

ISSN 2818-9892



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le vendredi 27 septembre 2024 — Vol. 47 N° 58**

Interpellation : À quand la mise en oeuvre du tramway  
de Québec?

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

---

**2024**

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

**Le vendredi 27 septembre 2024 — Vol. 47 N° 58**

**Table des matières**

Exposé du sujet M. Etienne Grandmont	1
Réponse de la ministre Mme Geneviève Guilbault	3
Argumentation	4
Conclusions	17
Mme Geneviève Guilbault	17
Document déposé	19
M. Etienne Grandmont	20

**Autres intervenants**

Mme Suzanne Tremblay, présidente suppléante

Mme Nancy Guillemette

M. Monsef Derraji

M. Mario Asselin

M. Pascal Paradis

Le vendredi 27 septembre 2024 — Vol. 47 N° 58

**Interpellation : À quand la mise en oeuvre du tramway de Québec?**

*(Dix heures trois minutes)*

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Bonjour. Bonjour, tout le monde. Alors, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

Alors, la commission est réunie aujourd'hui afin de procéder à l'interpellation du député de Taschereau à la ministre des Transports et de la Mobilité durable sur le sujet suivant : À quand la mise en oeuvre du tramway de Québec?

Alors, M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

**Le Secrétaire :** Oui, Mme la Présidente. Mme Blouin (Bonaventure) est remplacée par M. Asselin (Vanier-Les Rivières); M. Lemay (Masson) est remplacé par Mme Guillemette (Roberval); M. St-Pierre Plamondon (Camille-Laurin) est remplacé par M. Paradis (Jean-Talon).

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. Conformément à l'entente prévue pour... voyons, la 43e législature, l'opposition officielle interviendra lors des deuxième, quatrième et sixième séries d'interventions. Et le député de Jean-Talon interviendra lors de la cinquième série d'interventions.

Alors, je vous rappelle qu'à moins de... le débat ne peut, à moins d'un consentement, dépasser midi. On a déjà quelques minutes de retard, donc on débute à 10 h 04. Alors, je vous demande votre consentement pour que les travaux se poursuivent au-delà de midi, soit jusqu'à 12 h 04.

**Des voix :** Consentement.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Parfait. Excellent. Alors, nous allons débiter par les déclarations d'ouverture. Alors, M. le député de Taschereau, vous avez 10 minutes pour prendre la parole.

**Exposé du sujet**

**M. Etienne Grandmont**

**M. Grandmont :** Merci, Mme la Présidente. Salutations, Mme la ministre, qui a accepté d'être présente aujourd'hui pour discuter de l'enjeu du tramway de Québec. Salutations à mes collègues également de la banquette gouvernementale, député de Vanier-Les Rivières, député de Roberval, bonjour, merci d'être là. À mon collègue de...

**Une voix :** Nelligan.

**M. Grandmont :** Nelligan, merci pour le rappel, merci d'être là. Et évidemment, salutations aussi à mon collègue de Jean-Talon, qui est présent aujourd'hui.

Oui, c'est un enjeu important, puis je tenais à ce qu'on puisse discuter, là, aujourd'hui, à plusieurs, sur l'enjeu du tramway de Québec. Je me permettrai d'abord par commencer par faire un petit rappel historique d'une chronologie du tramway du Québec. Il y a plusieurs éléments, plusieurs jalons, en fait, qu'on a traversés. Ça me permettrait aussi de démontrer que ce projet-là est attendu depuis longtemps. C'est un projet dont on discute depuis longtemps dans la grande région de Québec et c'est un projet qui est, donc, important.

En mars 2003, ça remonte à si... à aussi longtemps, Mme la Présidente, en fait, on en parlait déjà dans les années 90, et, à l'époque, pour toutes sortes de raisons, on avait décidé plutôt d'y aller pour un projet de voies réservées sur ce qu'on connaît comme étant les lignes Métrobus 800 et 801, avec des autobus qui, par la suite, se sont améliorés. On a augmenté la capacité de ces autobus-là en achetant des articulés pour les faire circuler. Ça, c'était plutôt en 2008. Mais le tramway, à proprement parler, la première étude sérieuse de ce projet-là, c'était en 2003. Donc, il y a déjà assez longtemps, plus de 20 ans déjà. Le réseau de transport de la capitale avait fait faire une étude qui permettait d'identifier que le tramway, c'était le meilleur mode pour la ville de Québec et que, au coût de 650 millions de dollars sur six ans, on arriverait à remplacer les Métrobus entre la Haute-Ville et les banlieues de Charlesbourg et de Beauport, donc sur les parcours 800, 801. Donc, déjà on était déjà sur ces tracés-là, là, qu'on discute encore aujourd'hui avec le projet de tramway qui est sur la table. Et le maire de l'époque, Jean-Paul L'Allier, se donnait quatre ans pour le faire financer par Québec et Ottawa. M. L'Allier, le maire, n'a pas pu mener à terme son projet, il a pris sa retraite, il a été remplacé par Andrée Boucher qui, elle, n'était pas favorable au projet de tramway, malheureusement, ce n'est pas faute d'avoir essayé de la convaincre à l'époque. Cela dit, l'opposition, qui était dirigée par Anne Bourget, a milité pour la réalisation de ce projet-là. Donc, c'est demeuré dans l'espace public, on a continué à en parler et on s'appuyait sur l'étude de 2003 qui avait été commandée par le réseau de transport de la capitale.

En 2007, le décès subit de la mairesse, avec l'élection partielle, a amené finalement le maire Labeaume au pouvoir, qui avait remporté, donc, l'élection. Pendant la campagne, le projet de tramway, on en a parlé aussi. Le maire Labeaume,

au départ, a été opposé à ce projet-là. Cela dit, on estimait, en 2009, qu'un projet tramway à 1,5 milliard de dollars pour 28,6 kilomètres pourrait voir le jour. Et donc ce projet-là continuait de vivre dans l'espace public.

En 2010, à la faveur d'une réflexion, d'un grand débat sur la question de la mobilité durable à Québec, donc le plan de mobilité durable, dont les consultations se sont étalées de 2009 à 2011, on a identifié le tramway comme étant... encore une fois, il revenait dans l'actualité, on l'a identifié comme le moyen utilisé pour se déplacer adéquatement et rapidement, efficacement dans la ville de Québec. Cela dit, le tracé était différent, on passait par le boulevard Charest. Les libéraux de Jean Charest ont proposé... ont financé une étude de faisabilité sur deux ans sur le projet et le projet a donc pu être étudié.

En 2015, le gouvernement du Québec, donc, libéral, a proposé de remplacer le projet de tramway, jugé trop coûteux, par un projet de service rapide par bus. On se rappellera que c'était Sam Hamad qui était responsable de la Capitale-Nationale à l'époque. Donc on a enlevé, finalement, l'idée d'un tramway à Québec pour le remplacer par un projet de SRB.

