maintien des actifs pour le transport collectif. Pouvez-vous m'expliquer ça?

(Consultation)

M. Grandmont : Vous pouvez me revenir avec la réponse plus tard.

M. Charette : ...transmettre la bonne information. Donc, au cours des dernières années, là, pour le maintien d'actifs dans le métro, les investissements étaient de l'ordre de 1,9 milliard de dollars pour des projets totaux, là, de 2,4 milliards de dollars. Donc, il y a des sommes tout de même considérables qui ont été mises de l'avant.

M. Grandmont : Pas pour le déficit, pas pour le DMA. Si vous me permettez, c'est vraiment pour le maintien des actifs, mais pas pour le déficit de maintien d'actifs. Ce n'est pas la même chose.

M. Charette : Oui. Et pour les prochaines années, pour le PQI qu'on a présenté il y a quelques semaines, donc le PQI 2026-2036, on est à 782 millions de dollars de prévu, là, comme investissement pour moderniser les infrastructures existantes. Mais c'est comme... comme je disais, tout à l'heure, un petit peu comme le PMO, le PQI, c'est quelque chose qui est mis à jour année après année. Donc là, déjà, on a 782 millions de prévus pour les 10 prochaines années, mais ce n'est pas tout, là. Je veux dire, l'année prochaine, il va y avoir le PQI 2027-2037, le 2028-2038.

M. Grandmont : Oui, oui, je suis au courant.

M. Charette : Donc, sur 10 ans, il y aura vraisemblablement passablement plus d'argent que les 782 millions qui sont présentement inscrits, mais c'est provisionné année après année.

M. Grandmont : Mais donc, votre gouvernement, pour l'instant, a décidé de ne pas investir. Il n'y a aucun argent qui est prévu au PQI, là, il y a deux sections, il y a Maintien des actifs puis il y a Déficit de maintien des actifs, donc ce qui est coté D et E, il n'y a aucun argent du gouvernement du Québec qui est mis dans le DMA pour le transport collectif.

M. Charette : Je ne comprends pas comment le collègue peut arriver à cette interprétation-là.

M. Grandmont : Bien, c'est écrit dans le PQI.

M. Charette : Actuellement, là, on a 782 millions de dollars qui sont prévus pour les 10 prochaines années, mais cette somme-là, elle doit s'additionner aux mises à jour du PQI qui seront faites au cours des prochaines années. Puis, pour ce qui est du métro de Montréal, on a procédé... Là, je fais parfaitement la distinction entre l'existant et le nouveau, mais, à travers le dernier budget, on a confirmé un devancement d'investissement pour la ligne bleue. On parlait de 1,4 milliard de dollars. Donc, c'est de l'argent qui a déjà été... donc, qui ne figure pas dans le 2026-2036, parce qu'on l'a devancé au PQI 2025-2035, il y a quelques semaines tout juste.

M. Grandmont : ...à la page B-69, Prise en charge du DMA, c'est de ça dont je vous parle, pas du maintien d'actifs, là, Prise en charge du DMA : zéro sur 10 ans. C'est ça, là, je veux dire... vous irez voir. En tout cas, si vous avez une réponse à me donner par rapport à ça, je serais bien intéressé de l'entendre.

M. Charette : Bien, je vous reviens, là, pour...

M. Grandmont : Ce qui m'amène à vous poser la question que j'ai déjà posée à une de vos prédécesseurs. Est-ce que, pour vous, le transport collectif, c'est une mission de l'État?

M. Charette : Le gouvernement du Québec aide au financement des sociétés de transport, mais le gouvernement du Québec n'est pas opérateur, le gouvernement du Québec n'est pas gestionnaire des sociétés de transport...

M. Grandmont : D'accord avec vous.

M. Charette : ...mais on les finance tout de même de façon importante, là, pour autant leur développement que pour leurs opérations.

M. Grandmont : La demande budgétaire de la STM à la dernière... prébudgétaire, en fait, là, était d'investir massivement dans le déficit... en fait, dans la prise en charge du DMA, du déficit de maintien d'actifs. Le métro de Montréal, son DMA est évalué à 7 milliards de dollars. Il sera à 9 milliards de dollars en 2030, et vous me parlez de 782 millions de dollars sur 10 ans, là. Je veux dire, c'est des pinottes, là. Est-ce que, pour vous, il y a... le gouvernement du Québec a un rôle à jouer dans la prise en charge du DMA du métro de Montréal?

M. Charette : Tout à l'heure, il y a quelque...

M. Grandmont : Répondez à la question, s'il vous plaît. Merci.

M. Charette : ...bien, c'est-à-dire, j'ai répondu en partie, là. Si 2,4 milliards de dollars, ce n'est pas... bien, c'est-à-dire, ça, c'est les projets totaux, mais nous, notre contribution est à 1,9 milliard de dollars, sans compter... ça, c'est ce qui est déjà assumé, sans compter les 782 millions qui sont à venir, sans compter le 1,4 milliard qui a été versé il y a quelques semaines. Si ce n'est pas ça, financer et aider le transport collectif... on parle de plusieurs milliards et là on parle de la STM uniquement, là, uniquement.

M. Grandmont : J'invite les journalistes à aller voir la page B-69 du PQI. Maintenant, j'aimerais vous entendre, en terminant, sur le tramway de Gatineau. Vous en avez parlé un peu avec mon collègue. J'aimerais savoir, là, est-ce qu'il y a un engagement, quand même, de réaliser ce projet-là? Vous parliez de démocratie, les gens de Gatineau veulent avoir ce projet-là aussi, là. C'est un projet qui est attendu. La société civile est impliquée là-dedans. La ville avait un bureau de projet, il y avait... On y travaillait depuis 15 ans. Est-ce qu'on peut réaliser ce projet-là, qui est nécessaire?

M. Charette : Je ne veux pas laisser sur une note, là, qui laisserait entendre que notre engagement envers le transport collectif n'est pas important. Dans le PQI 2026-2036, là, l'actuel... c'est-à-dire, ça fait partie du questionnement. Si on parle de tramway ou de transport collectif à Gatineau, on a 3,5 milliards de dollars de prévus pour le transport collectif, en plus du 1,7 milliard, là, qui a été versé aux sociétés...