En 2017, le maire de Lévis, Gilles Lehouillier, annonçait qu'il renonçait au projet de SRB du côté de Lévis. Le chant des sirènes du troisième lien s'était fait sentir du côté de la Rive-Sud. Le maire Lehouillier, le maire de Lévis, a décidé d'aller sur un projet autoroutier, donc du... pour faire du déplacement interrives, et a abandonné le projet, ce qui a effectivement non seulement mis un frein ou même tué le projet de SRB entre Québec et Lévis, mais ce qui a permis une relance vers un projet, un meilleur projet, donc peut-être à un retour vers un meilleur projet.

En automne 2017, Régis Labeaume a défendu l'idée d'un réseau structurant en campagne électorale. Il a été réélu et, en 2018, la ville de Québec et le gouvernement Couillard a présenté un projet de tramway sur un parcours qu'on connaît aujourd'hui, puisque c'est le projet qui a été déposé par la CDPQ Infra, donc, un projet qui part de Sainte-Foy et qui se rend jusqu'à Charlesbourg en passant par le centre-ville de Québec. On parlait d'un projet, là, qui avait aussi une ligne de trambus qui empruntait le chemin du boulevard Charest, qui, donc, permettait de relier Saint-Roch au secteur de l'Université Laval, et cet... donc, on avait une enveloppe aussi, fermée, de 3,3 milliards de dollars, et ce projet-là prévoyait une ouverture du réseau partielle en 2025 et une ouverture complète en 2026. J'en ai parlé, dans une question récemment, donc, dans deux ans, on aurait pu normalement avoir un tramway à Québec.

• (10 h 10) •

Qu'est-ce qui est arrivé entre-temps? Bien, d'abord, l'élection de la CAQ en 2018. Ensuite de ça, en juin 2020, on a axé vraiment beaucoup, au gouvernement du Québec, sur l'idée qu'on devait respecter l'enveloppe de 3,3 milliards de dollars, sachant très bien que de respecter une enveloppe fermée dans des projets d'infrastructure majeurs au Québec, c'est quelque chose... même dans la plupart des pays industrialisés, c'est clairement impossible ou, en tout cas, c'est extrêmement rare. Donc, on a coupé certaines portions du projet, notamment toute la desserte des banlieues et également aussi, là, tout ce qui touchait le trambus qui circulait sur le boulevard Charest. Au Bureau d'audiences publiques en environnement... suite, en fait, au Bureau d'audiences publiques en environnement, la CAQ a réclamé un changement de tracé. En février, mars 2021, le gouvernement a imposé un changement — le projet devait aller vers Charlesbourg, comme je le disais tantôt — pour l'envoyer plutôt vers D'Estimauville. Il y a eu un grand débat sur ce que c'est, la banlieue. Mais là, clairement, on était dans un mode où on était en mode ingérence, c'est-à-dire que, normalement, le tracé est déterminé par la municipalité qui porte le projet et le gouvernement du Québec, dans le fond, se retrouve à être, dans le fond, le subventionneur, le bailleur de fonds, mais la compétence, normalement, du projet, de la gestion du projet relève de la municipalité. Et là, donc, on a forcé le déplacement de la branche qui devait aller vers Charlesbourg vers D'Estimauville. Première ingérence quand même assez importante, et retard, évidemment, aussi dans le projet.

En mars 2021, le projet a été reporté à cause du manque de soumissionnaires, manque de soumissionnaires qui peut être alimenté, évidemment, aussi par le fait qu'il y avait une... de... un climat politique très tendu, des doutes qui étaient émis par le gouvernement de la CAQ dans l'espace public. Évidemment, rien pour rassurer le marché et les éventuels soumissionnaires au projet.

Deuxième ingérence du gouvernement en mars 2022, quand la ministre annonce qu'elle ne veut pas de rues partagées sur René-Lévesque, à l'intersection de la rue Cartier. On est vraiment rendu en... dans de l'ingérence de coins de rue, là, on est clairement dans le domaine du municipal. Et je cite la ministre qui disait : Qu'est-ce qu'ils vont répondre aux gens de Saint-Apollinaire, de Saint-Michel-de-Bellechasse, de Saint-Agapit, de Cap-Santé, de Neuville, de Pont-Rouge? Qu'est-ce qu'ils leur répondent, aux périphéries de la ville de Québec? Encore une fois, donc aussi des ralentissements.

En novembre 2023, le gouvernement du Québec reprend le contrôle du projet et le donne à la Caisse de dépôt et placement du Québec pour évaluer les meilleures options de mobilité pour Québec. Encore une fois, des délais de six mois, au terme duquel, cela dit, en juin, donc, la CDPQ dévoile son projet, sa proposition, dans laquelle on a effectivement un projet de tramway qui reprend essentiellement le tracé initial, Charlesbourg, centre-ville, Haute-Ville et jusqu'à Sainte-Foy. Et engagement, le 13 juin 2024, du premier ministre pour la réalisation de la première phase du projet par la CDPQ Infra. C'est une bonne chose.

Cela dit, le 20 septembre dernier, ça a fait 100 jours que le premier ministre s'est engagé à réaliser la phase I du tramway de Québec. Donc, si on est ici aujourd'hui, c'est parce que ça fait quand même déjà 100 jours qu'on a eu cet engagement-là. On n'est toujours pas rendus à la signature. Puis, vous l'avez entendu, on est... j'ai questionné la CDPQ Infra récemment, lors des audiences du projet de loi n° 61, sur Mobilité Infra Québec. La CDPQ Infra est intéressée à réaliser ce projet-là. Elle y croit. Elle a très, très hâte que la signature arrive rapidement, même chose du côté de la ville de Québec : on est très, très prêt à réaliser ce projet-là. On demandait et je pense qu'on demande toujours une signature provisoire d'une entente entre le gouvernement du Québec et la CDPQ Infra pour que le projet aille de l'avant.

Donc, moi, ce que je veux savoir, après cette longue introduction, c'est qu'est-ce qui fait que ça bloque. Pourquoi on n'a toujours pas cette signature-là? On a un projet très solide. On a la CDPQ Infra. On a la ministre qui a dit

qu'effectivement on n'attendrait pas la CDPQ Infra... on n'attendrait pas l'agence puis on irait de l'avant. Donc, j'aimerais savoir pourquoi ça bloque et quand est-ce qu'on peut s'attendre à avoir une signature.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. Merci beaucoup. Alors, je cède maintenant la parole à la ministre, également pour une période de 10 minutes.

### Réponse de la ministre

#### Mme Geneviève Guilbault

**Mme Guilbault :** Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Salutations à vous. Salutations à votre équipe. Salutations à tous les collègues ici présents en ce beau vendredi matin.