M. Grandmont : ...donc, vous vous engagez pour le tramway de Gatineau?

M. Charette : Pardon?

M. Grandmont : Vous vous engagez pour le tramway de Gatineau?

M. Charette : Bien, c'est-à-dire on a échangé là-dessus.

La Présidente (Mme Nichols) : Merci. Le temps est écoulé.

M. Charette : Je pourrai y revenir, mais j'ai déjà largement répondu à la question pour...

La Présidente (Mme Nichols) : Vous pourrez y revenir. Vous pourrez y revenir dans un prochain bloc, certainement. Alors, maintenant, la parole est au député des Îles-de-la-Madeleine pour 13 min 19 s.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Je voudrais aussi revenir sur la Politique de mobilité durable et le plan d'action qu'on attend depuis 2023. Ce qu'on nous dit, c'est qu'il n'y a pas eu de rencontre depuis ce temps. Dernier forum sur la Politique de mobilité durable date d'octobre 2023. Alors, que ça prenne du temps à réviser, un plan, c'est une chose, mais là, ce que les gens qui sont membres, qui participent au comité consultatif, concluent, c'est que le gouvernement n'a pas l'intention de déposer un nouveau plan d'action, puisqu'il ne rencontre pas ses partenaires et ne démontre pas de volonté de le faire. Est-ce qu'il y a un plan qui est en élaboration, à l'heure actuelle, un plan d'action?

• *(15 h 50)* •

M. Charette : Comme je mentionnais tout à l'heure, oui, on peut travailler une mouture, là, pour un éventuel plan. Je ne suis pas en mesure de confirmer le moment du dépôt, mais il ne faut pas s'en inquiéter pour autant, là. Je ne me souviens plus à quel collègue je répondais à la même question. Au fil des années, il n'est pas rare... Je pense, c'était à nos collègues et amis, là, de Québec solidaire. Il n'est pas rare qu'à la fin d'un plan, on doive attendre un certain temps. Puis trois ans, honnêtement, ce n'est pas trop long, si on se fie aux exemples, là, de bon nombre d'autres politiques, pour, justement, se mettre à jour. Mais ça ne veut pas dire que dans l'intervalle, il n'y a pas de travail qui se fait, là.

M. Arseneau : ...engagez à déposer un plan, mais est-ce que vous vous engagez à rencontrer les membres du comité consultatif?

M. Charette : C'est-à-dire, il y a les membres du comité consultatif, mais ceux qui représentent... Moi, ça fait quelques semaines tout juste que je suis en fonction. Je ne compte pas le nombre de sociétés de transport que j'ai rencontrées, le nombre d'élus municipaux qui pouvaient siéger ou être représentés sur ce comité-là. Donc, je ne les rencontre pas à titre de membres du comité consultatif, mais je rencontre les mêmes acteurs, et on parle activement.

M. Arseneau : J'imagine que ce n'est pas vous non plus qui allez rédiger le plan en question, là, mais on y reviendra parce que le temps file.

Mobilité Infra Québec, on dit qu'on veut garder une petite structure. Est-ce qu'il est juste de dire qu'il y a une vingtaine d'employés? Et quel est le budget dont on dispose, à Mobilité Infra Québec, à l'heure actuelle, annuel?

M. Charette : On est à... avec une équipe assez réduite. On pourrait peut-être... juste pour donner les chiffres exacts, mais d'abord rappeler la mission, puis j'aurai le détail, là, qui va rentrer au fur et à mesure.

C'est réellement une expertise que l'on souhaitait partager pour l'ensemble du territoire québécois. On a tous appris de l'exemple du métro de Québec... pas du métro, mais du tramway de Québec. On n'est pas à la veille d'annoncer... Je veux juste rectifier, il n'y a pas de métro de Québec qui sera annoncé dans le prochain PQI, du moins ce n'est pas dans les cartons actuellement. Sinon, on me reprocherait, là... et là j'allais taquiner mon collègue du Parti libéral, d'excéder au niveau du budget, mais...

M. Arseneau : Bien, le temps file. J'aimerais savoir combien d'employés...

M. Charette : On vous revient. Bien, c'est-à-dire, on est à une vingtaine d'employés, effectivement, et on est à 8,9 millions pour ce qui est du budget. Mais le but de ça, c'est de ne pas repartir à zéro à chaque projet que l'on met de l'avant.

M. Arseneau : D'accord. Mais justement, expliquez-moi comment, avec une vingtaine d'employés et deux dossiers, dont l'un, c'est le tramway de Québec, on peut fonctionner? Parce que, si je comprends bien, l'expertise, elle n'est pas, pour le tramway de Québec, au sein de Mobilité Infra Québec, mais bien au sein du bureau de projet. C'est bien ça?

M. Charette : En fait, Mobilité Infra Québec va coordonner la préparation et la réalisation des projets, mais Mobilité Infra Québec n'est pas le seul joueur actif pour réaliser et opérer ces projets par la suite. Dans le cas du tramway de Québec, il y a une coordination qui se fait par MIQ, mais il y a la Caisse de dépôt qui est présente, il y a d'autres partenaires qui le sont. Donc, ce n'est pas MIQ qui réalise le projet de tramway. C'est une coordination des différents acteurs en cause et, pour Gatineau, c'est la même chose. Actuellement, on mobilise le milieu, on rencontre justement, là, les partenaires associés à la démarche, mais ce n'est pas MIQ qui va opérer ce réseau-là. Ce n'est pas MIQ qui va construire ce réseau-là.

M. Arseneau : Moi, je ne parle pas des opérations, je parle du développement et de la réalisation du projet. Et ce que je veux savoir, si on veut concentrer l'expertise au sein d'une organisation comme MIQ, mais qu'on n'a qu'une vingtaine d'employés, et qu'il y a 150 employés pour développer le projet et le réaliser à Québec, comment peut-on expliquer que le projet de... j'allais dire «métro» à mon tour, que le projet de tramway, à Gatineau, qui comptait un bureau de projet de 40 personnes, a été démantelé? Si on n'a pas d'expertise sur le terrain, comment peut-on imaginer que le projet continue?

M. Charette : On n'est pas au même stade, à ce moment-ci, là. Dans les prochaines semaines ou les prochains jours, je ne peux pas m'engager sur une date précise. On va faire le point sur le projet de Gatineau. Donc, c'est une mise...