Quelle meilleure façon de finir la semaine et de débiter la fin de semaine que de venir passer deux heures ici pour pouvoir explorer convenablement un sujet, un sujet d'intérêt! Je le dis souvent, c'est comme les motions du mercredi après-midi, ça nous permet de pouvoir parler très, très longtemps d'un même sujet, qui, pourtant, en l'occurrence, dans le cas du tramway, est déjà abondamment traité, quant à moi, au quotidien chaque semaine. Mais, ici, on a le temps d'en parler exhaustivement puis de pouvoir échanger, de présenter les différents points de vue en dehors, comme je dis souvent, des mêlées de presse ou des périodes de questions, où on est cantonnés dans des périodes de 45 secondes, une minute, deux minutes. Donc, là, ici, on a le temps d'en parler longtemps.

C'est drôle, je vous dis ça, mais, en même temps, j'ai l'air ironique, là. Mais c'est sûr que le tramway, c'est un sujet qui revient souvent, là. Moi, depuis les six ans que je suis... en fait, ça fait sept ans que je suis élue et j'ai l'impression que ça fait sept ans que je parle du tramway, probablement... possiblement... fort probablement à chaque semaine, donc... Mais prenons ces deux heures aujourd'hui, Mme la Présidente, puis ça va me permettre de clarifier certaines choses, parce que, sur le tramway comme dans plusieurs autres sujets, des fois j'entends des choses de la part de mes collègues qui... pas nécessairement... ne sont pas nécessairement inexacts, mais, disons, évacuent certains éléments de la réalité qui est pourtant une évidence, là, quand on se penche convenablement et de manière lucide sur la réalité des choses.

Je vais commencer en disant que, parce qu'on parle du tramway aujourd'hui, le projet de tramway, c'est un projet que le gouvernement de la CAQ a toujours soutenu, qu'on soutenait, d'ailleurs, dans l'opposition, parce qu'en campagne électorale, en 2018, c'était dans notre plateforme. Je ne l'ai pas ici avec moi, là, mais c'est facile de retrouver la plateforme électorale de l'époque, tout comme celle de 2022, d'ailleurs, l'élection suivante. La CAQ appuyait un projet de transport structurant pour notre Capitale-Nationale. Ça a été dit pas seulement par nous, par plusieurs, puis je pense qu'on va tous s'entendre ici cet après-midi là-dessus : on a besoin, dans notre Capitale-Nationale, d'avoir un projet de transport collectif structurant, d'envergure, comme toutes les belles grandes villes du monde. Alors, c'est pour... c'est la raison pour laquelle on a toujours soutenu le fait d'avoir un tel projet.

Maintenant, une fois que c'est dit sur le principe, Mme la Présidente, il faut comprendre que ces projets-là, c'est complexe. Mes collègues savent que le premier projet ou la première idée ou... oui, le premier projet qui a été... qui a été déposé en 2018, à l'époque du précédent maire de Québec, à l'époque du précédent gouvernement aussi, c'est-à-dire le gouvernement précédent... le précédent de l'actuel était nous-mêmes aussi, mais donc précédant la CAQ, le gouvernement libéral, le dernier gouvernement libéral, donc, premier projet, avril 2018, si ma mémoire est bonne, qui avait été présenté, un projet qui était évalué à l'époque à 3 milliards, et donc, c'est ça, avec le tracé, là, bon, je ne reviendrai pas sur toutes les versions du tracé qui ont été présentées au fil des discussions, des articles dans les journaux et tout ça, mais il y a eu un premier tracé. Ensuite de ça, il y a eu des variations. Ensuite de ça, nous, on est arrivés, plusieurs rencontres avec la ville de Québec, avec toujours la même volonté assumée, affichée, partagée de tout le monde d'avoir un projet de transport collectif structurant. Une évolution du tracé, comme je l'ai dit, parce qu'il y a des... il y avait des réalités budgétaires. Là, on était rendus à 3,3 milliards dans ce temps-là, 3,3 milliards, et donc, c'est ça.

Et, si on reprend, à l'origine — je me souviens, là, je viens de penser à ça en vous en parlant — à l'origine, les conditions d'appui au projet étaient respect des coûts, étaient une connexion avec la Rive-Sud et une desserte adéquate des banlieues. C'étaient les trois conditions que la CAQ avait évoquées pour soutenir un projet de transport. Et, quand on approchait de l'annonce qui a été faite en mai 2021, toujours de mémoire, le 17 mai 2021, je crois, on a fait l'annonce du REC, vous vous souvenez peut-être, Mme la Présidente, le Réseau express de la Capitale, avec M. Labeaume, à l'époque, qui était le maire de Québec, avec mes collègues aussi, qu'il avait quatre éléments, le Réseau express de la Capitale : il y avait le projet de transport structurant, il y avait le lien interrives, le troisième lien, il y avait aussi des voies réservées et il y avait une connexion avec la Rive-Sud. Et ça, ce projet de Réseau express de la Capitale... et aujourd'hui on a un petit peu son équivalent avec le projet CITE, mais je vais y revenir, de toute façon, on a beaucoup de temps pour parler aujourd'hui, parce que c'est ça, on parle, on parle, finalement, le temps avance, mais donc, à l'origine, le Réseau express de la Capitale, il y avait les quatre éléments qui, pour nous, venaient répondre aux conditions d'appui, au moins pour la desserte des banlieues, au moins pour la connexion avec la Rive-Sud, et, pour ce qui est du respect des coûts... bien là, évidemment, l'avenir nous a prouvé que, puis là, là-dessus, je suis d'accord avec mon collègue, des budgets dans des enveloppes fermées, en pensant que le prix ne va pas augmenter ou ne va pas, disons, fluctuer, mais c'est rare que c'est à la baisse, mais, disons, fluctuer, ce n'est pas réaliste, raison pour laquelle on s'est ramassé avec un projet à plus de 8 milliards quand il a avorté, quand personne n'a voulu soumissionner dessus. Mais donc...

Alors, il y avait ces conditions-là qui, pour nous, étaient importantes. Et je les maintiens aujourd'hui, Mme la Présidente, parce que la question des coûts, disons qu'elle est question à part entière, qu'on pourra traiter dans un

autre bloc, peut-être, ou, enfin... mais la desserte des banlieues, des banlieues de la Rive-Nord et la connexion avec la Rive-Sud, pour nous, ça demeure une grande source de préoccupation dans le cadre d'un projet structurant. Parce que même si on parle d'un projet, un tramway de Québec puis de la ville de Québec, très, très rapidement, quand on est réaliste puis qu'on a une vision régionale puis une vision métropolitaine... Parce qu'on a une communauté métropolitaine. Souvent, métropolitaine, on associe à la CMM et à Montréal, mais on a deux communautés métropolitaines au Québec, une à Montréal, la CMM, et une à Québec, la CMQ. Alors, si on veut avoir une vision régionale qui déborde la limite administrative de la ville de Québec et avoir une vision métropolitaine à Québec, très rapidement, on doit tenir compte de la Rive-Sud de Québec, de la ville de Lévis et des environs de la ville de Québec, même de l'agglomération de Québec, et on le sait...