M. Arseneau : Si on veut réaliser, un jour, le projet de Gatineau, il faudra remettre sur pied un bureau de projet pour pouvoir le réaliser sur le terrain, de la même façon qu'on le fait avec Québec, si on...

M. Charette : En fait, pas dans la forme... En fait, ce que l'on va faire avec Gatineau, comme on fera pour d'autres projets d'ampleur, c'est qu'on va s'ajuster au degré d'avancement du projet. À ce moment-ci, on parle d'une vingtaine d'employés. Il n'est pas dit que ce sera toujours 20, et surtout ce n'est pas MIQ qui va se charger de chacune des composantes de la réalisation du projet. Donc, on ne peut pas... on ne peut pas ramener ça uniquement sur le bureau de projet. Comme je le mentionnais... Comme je le mentionnais il y a quelques instants, pour ce qui est du tramway de Québec, on est avancé de façon bien plus évidente dans la démarche. Donc, il y a d'autres acteurs qui se sont greffés.

M. Arseneau : Bien, évidemment, mais justement, on est bien avancés, mais ce que craignent les gens qui défendent, évidemment, le projet de tramway de Gatineau, c'est le recul qu'on est en train de faire prendre à ce projet-là, parce qu'évidemment, si on refait l'étude d'achalandage, si on refait l'étude sur les coûts généraux, mais qu'en même temps, on ne peut pas continuer de faire, par exemple, le projet sur les études de sol et d'avancer, bien, on recule. Et vous savez exactement ce qui est arrivé à Québec. Si on avait suivi l'échéancier de départ, le tramway de Québec serait inauguré cette année, M. le ministre, vous le savez. Au lieu de ça, on va attendre encore un cinq à huit ans. Est-ce que c'est exactement le scénario qu'on est en train de reproduire à Gatineau?

M. Charette : Non, et c'est là que MIQ intervient, et c'est là qu'on va pouvoir apprendre de l'expérience de Québec. Et on n'a pas à refaire tout le travail que le bureau de projet a fait, là. On part sur des bases, mais le projet lui-même, c'est là où il va y avoir une mise à jour dans les prochaines journées, les prochaines semaines. Je suis à peu près convaincu que le collègue ne serait pas prêt non plus à investir les sommes que coûterait le projet tel qu'envisagé au départ. Donc, il y a une mise à jour du projet qui doit être faite pour avoir le meilleur projet au meilleur coût possible.

M. Arseneau : Dernière question. Le gouvernement du Québec avait annoncé 98,1 millions de dollars pour l'étape, là, d'avant-projet. Est-ce que cet argent-là est toujours sur la table et réservé pour le projet de tramway de Gatineau? L'enveloppe globale était de 163 millions de dollars, 40 % fédéral, 60 % gouvernement du Québec. Est-ce qu'on peut me garantir aujourd'hui que cet argent-là, près de 100 millions, est réservé strictement pour faire avancer le projet de Gatineau?

M. Charette : Les prochaines étapes, ce sera les recommandations de MIQ pour, justement, ajuster le PQI. Mais il faut savoir comment fonctionne le PQI à travers l'enveloppe centrale. On a des sommes qui se provisionnent après... année après année sans qu'elles soient toujours attitrées à un projet en particulier. Donc...

M. Arseneau : ...l'annonce publique d'un investissement de 100 millions, si après ça, en rapatriant les opérations auprès de MIQ, on fait disparaître cet argent-là?

M. Charette : Non. Bien, juste rassurer le collègue, l'argent ne disparaît pas, mais dans l'enveloppe centrale, ce n'est pas forcément toujours associé à un projet en particulier. Donc, à la prochaine étape, donc, à la prochaine mise à jour du PQI, on aura possiblement une ligne dédiée avec un montant qui sera affiché, mais pendant ce temps-là, au fil des années, parce que ce n'est pas un projet, là, qui se bâtit sur 12 mois, le provisionnement va se faire graduellement. Mais le projet est toujours sur les rails, sans jeu de mots, puis il sera bien provisionné.

M. Arseneau : Parlant de rails, j'aimerais vous amener sur le rail gaspésien. Où en est-on dans l'objectif de pouvoir compléter le rail jusqu'à Gaspé? Est-ce que votre gouvernement envisage un échéancier pour compléter les travaux jusqu'à Gaspé?

M. Charette : Oui, il y a eu mes collègues de la région... d'ailleurs, j'ai un digne représentant ici avec nous, cet après-midi, pour confirmer, là, au cours des... ont pu confirmer au cours des dernières semaines, là, qu'on allait de l'avant avec certaines phases du projet. En tout et partout, là, si on regarde, parce que je ne veux pas induire le collègue en erreur, dans la région... Donc là, on...

M. Arseneau : Est-ce que c'est votre objectif de terminer ou non le rail jusqu'à Gaspé?

M. Charette : Oui, à terme, et on progresse. Justement, les collègues de la région ont pu confirmer, il y a quelques semaines, là, des avancées à ce niveau-là, et oui, c'est toujours un objectif. C'est un autre projet, là, qui a bien avancé au cours des dernières années, mais qui nécessite, il ne faut pas se le cacher, là, des investissements qui ont requis des investissements importants, mais qui vont nécessiter encore des investissements très, très importants. Donc, actuellement, là...

M. Arseneau : On nous informe surtout qu'il y a six chantiers suspendus, qui représentent un investissement entre 20 et 25 millions de dollars, et que ces chantiers-là, s'ils ne se réalisent pas, bien, évidemment, c'est une perte sèche avec des matériaux qui ont déjà été commandés et produits. Est-ce qu'on va compléter les 15 chantiers actifs actuels et les six chantiers qui sont actuellement suspendus?

• *(16 heures)* •

M. Charette : Oui, en fait, je confirme...

M. Arseneau : ...complété à 75 %.

M. Charette : C'est ça, il y a six chantiers, là, qui reprennent à court terme, avec une évaluation pour les autres chantiers pour compléter le projet en entier, mais on est en action et on reprend, là, des chantiers qui avaient peut-être été ralentis, là, au cours de la dernière année.

M. Arseneau : Transport collectif, j'aimerais savoir à combien vous évaluez... parce qu'on en a parlé tantôt, mais très rapidement, quelle est la part du financement gouvernemental, du gouvernement du Québec, dans le financement des sociétés de transport urbaines au Québec. On sait que la règle du pouce, c'est tiers-tiers-tiers, les usagers, les sociétés ou les villes et le gouvernement, au tiers. Est-ce que vous avez ce chiffre-là?

M. Charette : ...difficile à établir pour les dernières années, parce qu'il y a une variable qui est venue fausser le calcul, c'est qu'on est venus éponger les déficits des sociétés de transport dans la foulée de la pandémie. Donc, ce

n'est pas le ratio séparé, comme ce fut le cas pendant des années, mais c'est quand même des sommes colossales, là, qui sont venues aider les sociétés de transport. Donc, c'est difficile de faire fi de cet investissement-là, mais, en même temps, ça ne contribue pas au ratio, là, de tiers-tiers-tiers, là, que le collègue...

M. Arseneau : Bien, est-ce qu'un ratio comme celui-là, de tiers-tiers-tiers, vous apparaît raisonnable?

M. Charette : On pourra... Je ne l'ai pas sous les yeux présentement, mais on pourra... en espérant, là, pouvoir vous fournir la réponse, là, dans les prochaines secondes ou minutes.

M. Arseneau : D'accord. Ma dernière question, parce qu'il ne me reste plus de temps. Les sociétés de transport collectif à travers le Québec se sont vu couper 200 millions de dollars suite à la dernière annonce du gouvernement, en début d'année, pour 2025, mais aussi pour les deux années subséquentes. Plusieurs régies ou sociétés de transport ne voient pas comment ils vont passer au travers ou... passer au travers sans couper les services alors que la demande augmente. Qu'est-ce que vous leur répondez?

M. Charette : Bien, je devine que le collègue parle du PADTC...

M. Arseneau : Oui, exact.

M. Charette : ...qui est un programme qui finance le transport collectif. Il y a eu un ajustement, effectivement, mais c'est difficile pour moi de parler de coupures. Le fameux 200 millions de dollars, c'est des sommes qui restaient sur la table année après année. Donc, on a tout simplement réduit d'autant des sommes qui n'étaient pas utilisées par les sociétés de transport. Donc, au final, les sommes qui sont disponibles sont celles qui étaient dépensées par les sociétés de transport, mais je comprends que, pour certaines d'entre elles, ça a occasionné, là, certains enjeux. C'est la raison pour laquelle, pour l'année 2025, on leur a offert la possibilité de choisir...

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

M. Charette : ...les modalités qui les avantageaient davantage.

La Présidente (Mme Nichols) : Merci, M. le ministre. Nous allons passer au bloc suivant. M. le député de Nelligan, pour 19 min 58 s.

M. Derraji : Combien?

La Présidente (Mme Nichols) : 19 min 58 s.

M. Derraji : Merci. Un autre échange que le ministre va certainement apprécier, j'en suis convaincu, Mme la Présidente, on va revenir à la Capitale-Nationale. Et je tiens à rassurer le ministre, je ne vais pas parler du tramway, parce que je sais l'amour que la CAQ a au tramway depuis plusieurs années, mais je vais vous parler de trois projets, et là vous allez me dire pourquoi vous avez abandonné ça, OK? Vous êtes prêt?

M. Charette : ...

M. Derraji : OK. Projet du centre Newton, vous l'avez abandonné. Ça vous dit quelque chose?

M. Charette : Tout à fait.

M. Derraji : Le projet de pont à étagement Robert-Bourassa, Lebourgneuf, vous l'avez abandonné. Projet des voies réservées, c'est un projet d'environ 850 millions de dollars, vous l'avez abandonné. Et, si je monte un peu vers Rimouski, pour faire plaisir aux gens de Rimouski, que j'apprécie beaucoup... parce qu'ils sont extrêmement fâchés que votre gouvernement a retiré et... a mis sur pause, hein, a mis sur pause jusqu'à 2030 le prolongement de l'autoroute 20.

Là, maintenant, je vais faire appel à toute votre imagination, parce que vous êtes capable. Trouvez-moi la bonne excuse pourquoi vous avez abandonné tous ces projets. Vous êtes capable.

M. Charette : Bien, en fait, on ne les a pas abandonnés. Et, pour certaines de ces explications, j'espère sincèrement que le collègue va partager l'orientation gouvernementale.

Dans le cas du garage Newton, les coûts ont explosé de façon faramineuse. On n'avait aucun, aucun contrôle sur les coûts. C'est la société de transport qui a monté un projet qui frôlait... en fait, qui excédait de plusieurs centaines de millions de dollars. Donc, on était tout à fait hors périmètre, là, par rapport à ce qui était prévu au départ. Donc, on a dit à la société de transport, essentiellement : Refaites vos devoirs, ce que vous nous proposez comme projet ne fait pas de sens. Et j'espère que le collègue sera d'accord qu'en tant que gestionnaires de fonds publics, on ne peut pas financer n'importe quoi à n'importe quel prix.

Dans le cas de Lebourgneuf, on est loin de l'avoir abandonné, là. Ça fait partie du plan de mobilité de la première ministre. Naturellement, il y a des mises à jour qui se font, année après année, du PQI. Donc, je ne présume de rien, mais j'ai une bonne indication que le prochain PQI devrait faire place à cette infrastructure, qui est à responsabilité partagée, ceci dit. Le gouvernement du Québec devra la financer en partie, mais il faut aussi s'entendre avec la ville de Québec parce que c'est une jonction autoroute, routes municipales. Donc, ce n'est pas que le gouvernement du Québec qui doit financer ça, mais je rassure le collègue, on est dans les priorités. La première ministre, c'est clairement, clairement établi dans son plan de mobilité. La 20, tout à l'heure, j'ai répondu, mais là il manque un élément. Le troisième, c'était...