• (10 h 20) •

D'ailleurs, cette semaine, il y avait, je pense, un article ou quelque chose sur la CMQ qui parlait de transport collectif. Donc, la CMQ, c'est quoi? C'est la ville de Québec, c'est Lévis, c'est le reste de l'agglomération, donc, Saint-Augustin, L'Ancienne-Lorette. On a l'île d'Orléans, on a la Côte-de-Beaupré. Alors, ces gens-là aussi ont voix au chapitre et ont un intérêt, en 2024 pour la question du transport collectif. C'est pour ça que ça nous prend vraiment un projet à vision et à portée régionale. Et c'est pour ça qu'à l'origine, nous, la CAQ, souhaitons la prise en compte de la desserte des banlieues et la prise en compte d'un lien adéquat avec la Rive-Sud, en termes de transport collectif. Bon, alors... Et là il nous dit : Qu'est-ce qui est arrivé? Parce que là, il nous dit, il y avait un tramway, et là ça aurait pu, là... Des fois, j'ai l'impression de l'entendre que, par magie, ça aurait pu arriver du jour au lendemain puis, aujourd'hui, le tramway serait construit au complet si la CAQ n'était pas arrivée. Évidemment, ça n'a pas de sens, Mme la Présidente.

Donc, qu'est-ce qui est arrivé, entre autres choses? En novembre 2023, à la suite d'un long processus, puis là je pourrai revenir sur le détail des étapes, parce que, depuis notre arrivée en 2018, plusieurs fois... Il y a eu, évidemment, plusieurs étapes. Il y a eu un appel de qualification au départ. On se souvient, à l'origine, le précédent maire de Québec décidait d'y aller en bloc, de faire un premier appel de qualification sur conception, réalisation, matériel roulant, infrastructures, tout ça en même temps dans un seul lot, dans un seul lot, pas nécessairement dans le sens des lots en termes de réalisation, mais dans un seul bloc, faire un appel de qualification, éventuellement, un appel de propositions, puis éventuellement un appel d'offres, pour tout ça en même temps. L'avenir lui a fait réaliser que ce n'était probablement pas à son avantage, parce qu'il y avait un seul soumissionnaire, limite la concurrence, pas nécessairement sain d'un point de vue budgétaire parce que l'argent est rare partout. Alors, le précédent maire de Québec avait décidé de refaire le processus en le scindant en deux : d'une part, faire un appel sur le matériel roulant, d'autre part, faire un appel sur les infrastructures. C'est ce qu'il a fait. Le processus du matériel roulant a eu lieu.

On se souvient, Alstom a remporté... bien, remporté, c'est-à-dire, c'est Alstom finalement qui a été retenu pour la construction du matériel roulant, qui a obtenu le contrat. Et, par la suite... Puis il faut dire aussi que le gros morceau dans le budget du tramway... Puis, en parallèle de tout ça, les coûts augmentaient sans arrêt, là, mais comme j'ai dit, j'aurai l'occasion de revenir sur les coûts, mais le gros morceau des coûts était associé à l'infrastructure plus qu'au matériel roulant. Et donc l'appel d'offres sur l'infrastructure allait être très, très, très déterminant dans la suite des choses pour ce qui est de la réalisation du projet de transport structurant à Québec. Et quel a été le dénouement de l'appel d'offres sur les infrastructures? Parce que ça, c'est un élément qui est, comme je l'ai dit, extrêmement déterminant pour la suite, mais jamais je n'entends le député de Taschereau, qui parle de transport collectif très, très régulièrement et du tramway régulièrement, jamais je ne l'entends nommer cette réalité-là, Mme la Présidente. Donc, moi, je vais la nommer — ma minute achève — puis je vais y revenir plus tard, parce que c'est très déterminant dans le destin de ce projet-là : aucune entreprise, aucun consortium n'a soumissionné sur l'appel d'offres pour l'infrastructure dans le projet de tramway, tel qu'il était en date de novembre, tel qu'il était envisagé à l'automne 2023, aucune soumission, aucune. Ça, ce n'est pas la faute de la CAQ, ce n'est pas Geneviève... ce n'est pas la députée de Louis-Hébert, ce n'est pas... ce n'est pas le député de Taschereau, ce n'est pas le maire de Québec, c'est la réalité du marché. C'est... Ça, c'est la vraie vie, Mme la Présidente, là, la vraie vie, là, personne ne soumissionne. Alors, selon mes collègues, qu'est-ce qu'on aurait dû faire? Si on avait laissé ça comme ça, aujourd'hui, on serait en train ici juste de dire : Bon, bien, personne n'a soumissionné, qu'est-ce qu'on fait avec ça? Qu'est-ce qu'on fait?

Une semaine plus tard, on confiait un mandat à la CDPQ Infra, sachant sa capacité de réalisation, parce qu'ils sont en train de faire le REM. Et puis, là, mon temps achève, donc je vais y revenir plus tard, mais donc, grâce à ça, six mois plus tard, dans le respect du six mois qu'on avait dit, en juin, ils ont déposé un rapport avec un très beau projet à portée régionale.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. Merci beaucoup. Alors, nous allons maintenant débiter la période d'échange. Donc, M. le député de Taschereau, vous avez la parole pour une période de cinq minutes.

### Argumentation

**M. Grandmont :** Merci, Mme la Présidente. D'abord, revenir sur la réalité de la vraie vie, là, on va parler de ça pour commencer. La ministre pose une bonne question. Tout d'abord, il y en avait des... il y en avait des soumissionnaires qui étaient en... qui étaient... qui voulaient soumissionner sur le projet, excusez-moi. Il y en avait qui étaient... qui voulaient aller jusqu'au bout du projet. Ce qui arrive aussi, dans ce genre de contexte dans lequel on est actuellement, c'est que la réalité politique fait que ça crée des incertitudes. On l'a déjà dit, là, déjà, en partant, chaque année de retard, c'est 100 millions de dollars qu'on perd juste par l'inflation. Puis ça, c'est une estimation du vérificateur général de la ville de Québec, il y a longtemps, lors des premières années, des retards qui s'accumulaient, là, au niveau du tramway.

Avec l'inflation qui a suivi, on peut certainement estimer que ce 100 millions de dollars par année là a dû augmenter beaucoup. Donc, déjà, ça, c'est une cause de l'augmentation des coûts, la première des choses.

La deuxième des choses, c'est que, quand on crée un climat d'incertitude, on envoie des signaux très, très clairs au marché. On le voit dans le cas de d'autres projets. Si le gouvernement est très favorable puis dit : On va de l'avant, on va être là, on va être présents pour financer le projet, les investisseurs sont beaucoup plus rassurés d'investir puis aller de l'avant dans un projet. Puis c'est exactement la même chose qu'on remarque dans les sondages aussi. N'eût été du ralentissement causé par l'ingérence, par les doutes émis par le caucus caquiste de la région de Québec, n'eût été de cela, l'appui au projet serait peut-être resté en haut de 50 % tout le temps. Il y a un rôle politique important dans ce genre de projet là et la ministre ne peut pas l'ignorer.