M. Derraji : Bien, les voies réservées.

M. Charette : Lesquelles?

M. Derraji : Bien, les voies réservées à Québec, Capitale-Nationale.

M. Charette : D'accord, parfait, oui.

M. Derraji : C'est très important, ce projet.

M. Charette : Tout à fait, tout à fait. Non, je n'avais juste pas saisi de quelles voies réservées...

M. Derraji : Est-ce que vous voulez... est-ce que vous voulez aussi...

M. Charette : Tout à fait. Non, tout à fait. Je n'avais tout simplement pas saisi au moment de la question.

Là aussi, dans les projets qui ont été évoqués par la première ministre, c'est un plan de mobilité pour l'ensemble de la région. On a identifié des éléments clés. Lebourgneuf en est un... Lebourgneuf, Robert-Bourassa en est un. La tête des ponts, c'en est un. Une meilleure accessibilité au pont, autant de Québec que le pont Pierre-Laporte, l'élargissement de l'autoroute 20. Et, s'il y a des éléments complémentaires qui peuvent permettre à ce plan de mobilité là de se mettre en branle, c'est des éléments, là, qui seront certainement considérés. Donc, dans ce que le collègue présente comme étant des projets abandonnés, dans un cas, c'était très, très justifié de l'abandonner, dans les autres cas, il faut intégrer ces projets-là, et nous y travaillons présentement.

M. Derraji : Et je peux vous dire que vous avez oublié un quatrième.

M. Charette : Lequel?

M. Derraji : Nos amis à Rimouski, sur le prolongement. Qu'est-ce qu'on fait?

M. Charette : Oui. Bien, j'y ai répondu, j'ai dit... je ne voulais pas insister pour ne pas priver le collègue d'un temps précieux, mais j'ai répondu à la question à travers la question du collègue, tout à l'heure.

M. Derraji : Oui, bien, jusqu'à 2030, il n'y a pas d'argent. Les gens de Rimouski doivent attendre.

M. Charette : Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. Par contre, un PQI, c'est mis à jour de façon annuelle. Donc, je ne peux pas présumer de l'évolution de chacun des projets, là, d'ici 2030.

M. Derraji : Mais il y a... Vous avez déjà une citation de votre gouvernement : «Le projet de prolongement de l'autoroute 20 au Bas-Saint-Laurent est mis sur pause pour au moins cinq ans par le gouvernement Legault en raison du contexte budgétaire.» Désolé, Mme la Présidente, le...

M. Charette : En quelle année, l'article en question, cher collègue?

M. Derraji : Ça, c'est l'article, M. le Président... c'est le 19 mars. Ah! vous étiez en chefferie. Ça a changé après la chefferie. OK.

M. Charette : Donc, c'est-à-dire...

M. Derraji : Ce n'est pas grave. Je peux juste continuer?

M. Charette : Oui, oui, volontiers.

M. Derraji : OK, parce que je vais vous dire qu'est-ce qu'est la suite. «Le prolongement de l'autoroute 20 demeure théoriquement sur les rails, en restant inscrit — il est inscrit — mais aucune somme ne lui sera allouée.» Donc, les gens de Rimouski m'ont interpelé pour vous dire : Est-ce que c'est vrai qu'il n'y aura pas de sommes allouées jusqu'à 2030? Parce que ça a été ça, la déclaration officielle au mois de mars cette année.

M. Charette : Tout à fait, mais comme j'ai mentionné, un PQI, c'est mis à jour à chaque année. Mais moi, je suis curieux de savoir, parce que j'estime beaucoup mon collègue, est-ce que ce sera dans le cadre financier de sa formation politique? Est-ce que c'est un engagement qui est fait aujourd'hui par le Parti libéral? Et, s'il vous plaît, Mme la Présidente, je suis convaincu que le collègue va me laisser répondre à la question...

M. Derraji : Ah! je vais vous répondre. Je vais vous répondre.

M. Charette : ...je suis convaincu qu'il est respectueux à ce point, de me laisser répondre à la question.

Donc, je ne peux pas présumer des prochains PQI pour chacun des projets. Je vais souhaiter que ce soit dans le cadre financier du Parti libéral. Et, pour ce qui est du cadre financier du Parti libéral, je vais juste les inviter à la prudence, parce que le dernier cadre financier qu'ils ont présenté, au moment de la dernière élection, comportait un trou de plusieurs milliards de dollars. Donc, c'est une chose, faire des engagements, c'est une autre chose, avoir les moyens de les réaliser par la suite.

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

M. Derraji : Je vais répondre, Mme la ministre... Mme la Présidente... probablement ministre, Mme la Présidente. Vous savez qu'est-ce qu'on va faire, M. le ministre? On va se débarrasser de la CAQ en premier lieu et après on va parler du PQI...

M. Charette : ...on va laisser aux Québécois le choix de décider.

• *(16 h 10)* •

M. Derraji : Laissez-moi répondre. Ayez la gentillesse de me laisser répondre, M. le ministre. Je vous ai posé une question au nom des gens de Rimouski. Je n'ai pas parlé d'autre chose que sur le PQI. Vous avez choisi de ramener le cadre financier du Parti libéral et la plateforme électorale, la prochaine campagne électorale. Bien, ne me jugez pas de ramener aussi les aspects politiques. Vous voulez qu'on reste factuels? Répondez-moi sur la question du prolongement de l'autoroute 20. J'ai été interpelé par les gens de Rimouski. D'ailleurs, ils vous suivent, on me texte, comme, déjà, les gens de Gatineau qui sont très fâchés de votre réponse par rapport à l'engagement par rapport au tramway de Gatineau.

Mais je vais revenir à Rimouski parce que c'est une région qui me tient à coeur. Je suis allé. C'est anormal, voir cette cicatrice sur l'autoroute 20. Ça a été planifié, vous l'avez retiré. La question que les gens de Rimouski qui vous écoutent maintenant, live, ils vous demandent : Est-ce que c'est vrai qu'il n'y aura pas d'injection d'argent jusqu'à 2030? Donc, ils doivent attendre encore plusieurs années à vivre avec cette cicatrice au niveau du prolongement de l'autoroute 20.

M. Charette : Ce n'est pas ce que j'ai mentionné, ce n'est pas ce que je vais réitérer. Chaque année nous permet de mettre à jour et de faire avancer des projets. Donc, le prochain PQI apportera un certain nombre de réponses. Je comprends que ce sera dans votre cadre financier, donc je m'y attends et je vais faire le suivi, vous pouvez même me croire à ce sujet-là. Mais le problème est que, si vous faites comme à la dernière élection, votre cadre financier n'aura aucune, aucune crédibilité parce qu'il ne balancera pas. Donc, c'est une chose de s'engager à réaliser un projet, mais, si on ne le finance pas, c'est un projet qui ne se réalise pas.