**Mme Guillemette** : ...faire attention avec le mot «ingérence» pour ne pas porter d'intentions.

**M. Grandmont** : Si... si une ministre... Je vais répondre, quand même, parce que si la ministre décide d'aller discuter de ce qui se passe au coin de la rue Cartier et René-Lévesque, on n'est clairement pas dans son champ de compétence. Le...

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

**M. Grandmont** : Merci beaucoup. Merci beaucoup. L'autre chose, on a eu beaucoup de ralentissements dans le projet, soi-disant parce que le projet ne répondait pas à une desserte des banlieues. J'ai cité à la ministre tantôt, ça me fait toujours rire... bien rire cette citation-là : «Or, le gouvernement, le premier ministre, aujourd'hui — pas aujourd'hui, mais en juin — a décidé d'appuyer la phase I proposé par CDPQ Infra en excluant la partie SRB de cette phase-là.» La partie qui justement aiderait à desservir les banlieues et Lévis, l'autre côté du fleuve. Il y a comme un deux poids, deux mesures, une forme d'incohérence dans ce qui est dit sur ce qu'on voulait à l'époque et ce qu'on veut réaliser aujourd'hui.

Mais moi, j'aimerais aller sur un autre sujet, la question du fédéral. D'abord, j'espère que Mme la ministre sera à nos côtés pour se battre pour qu'on aille chercher l'argent du fédéral, notre argent à nous, d'abord, garantir le 40 % sur le premier montant de 4 milliards qui avait été prévu au départ, mais ensuite aussi, peu importe la couleur du prochain gouvernement, s'assurer qu'on ira chercher l'argent qui doit nous revenir, qui nous permettra d'améliorer la mobilité ici, à Québec. Mais j'aimerais aussi entendre la ministre sur la déclaration sur la motion proposée par le premier ministre la semaine passée. En gros, sa motion disait d'appuyer un gouvernement en particulier, à faire tomber... Le gouvernement Legault, sachant très bien que les sondages indiquent tout à fait que, si on a une élection à courte échéance, c'est un gouvernement conservateur qui serait en place, on a Pierre Poilievre qui est à la tête de ce parti politique là, Pierre Poilievre est clairement plus anti-tramway qu'Éric Duhaime, qui est notre champion anti-tramway ici, au Québec, donc, j'aimerais savoir, la ministre, est-ce qu'elle est d'accord avec la motion qui a été déposée par son premier ministre? Est-ce qu'elle est d'accord avec la motion, donc? Est-ce qu'elle est d'accord pour dire ou... si elle est d'accord, finalement, pour dire que, si c'est un gouvernement conservateur, elle va se battre pour aller chercher l'argent parce que là, pour l'instant, là, ce qu'on remarque, c'est qu'il y a toutes les chances que ça soit un gouvernement conservateur qui se retrouve au gouvernement, si les souhaits du premier ministre se réalisent, et on risquera d'avoir de la difficulté à réaliser le tramway. Donc, est-ce qu'elle est d'accord avec la motion déposée par le ministre... le premier ministre la semaine dernière? Et est-ce... Qu'est-ce qu'elle va faire de cette situation-là si jamais le Parti conservateur du Canada venait au pouvoir?

Moi, c'est une question qui me... m'obsède ces temps-ci, puis j'espère que ça la préoccupe grandement, elle qui veut réaliser le tramway, elle qui veut améliorer la fluidité ici, dans la grande région de Québec. On se retrouve avec un parti qui appuie ouvertement un parti anti-tramway au fédéral. Je sais qu'on a des discussions puis qu'on a des visions différentes des fois sur ce que le fédéral apporte ou n'apporte pas dans le projet de tramway. J'ai passé le message aussi au ministre, maintenant au nouveau lieutenant québécois, pour s'assurer que l'argent soit au rendez-vous. J'espère que Mme la ministre fera la même chose.

**La Présidente (Mme Tremblay)** : Merci. Donc, je cède maintenant la parole pour une période de cinq minutes à Mme la ministre.

• (10 h 30) •

**Mme Guilbault** : Oui. Merci, Mme la Présidente. Écoutez, il y a tellement de choses à dire, là. Je voulais aborder certaines choses, mais, je pense, je pourrais faire le cinq minutes au complet juste sur le revirement de Québec solidaire à propos de la réalité, encore une fois, vraie vie, réalité du financement du fédéral, parce que — vous assistez comme moi à la période de questions à tous les jours — combien de fois on l'a vu se lever ici en achetant aveuglément la position du fédéral, de certaines personnes du gouvernement libéral fédéral actuel qui prétendaient dans les journaux être au rendez-vous? Ça, c'est leur formulation consacrée : On est au rendez-vous. Bon, mais qu'est-ce que ça veut dire dans la vraie vie?

Moi, pour moi, un rendez-vous, c'est de l'argent. Or, tu peux dire aux journalistes que tu es au rendez-vous, mais, après ça, moi, dans la vraie vie, je négocie avec eux, je fais mes demandes et j'attends le chèque, et le chèque, il n'arrive pas. Ça, c'est la différence entre se baser sur les articles de journaux et sur ses propres idées et se baser sur la réalité de ce qui se passe. Et donc le député de Taschereau se levait ici... Puis là, dans le temps, le fédéral avait une formulation vague sur le tramway, tu sais, c'était... c'est ça, c'étaient toujours les mêmes... On est là, au rendez-vous. Ça

fait que, là, ça insinuait qu'ils mettaient quasiment 4 milliards à eux seuls sur le projet. Et mon collègue achetait ça puis il se levait ici. Puis j'allais le voir, je lui expliquais : Ce n'est pas ça, voyons... Penses-tu qu'ils sont... Pensez-vous... Pense-t-il que, si on avait 4 milliards du fédéral, on serait encore en train d'en parler puis de courir après l'argent? Ça n'a pas de bon sens, voyons! Le fédéral ne met pas 4 milliards sur le tramway. Mais eux, ils pensaient ça.

Mais là je suis contente parce que tout ça, ça fait des mois, puis on a plusieurs tribunes, on a été aussi en commission parlementaire ensemble, on est dans différentes occasions, et j'ai l'impression, peut-être aussi avec mon collègue de Nelligan, qui, lui, a l'air de comprendre qu'on manque d'argent du fédéral puis qui m'appuie aussi là-dedans, peut-être qu'il a fini par comprendre, lui aussi, que l'objectif, quand tu sièges au Parlement du Québec, ce n'est pas de venir défendre le fédéral à l'encontre de la réalité contre le gouvernement du Québec, c'est de te joindre au gouvernement du Québec pour le bien des Québécois, qui paient des taxes puis des impôts, et de demander de l'argent au fédéral. C'est comme ça que ça devrait fonctionner ici.

Alors là, tant mieux, tant mieux si avec le... Puis, en plus, il faut bien le dire, là, le ministre fédéral des Transports... Je n'ai pas mon article ici. C'est parce que je n'ai jamais mes... je n'ai jamais rien avec moi, mais, en tout cas, le ministre fédéral, celui qui était ministre fédéral des Transports jusqu'à tout récemment, M. Rodriguez, on peut le nommer, on peut le nommer ici, M. Rodriguez, tu sais, lui-même dans les... dans un journal de *La Presse*... un article de *La Presse* a reconnu : Il faudrait devancer le financement du transport collectif parce que c'est vrai qu'il n'y a plus de programme puis c'est vrai que ça ne fonctionne pas. Tu ne peux pas avoir, comme je disais, la parole verte et le geste gris. Et donc j'espère qu'avec mes amis libéraux il va... il va transposer la même philosophie dans le cadre, du moins, de la course à la chefferie. On verra qui la remportera.

Bon, il me reste quand même deux minutes. Donc, c'est ça. Alors là, je vais tenir pour acquis que tout le monde... je ne sais pas, le Parti québécois, ils en sont où, eux autres, dans ces affaires-là, mais, au moins, on est trois maintenant ici à dire que le fédéral ne peut pas laisser un trou dans le financement du transport collectif de trois ans, entre le 31 mars 2023 et 2026, tout en ayant des grands discours comme quoi ça prend du transport collectif et tout en refusant de payer pour des routes. Je reviens toujours là-dessus, là. Le fédéral paie un sixième lien en Outaouais, puis ça, ça ne les dérange pas, puis là, ici, il y aurait un problème à en payer un à Québec. Tu sais, alors, à un moment donné aussi, il faut être cohérent.

Bref, je vais revenir aussi sur Lévis, il me reste le temps de faire un point sur Lévis, puis je reviendrai sur le reste dans les autres blocs, parce qu'il me dit... Nous, on s'est engagés à réaliser la phase I, donc la partie tramway entre Le Gendre et Charlesbourg, qui n'est pas tout à fait le même Charlesbourg que le projet d'origine, mais donc qui arrive à Charlesbourg. Et il me dit : exclu, le SRB. Mme la Présidente, là, je vais être claire. Pour nous, l'interconnexion avec la Rive-Sud, elle est cruciale. Pour nous, c'est une évidence. Il faut le faire en collaboration avec les élus. Alors, je ne sais pas si mon collègue de Taschereau a l'habitude de parler avec la ville de Lévis. Nous, on leur parle régulièrement, encore hier, on leur a parlé. Je l'invite à leur... à lui poser... à leur poser la question : Veulent-ils le SRB tel que prévu par la caisse? Est-ce que c'est absolument ce projet-là qu'ils veulent ou est-ce qu'ils souhaitent au contraire qu'il y ait des discussions puis qu'on arrive avec le meilleur projet? Parce que nous, le gouvernement du Québec, encore une fois, on met 82 millions dans des voies réservées sur Guillaume-Couture. Je ne sais pas s'il va à Lévis des fois, mais, quand tu arrives dans le coin des Galeries Chagnon, c'est déjà très congestionné. Il y a un gros chantier. Donc, il y a déjà des choses qui se font, là, sur Guillaume-Couture. Alors, je l'invite juste à avoir la discussion avec la ville de Lévis, puis, après ça, on pourra s'en reparler, peut-être ailleurs qu'ici, là, mais la ville de Lévis souhaitait même être rassurée à l'effet qu'on aura des discussions avec eux et qu'on va faire le projet ensemble, un projet qui convient à tout le monde. Et donc c'est exactement ce qu'on fait, Mme la Présidente. Donc, on va de l'avant, encore une fois, avec un projet à portée régionale, dans le respect de tous les élus locaux.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. Je cède maintenant la parole pour cinq minutes à la députée de Roberval.

**Mme Guillemette :** Bonjour, Mme la Présidente, salutations aux collègues. Merci d'être ici aujourd'hui. Moi, je viens de Roberval, du comté de Roberval. Vous savez que le tramway, c'est loin de chez moi, mais, par contre, je suis très heureuse d'être ici aujourd'hui, parce que j'en apprends plus sur ce dossier-là. Puis, comme citoyenne, à quelques jours par semaine, de Québec, et demeurant dans le coin de l'Assemblée nationale, bien, pour moi, là, c'est important d'être ici puis de bien comprendre. Donc, merci au député de Taschereau d'avoir initié cette interpellation-là ce matin. Donc, comme je le dis, je suis heureuse d'être ici pour discuter d'un projet qui façonnera l'avenir de la belle ville de Québec — c'est vrai que Québec, c'est vraiment une belle ville — mais qui va aussi améliorer la qualité de vie des citoyens et des citoyennes de Québec.

On a entendu les critiques de l'opposition, leur empressement à remettre en question l'échéancier du projet, puis je les comprends, il faut... pour eux, ça ne va jamais assez vite. Pour nous, ça ne va jamais assez vite non plus, mais je pense qu'il faut prendre le temps de bien faire les choses, parce que c'est important de répondre aux préoccupations avec clarté, rigueur et pragmatisme. L'impatience des partis d'opposition semble souvent, peut-être, un peu en dehors de la réalité d'un projet d'une telle envergure. Le tramway, c'est une infrastructure majeure, c'est une infrastructure complexe et importante qui demande une planification minutieuse...

**M. Derraji :** ...prêter des intentions aux oppositions par rapport au troisième lien. Vous pouvez rester au tramway...

**La Présidente (Mme Tremblay) :** O.K. Je vais juste vous inviter, là, à la prudence dans les propos, puis on revient à l'interpellation. Merci.

**Mme Guillemette** : Désolée, je fais attention, Mme la Présidente.

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

**Mme Guillemette** : Donc, ça demande un dialogue puis une planification minutieuse, un dialogue constant avec toutes les parties prenantes, la ministre vient de le dire et de donner des bons exemples également, là. Donc, gouverner, c'est aussi savoir tempérer l'impatience avec la responsabilité. C'est un projet qui est vraiment attendu par l'ensemble de la population. Ça symbolise non seulement une avancée en termes de mobilité durable, mais également une réaffirmation de notre engagement envers la modernité de nos infrastructures et la lutte contre les changements climatiques. Parce que, oui, ça aura un impact majeur, on le souhaite, sur les changements climatiques.

Depuis plusieurs années, on constate que la congestion routière à Québec, ça ne cesse de croître. Les automobilistes perdent un temps précieux dans les embouteillages, ce qui affecte non seulement leur productivité, mais aussi leur qualité de vie. Comme on le sait, le transport, c'est l'un des secteurs les plus polluants au Québec. C'est responsable de 40 % de nos gaz à émission... gaz et... avec émissions de... les GES, et il est donc impératif de repenser notre manière de... notre manière de nous déplacer. Puis le tramway, bien, ça constitue une bonne réponse à cette problématique-là. Donc, en réduisant le nombre de véhicules sur nos routes puis en encourageant un mode de transport plus propre, nous faisons un pas important vers la réalisation de nos objectifs communs au niveau des changements climatiques. En misant sur un réseau de transport structurant comme le tramway, on propose... on pose un geste fort en faveur de la mobilité durable, qui témoigne de notre volonté de laisser aux générations futures une planète plus saine et un environnement préservé. Je pense qu'ici on a toute cette préoccupation-là pour avoir une planète plus saine et laisser aux générations futures un environnement meilleur.