Je peux vous donner plein, plein d'exemples. On réalise enfin le prolongement de la ligne bleue que vous avez promis sur des décennies, des décennies. Et qui aura fini par le réaliser? C'est la Coalition avenir Québec. Et qui est arrivé en 2018 sans que ce projet-là ne soit provisionné ou financé? C'est nous. Nous ne sommes arrivés avec aucun financement, et, malgré tout, le projet est maintenant en réalisation.

Et, pour ce qui est du choix des électeurs, je ne présume pas...

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

M. Charette : ...j'ai plus de respect que ça pour les électeurs. Ce seront eux qui choisiront leur prochain gouvernement.

La Présidente (Mme Nichols) : Merci.

M. Derraji : Oui, monsieur, bien, je vais m'adresser directement aux gens de Rimouski qui nous écoutent. Vous avez vu, j'ai essayé, pas une fois, pas deux, le ministre avait le choix de répondre. Malheureusement, il ramène la campagne électorale. Donc, vous allez... vous êtes capable de juger les réponses du ministre par rapport à l'autoroute 20, et par rapport au prolongement de l'autoroute 20, et par rapport au PQI. Mais, M. le ministre, du moment que vous voulez ramener la discussion sur cet aspect, vous savez très bien que je suis capable de parler de ça. Je n'ai aucune leçon à recevoir d'un gouvernement qui a déposé sept budgets déficitaires. Ça, là, c'est votre marque de commerce. Elle va vous suivre, M. le ministre. Vous ne pouvez pas dire aujourd'hui aux Québécois que vous avez déposé un budget équilibré. Le seul que vous avez déposé, M. le ministre, était votre budget de la première année, parce que vous avez hérité d'un bon surplus.

Donc, avant de nous donner des leçons en matière de finances publiques, je me garderais une petite gêne, d'un gouvernement qui a été incapable d'équilibrer les finances publiques, un gouvernement qui a dilapidé l'argent public, un gouvernement qui a cru bon financer les Kings de Los Angeles. Un gouvernement qui n'a vendu pas

une fois, pas deux, pas trois, le troisième lien, et on va continuer à le vendre, un gouvernement qui a retardé beaucoup de projets de mobilité durable, un gouvernement qui a retardé le projet de tramway à Québec, un gouvernement qui, face aux autres provinces, était incapable d'aller chercher les fonds nécessaires du fédéral. On est vers le bas de l'échelle en termes d'argent du fédéral. D'ailleurs, on attend toujours l'entente avec le fédéral et si vous allez réussir à avoir l'argent, finalement, je dirais, finalement. Regardez combien les Ontariens, ils ont eu. C'est rendu que Vancouver, ils étaient capables d'avoir 150 millions par année sur 10 ans, pendant que nous, on bloque des projets à Québec.

Et je suis surpris que le ministre me parle qu'ils n'ont pas abandonné les projets dans la Capitale-Nationale. Une simple revue de presse... à moins que les gens du RTC, les gens des médias au niveau de la Capitale-Nationale ne rapportent pas les faits, mais, l'année dernière, j'ai eu la même discussion avec votre collègue et j'avais des lettres du refus et d'abandon de ces projets. Donc, probablement, vous avez trouvé une cagnotte quelque part pour justifier les investissements.

Mais, M. le ministre, on arrive à la fin de l'échange, il me reste probablement sept minutes, je vais... j'ai décidé que je n'ai pas de question à vous poser, mais je ne vais pas terminer, je vais résumer.

M. Charette : Un monologue.

M. Derraji : L'exercice, il était très intéressant, mais malheureusement, habitude, sans vous faire aucun jugement, vous avez essayé de choisir les réponses que vous voulez, mais le constat, il est le suivant, et je vais le résumer ainsi, il y a...

Une voix : ...

M. Derraji : Non, il ne reste plus de bloc pour vous, malheureusement. Il ne reste plus de bloc, malheureusement, c'est ça, les crédits. Il y a 800 000 $, M. le ministre. C'est le coût des états financiers de la SAAQ. Ça a coûté, aux contribuables, 200 000 $. On parle des ETC, c'est un coût structurel de 125 millions. Les gens qui nous écoutent, c'est... on parle de la SAAQ, et vous avez vu, les dernières années, ce qui a été fait, c'est que maintenant la SAAQ roule avec 4 800 ETC au lieu de 3 300. C'est un déficit structurel de 125 millions de dollars. Au niveau des états financiers de la SAAQ, ça nous coûtait... ça a coûté aux contribuables 200 000 $, ça coûte maintenant 800 000 $. Un peu plus tard, vous avez vu que des vice-présidents à la SAAQ avaient accès à un bilan santé payé par l'argent des contribuables, de l'ordre de 21 000 $.

Aujourd'hui aussi, nous avons évoqué, dans le cadre de nos crédits, l'impact du retard des lettres d'intention envoyées aux sociétés de transport, et les coûts associés, et les retards associés. Nous avons aussi parlé du fonds FORT qui est déficitaire depuis 2019, qui, je tiens à le rappeler... les anciens collègues du ministre actuel disaient qu'ils voulaient régler ce déficit. Malheureusement, à la huitième année caquiste, le FORT, il est toujours déficitaire.

On a parlé aussi des dépassements de coûts au niveau des projets, que ce soit routiers, transport collectif, aérien, et on parle d'un dépassement de 1,7 milliard de dollars. On a parlé aussi du tramway de Gatineau, et je salue la délégation de la ville de Gatineau, qui s'est déplacée aujourd'hui au Parlement pour savoir s'il va y avoir quelque chose par rapport à ce tramway. Pas d'engagement encore. On a parlé aussi des aéroports régionaux.

Je parlais au ministre de 400 millions de dollars, ça, c'est un mémoire qui a été déposé par l'association des transporteurs régionaux, et on n'a pas eu de réponse. On a parlé aussi du maintien. Le ministre a insisté que le pont qui ne mène nulle part est une bonne affaire, en essayant de m'expliquer le parcours que les gens doivent faire, que c'est important, financer et payer un pont qui ne mène nulle part.

On a aussi parlé du déficit du maintien d'actif. Et on le voit, le ministre qui disait hier qu'on a 24,5 milliards et qu'avec le travail de plusieurs personnes et des sources, on parle de 31 milliards. Et, au lieu de faire un débat philosophique, est-ce que c'est 25 milliards ou 31 milliards, il fallait au moins prendre les bonnes décisions, qu'est-ce qu'on va faire, comme État, par rapport à l'explosion de ce déficit au niveau du maintien d'actif.