Le tramway, ça ne se limite pas à être un simple projet de transport, c'est un levier de développement urbain qui est inclus dans le projet de Réseau express de la Capitale. Ce projet améliorera l'accès à certaines zones. Il permettra d'attirer de nouvelles entreprises, d'encourager le développement immobilier et de favoriser la création d'emplois. De plus, il facilitera les déplacements pour les travailleurs, les étudiants et les familles en renforçant l'attractivité du Québec en tant que lieu où il fait bon vivre, travailler et étudier.

On vit à une époque où le cynisme politique se répand rapidement. Donc, dans ce contexte, il est crucial d'encourager une approche constructive des débats publics. Le tramway de Québec offre une belle occasion pour tous les partis politiques de collaborer afin d'assurer sa réussite. C'est important pour nous, c'est important pour les gens de Québec. Le tramway, c'est un projet qui appartient aux citoyens de Québec et c'est pour eux que nous nous engageons à le mener à bien. Le gouvernement prendra le temps nécessaire pour s'assurer que ce projet soit un succès sur toute la ligne, qu'il respecte les standards de qualité attendus et qu'il contribue à la prospérité de la magnifique ville de Québec. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Tremblay)** : C'est terminé? Parfait. Merci. Alors, je vais maintenant passer la parole, pour cinq minutes, au député de Nelligan.

• (10 h 40) •

**M. Derraji** : Bonjour, Mme la Présidente. Bonjour, chers collègues. Mme la ministre, vous êtes une personne très compétente, studieuse, et je vous reconnais ces qualités. Je vais vous demander, s'il vous plaît, si vous avez le temps de prendre un stylo, de noter mes questions. Je ne vais pas refaire le passé. Je tiens juste à rappeler à la charmante députée de Roberval que c'est l'ex-député de Roberval qui a signé l'entente sur le tramway. Ça serait une fierté aussi pour la nouvelle députée de Roberval.

Mme la ministre, on ne va pas refaire le passé. Vous avez fait perdre six ans à la population de la ville de Québec. Il n'y a pas de tramway et il n'y a pas de projet initié. Ce ne sont pas uniquement mes propos, ce sont les constats.

Maintenant, on va se projeter dans le futur, quitte à prendre les cinq minutes à répéter la même question. Mais, s'il vous plaît, Mme la Présidente, j'aimerais bien que Mme la ministre nous réponde. Pourquoi? La population nous écoute et veut savoir nous sommes rendus où. Il y a des journalistes dans la salle; eux aussi, ils ont des questions. Et la question qui tue, Mme la Présidente : À quel moment ça sera signé, votre entente avec la Caisse de dépôt?

Et je n'ai pas de problème à ce que vous puissiez me corriger sur les hypothèses que j'ai. On m'a dit que ça tarde parce que la caisse est en train de négocier avec vous. La caisse, ce n'est pas un organisme à but non lucratif, on le sait, vous le savez mieux que moi, Mme la ministre. Votre ministère a arrêté des chantiers, votre ministère a coupé dans des programmes. Vous êtes en train de livrer la marchandise au ministre des Finances, parce qu'il y a un trou budgétaire de 11 milliards et il y a une mise à jour économique qui s'en vient au mois de novembre. La question qu'on veut savoir : À quel moment vous prévoyez qu'on va passer à un chantier? Donc, quitte à répéter mes questions pour les cinq minutes, je veux absolument avoir ces réponses.

Si aujourd'hui on ne peut pas refaire le passé... mais Mme la ministre est responsable du futur. Et de quoi elle est responsable aujourd'hui? À quel moment l'entente sera signée, l'entente intérimaire avec la Caisse de dépôt? Parce que si l'entente n'est pas signée, nous sommes en train de perdre un temps énorme qui va coûter aux contribuables de l'argent. Donc, à quel moment, selon ses prévisions, l'entente sera signée? Le maire de Québec a demandé fin septembre. Et quand on va sortir des travaux préparatoires pour passer à un véritable chantier? Aujourd'hui, je vais applaudir Mme la ministre, elle va me dire : M. le député de Nelligan, chantier lancé en 2026.

Je vais répéter mes questions : À quel moment la ministre aujourd'hui s'engage à signer l'entente avec la Caisse de dépôt? C'est ça qui bloque. La Caisse de dépôt est en train de négocier avec le ministère pour une somme pour qu'ils puissent commencer le travail. C'est là le nerf de la guerre. C'est un élément important.

Deuxième élément : À quel moment la ministre prévoit qu'on va passer à un véritable chantier? Est-ce que, selon ses propres calculs aujourd'hui, le chantier sera lancé en 2026, en 2027, en 2028? C'est quoi, la date du lancement du chantier?

Donc, je répète, deux questions : À quel moment l'entente sera signée avec la Caisse de dépôt? On entend toutes sortes de choses, et Mme la ministre est au courant, elle sait qu'il y a eu beaucoup d'enjeux sur le terrain par rapport à des coupures de programmes, mais ce que je veux savoir aujourd'hui : À quel moment l'entente sera signée avec la Caisse de dépôt? À quel moment on prévoit passer à un chantier? Et êtes-vous capable de vous engager publiquement pour 2026? Est-ce qu'aujourd'hui, la ministre est prête à confirmer que le chantier du tramway serait lancé en 2026? Donc, à quel moment l'entente sera signée? À quel moment on prévoit passer à un chantier? Et est-ce que vous êtes capable aujourd'hui de vous engager avec une date précise pour 2026?

Alors, Mme la Présidente, j'ai été très précis dans mes propos. J'ai trois questions. Mme la ministre a cinq minutes. Elle a le verbe, elle est très bonne à faire ça, mais, s'il vous plaît, j'ai trois questions, il y a des gens qui vous écoutent, il y a des journalistes qui vous écoutent, ces trois questions, tout le monde au niveau de la Capitale-Nationale se pose les mêmes questions. J'en ai uniquement trois. J'espère que je vais avoir les réponses par rapport à mes trois questions. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. Mme la ministre, vous avez maintenant cinq minutes.

**Mme Guilbault :** Oui. Merci, Mme la Présidente. Je vais aller sur un autre point. D'abord, simplement dire, finalement, je l'ai, mon article. Regardez ça ici, là. M. Rodriguez qui dit que ça prend... «Il faut devancer le financement fédéral. Une chose est sûre on n'arrêtera pas de financer des projets de transport collectif, c'est trop important.» Alors, on souhaite vraiment, là...

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Non, mais c'est parce que c'est important. Ils me disent : C'est quand, un chantier, puis tout ça? Il va falloir que les gens engagent des sommes parce que ce n'est pas la ville qui va être capable de tout payer puis ce n'est pas le gouvernement du Québec qui va être capable de tout payer. Et tout cela survenait alors que les sociétés de transport — Toronto, Montréal et Vancouver — ont réclamé à Ottawa de devancer le financement promis dans le nouveau fonds permanent pour le transport en commun. C'est comme je le disais tantôt, à part Québec solidaire et le député de Taschereau, tout le monde avait compris qu'il y a un trou dans le financement du transport collectif, et les sociétés de transport elles-mêmes réclament qu'on devance le financement fédéral. Donc...