Mais, vous le savez, un gouvernement de fin de régime, un gouvernement qui a déposé sept budgets déficitaires, il ne fallait pas avoir beaucoup d'attentes très élevées, et on le voit, malheureusement, dans l'explosion des coûts de plusieurs projets. Et le bar ouvert continue. L'année dernière, on parlait de quelques projets avec des dépassements de coûts, mais on dirait que ça devient systémique. On peut accepter, et on doit accepter... et, si on pose la question, on va nous dire : On va attendre la prochaine campagne électorale pour voir votre cadre financier. Les mêmes personnes qui ne se regardent pas dans le miroir et... en regardant leurs propres décisions quand ils ont pris la décision d'envoyer des chèques électoralistes de 500 $, et en invitant les Kings de Los Angeles, et en distribuant des bonbons électoraux.

• *(16 h 20)* •

Alors, pour les gens qui nous suivaient et qui suivaient l'étude de crédits, c'est le résumé, en gros, de l'étude des crédits, un résumé que... j'aurais aimé avoir les réponses, mais malheureusement, on le voit, que ce soit au niveau de la SAAQ, qui est une société d'État sous la responsabilité du ministre des Transports, que, malheureusement, le déficit cumulé... et on comprend qu'il y ait du travail qui se fait à l'intérieur de la SAAQ, mais malheureusement, le déficit cumulé est de plus en plus... très important. Mais ce qui m'inquiète le plus, c'est le déficit structurel. Sur le déficit structurel, de l'ordre de 125 millions de dollars, on va continuer à le payer, dans la même semaine où le gouvernement pensait que c'est une bonne chose, baisser les prix pour une partie de la population.

Un autre point que je pense que... et ça devient une marque de commerce de ce gouvernement, quand on essaie de leur poser la question par rapport aux dépassements de coûts, c'est tout mettre sur l'inflation. Voilà, s'il y a un dépassement de coûts, si on perd le contrôle d'un projet, on ne regarde pas les façons de faire, on ne se pose pas les

questions sur les dossiers d'affaires. Mais l'inflation, c'est l'élément clé, c'est la réponse du ministre des Transports aujourd'hui.

Je vais aussi parler de la Capitale-Nationale, la Capitale-Nationale, qui a été, pendant plusieurs années, négligée par ce gouvernement caquiste. À part vendre le rêve du troisième lien avec plusieurs versions, et on ne sait plus encore quel troisième lien et si on va finir avec un Golden Gate ici, au Québec, la seule chose qu'on a, c'est l'abandon des projets pourtant commencés par le RTC, et qu'aujourd'hui le gouvernement essaie de nous dire que ce n'est pas abandonné. J'attends de voir les lettres et le financement qui vient pour dire qu'aujourd'hui le pont... le projet de pont à étagement de Robert-Bourassa, il est toujours là, que le garage Newton, qui a été une demande aussi du gouvernement pour des autobus électriques, qui... Je tiens à le rappeler, le gouvernement, à certains moments, par décret, a obligé les sociétés de transport de n'acheter que de l'électrique. Donc, on oblige les sociétés de transport à acheter de l'électrique sans avoir des gages pour charger ces autobus électriques, mais on se rend compte un peu plus tard qu'on n'a pas les moyens et on tire la plug sur ce projet qui est extrêmement important.

Donc, avant de venir dire aux gens de la Capitale-Nationale que ce gouvernement pense à eux... oui, probablement, avec trois ou quatre, cinq versions de troisième lien, on est pour, après, on est contre, après, on est pour, après, on est contre et, après, on est pour. Et fort probablement vous allez avoir, encore une fois, des promesses pour un autre troisième lien pour la prochaine élection, au mois d'octobre prochain, mais chose certaine, les gens de la Capitale-Nationale... avec ce gouvernement, on peut oublier la mobilité durable. Et heureusement qu'il y a un leadership au niveau de la Caisse de dépôt et la ville de Québec... et le tramway verra le jour. Alors, Mme la Présidente, je ne sais pas combien de minutes il me reste.

La Présidente (Mme Nichols) : ...

M. Derraji : Quelques secondes. Je vous remercie d'avoir présidé, présidé cette séance, et vais terminer en beauté avec l'île d'Orléans, où les gens, maintenant, savourent le communiqué de presse du ministère, où des gens parlent de faillite, si jamais le pont ferme. Ça a été la nouvelle du jour, où le gouvernement n'a pas planifié la suite. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Nichols) : Merci, M. le député de Nelligan. Alors, le dernier bloc... vous m'avez inquiétée quand vous avez parlé qu'il n'y avait plus de bloc. Il reste un dernier bloc. La parole est au député de Gaspé, pour 7 min 24 s.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Nichols) : M. le député de Gaspé consent à laisser son temps ou une partie de son temps à M. le ministre.

M. Charette : J'aurais été malheureux, honnêtement, de laisser le collègue de Nelligan sans répondre à son long monologue, notamment sur le troisième lien. Le collègue a mentionné avancée, recul, avancée, recul, avancée, recul. En fait, je pensais de sa... je pensais qu'il parlait de sa propre position. Il fallait le voir, ce matin, lors de son point de presse, c'est digne de mention. En fait, j'invite les collègues à aller écouter le point de presse du collègue de Nelligan. Pendant des années, et les clips sont nombreuses, il se disait farouchement, farouchement opposé à tout projet de troisième lien. C'était un gaspillage de fonds publics, ce n'était pas justifié, c'était une lubie de la Coalition avenir Québec. Et ce matin, ô surprise, pendant son point de presse, il s'est mis à défendre le projet de troisième lien.

Donc, nous avons un nouvel allié, on s'en réjouit, mais il n'a aucune, aucune crédibilité. Malheureusement, sa formation politique n'a aucune, aucune crédibilité lorsqu'il est question d'ouvrages d'importance. Donc, à celles et ceux qui ne l'ont pas écouté, j'invite... C'est un petit moment d'anthologie que je vais sans doute prendre plaisir à regarder certains soirs où je me sens plus seul.

Et autrement, en matière de budget, là aussi, il faut être un petit peu sérieux. Moi, je m'attends sérieusement que le Parti libéral, dans son prochain projet électoral, dans sa prochaine plateforme, inclue pour plusieurs milliards de dollars de plus au PQI, sans quoi toutes les récriminations qui ont été faites cet après-midi n'auront aucune valeur et surtout aucune crédibilité.

Le collègue s'est référé à la dernière campagne électorale en disant : Nous avons hérité d'un surplus important. C'est sur papier. Il oublie deux choses. Dans son propre cadre financier, il avait omis de calculer plusieurs milliards de dollars, et, dans le surplus lui-même, la Vérificatrice générale, par la suite, a clairement indiqué que le surplus n'était pas de l'ampleur qui était révélée par le Parti libéral, ce qui oblige maintenant les formations politiques à présenter, justement, à la Vérificatrice générale un état factuel des finances publiques pour éviter que l'on reproduise les erreurs que le Parti libéral ont faites en... a pu faire en 2018.

Sinon, concernant le maintien d'actif, de toutes les formations politiques ici présentes, à l'Assemblée nationale, malheureusement... pardon, j'ai la voix qui me fait défaut, et je regrette presque de le dire, c'est le Parti libéral qui est le moins crédible. On ne peut pas, période de questions après période de questions, jour après jour, nous reprocher de dépenser trop, ce qui occasionne des déficits, et, en même temps, nous reprocher jour après jour de ne pas dépenser assez pour entretenir nos infrastructures. Je n'ai jamais prétendu ou laissé entendre le contraire, nous avons un sérieux, mais un sérieux problème au niveau de nos actifs, autant au niveau routier, autant au niveau, en fait, des différents réseaux, système de santé, système d'éducation. Pourquoi? Parce que, malheureusement, des infrastructures

qui datent, dans certains cas, du début du siècle dernier, beaucoup, beaucoup d'entre elles, datant des années 50, 60, 70, n'ont pas connu les investissements qui étaient requis, d'où un détériorement... une détérioration importante.

Et, si le collègue et si sa formation politique pensent qu'un réseau de l'éducation, un réseau de la santé ou notre réseau de transport se détériore en quelques années, c'est bien, bien méconnaître la réalité. Les signaux avant-coureurs étaient évidents depuis de nombreuses années, et, malgré tout, ils ont, de façon très consciente et volontaire, décidé d'ignorer le problème. Ce qui nous amène à la réalité d'aujourd'hui.

On ne l'a jamais nié, de notre côté, depuis 2018, les investissements sont colossaux. Le PQI, je le mentionnais, est passé de 100 milliards à 170 milliards. Le calcul est facile à faire, c'est 70 % d'augmentation. Et imaginez-vous, Mme la Présidente, pour l'année 2026-2027, ce que le gouvernement libéral prévoyait comme investissements, au niveau des infrastructures, c'est 100 milliards uniquement pour son PQI, en fait, pour son PQI 2026-2036. On est à 170 milliards et, juste en maintien d'actifs, on met plus d'argent qu'eux prévoyaient et pour le maintien d'actifs et pour le développement de l'ensemble de ces réseaux-là.

Donc, malheureusement, il n'y a aucune, aucune crédibilité dans les affirmations du collègue, surtout qu'elles étaient largement basées sur une interprétation très libre. À chacune des questions qu'il a posées, on a tenté d'apporter la réponse la plus précise possible, et surtout avec une mise en contexte, ce que lui omettait. On a préféré, du côté de l'opposition officielle, extrapoler, mais, dès que la réponse venait, elle venait contredire, en quelque sorte, l'affirmation du collègue. Donc, l'exercice est certainement pertinent. Ça va nous aider à préparer les prochaines étapes.

• *(16 h 30)* •

J'ai hâte. J'ai hâte de voir le programme électoral de l'opposition officielle. J'ai hâte de voir que le projet de tramway de Gatineau, tel qu'il est pensé actuellement par certains acteurs, sera 100 % financé. J'ai hâte de voir la 20 à 100 % financée. Maintenant, il ne faut pas qu'ils oublient de financer le troisième lien, maintenant qu'ils sont de nouveaux adeptes du troisième lien. Ils ne doivent pas oublier de financer le plan... le projet structurant de l'est, ils doivent... pas obliger... oublier de financer nos aéroports, ils ne doivent pas oublier de financer nos routes, le garage Newton. Donc, j'ai hâte de voir un beau 700, 800 millions de dollars, dans le programme du Parti libéral, pour le financer tel qu'il était conçu.

Donc, si le PQI est à 170 milliards, aujourd'hui, sous les libéraux, lors de la prochaine campagne électorale, si le collègue veut être crédible à travers l'exercice qu'il a conduit aujourd'hui, au bas mot, là, il doit être à 190, 200 milliards, au bas mot. Donc, j'ai bien, bien hâte de voir ce budget présenté par l'opposition officielle.

Et, Mme la Présidente, moi, je vais conclure en disant : L'exercice est fastidieux. Je remercie celles et ceux qui se sont prêtés à l'exercice, les collègues de l'opposition officielle, les collègues du gouvernement. Et désolé si j'ai pris un petit peu plus de temps, mais la réponse était nécessaire, compte tenu des affirmations tout ce qu'il y a de plus fausses du collègue de l'opposition officielle.

La Présidente (Mme Nichols) : Merci. Merci, M. le ministre. Oui, en effet, là, vous avez pris le bloc de M. de Gaspé, avec consentement.

Adoption des crédits

Donc, voilà, c'est maintenant le temps de passer à la mise aux voix.

Donc, le temps alloué à l'étude du volet des transferts des crédits budgétaires, portefeuille Transports et Mobilité durable étant écoulé, nous allons maintenant procéder à la mise aux voix des crédits.

Alors, le programme 1, intitulé Infrastructures et systèmes de transport, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

Mme Nichols : Sur division. Le programme 2, intitulé Administration et services corporatifs, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme Nichols) : Sur division.

Adoption de l'ensemble des crédits

Et finalement, l'ensemble des crédits budgétaires du portefeuille Transports et Mobilité durable pour l'exercice financier 2026-2027 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme Nichols) : Sur division.

Documents déposés

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

Et, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die. Et je vous remercie tous pour votre collaboration.

(Fin de la séance à 16 h 32)