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Bien, Mme la Présidente, je pense que j'ai le droit de dire ce que je veux, non? Bon, toujours est-il que... Élément important, puis je voulais en parler, puis là je pense que, justement, ça va avec un peu ce que mon ami... mon... voyons, le député de Nelligan nous dit. Je pense que, pour rassurer tout le monde, et là j'ai pris les dates, là, tu sais, je n'irai même pas de mémoire, là, j'ai les dates, là, comme ça, ici, parce que le rapport a été déposé le 19 juin ou, en tout cas, autour du 19 juin, là, mais donc le 19 juin, officiellement, les travaux commençaient. Parce que les suites du rapport, puis pour la partie pour la partie tramway, pour le projet CITE, c'est de le faire avancer, c'est de faire avancer. Puis là, bien, évidemment, il y a une structure de gouvernance, il y a différents comités techniques, exécutifs, etc., mais il y a des rencontres de travail, là, toujours dans la vraie vie, là, tu sais, la vraie vie au quotidien, il y a des rencontres de travail qui se font. Évidemment, les trois principaux joueurs sont mon ministère, la Caisse de dépôt et la ville de Québec, notamment via son bureau de projet. Donc, 19 juin, 19 juin, il y a eu une rencontre entre les trois pour organiser la suite du projet à court terme. Il y a un comité de transition formelle qui a été formé, et tout ça. Et ce comité de transition là s'est rencontré le 3 juillet, le 17 juillet, le 20 août et le 24 septembre. On est quelle date aujourd'hui, le 25, 26? En tout cas, ça ne fait pas longtemps, ça, là, c'est cette semaine. Cette semaine, le comité de transition s'est rencontré. Tu sais, c'est important que les gens sachent ça, là, parce qu'en dehors du Parlement, il y a des choses qui se passent. Et le projet, il avance. Le comité s'est réuni le 24 septembre et, en parallèle du comité de transition, il y a des ateliers de travail entre les trois, la caisse, le ministère, la ville. Donc, ateliers de travail : 3 juillet, 10 juillet, 2 ateliers; 17 juillet, 2 ateliers; 18 juillet, 24 juillet : 2 ateliers; et 24 septembre, encore une fois, aujourd'hui... cette semaine. Donc... et, à travers ça, plein d'autres rencontres, discussions, évidemment, à toutes sortes de niveaux. Moi, j'ai beaucoup de rencontres, on a tous beaucoup de rencontres, mes sous-ministres et tout ça. Donc, avec aussi... parce qu'il y a des partenaires, là, c'est sûr, par exemple, l'Environnement, le Trésor, et tout ça. Donc, il y a des gens qui doivent aussi faire partie de ces travaux-là avec lesquels on a des rencontres, en plus de ce que je vous décris là, qui sont vraiment des ateliers de travail et des rencontres des divers comités, avec les trois principaux partenaires du projet.

Donc, pour le bénéfice de tout le monde, là, les derniers ateliers de travail et les dernières rencontres du comité de transition, 24 septembre, il y a deux jours ou trois jours.

Alors, ça, qu'est-ce que ça veut dire, Mme la Présidente? Puis, vous remarquez, les dates que je vous donne, là, des dates en juillet, des dates au mois d'août, il y a des dates en septembre, des mois qui, des fois, on peut penser, tu sais, les gens ont tendance à prendre des vacances, puis tout à fait sain et normal, j'en ai pris aussi, j'espère que vous aussi, Mme la Présidente, mais ça n'a pas empêché que les choses avancent, tu sais, parce que nous, quand on a reçu le rapport de la Caisse, le signal a été envoyé très clairement, et le premier ministre, la même chose aussi : on veut que

les choses avancent. Là, on a eu le rapport de la Caisse en juin. On ne veut pas qu'après ça, jusqu'en mois de septembre, il ne se passe rien, en disant : On va prendre nos vacances, puis on regardera ça en revenant, là, tu sais. Alors, les choses ont continué d'avancer tout l'été, continuent d'avancer actuellement.

Ça fait que je pense que ça répond et... Puis, une date de chantier, je pense que, là, le collègue, ou, en tout cas, il parlera à ses collègues libéraux qui étaient là à l'époque où ils ont lancé le REM avec la CDPQ Infra, au début d'un projet comme ça, c'est insensé de penser qu'aujourd'hui je peux lui donner une date de début de chantier ou de fin de chantier sur la phase I du tramway. Ça n'a pas de sens, Mme la Présidente. Donc...

Mais ce qui est important, c'est que les choses avancent. Et c'est en faisant avancer les choses, en ayant des rencontres, des... je n'ose pas dire «doer» ici, là, mais, en même temps, c'est ça, là, les gens qui vont le faire, le projet, tu sais, qui vont le faire avancer, qui vont nous permettre, après ça, éventuellement, d'aller dans les appels, les appels de qualification, les appels d'offres, et tout ça, pour avoir des gens, puis signer des contrats, puis aller de l'avant avec le projet, puis avoir un chantier. Il faut que ces choses-là se passent. Et ces choses-là se passent à toutes les semaines depuis le dépôt du rapport de la Caisse.

• (10 h 50) •

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. J'invite maintenant le député Vanier-Les Rivières à prendre la parole pour cinq minutes.

**M. Asselin :** Merci, Mme la Présidente. Alors, moi aussi, je salue mes collègues pour participer à cette interpellation-là. Salutations, Mme la ministre. Alors, on va parler un peu de transport et de mobilité durable dans le Québec. Je suis heureux de participer à ces débats-là. J'aurai l'intention de parler du dépôt du rapport du CDPQ Infra, qu'on a... disons, qui a été lancé le 20 novembre et accepté dernièrement. Alors, je suis très content de pouvoir en parler.

Moi-même, à titre de député de Vanier-Les Rivières, je suis très heureux puis je porte intérêt à ce projet-là parce que le circuit intégré de transport express appelé CITE, bien, il va comprendre éventuellement une antenne dans Lebourgneuf, qui est dans mon comté. Alors, j'espère que cette prise de position là ne constitue pas de l'ingérence. J'ai trouvé le terme un peu excessif tantôt. Mais je dis que je suis content de ça.

Il est primordial que le choix du mode du transport, tout comme son implantation, puisse s'intégrer de façon harmonieuse au milieu traversé, tout particulièrement si l'on considère le riche patrimoine historique et culturel de la ville de Québec. Donc, également, les solutions qui ont été proposées, bien, ça contribue à l'atteinte des politiques et des objectifs du gouvernement. Puis je vais les énumérer parce qu'il semble que, souvent, on les oublie dans le débat qui nous occupe. La réduction de la congestion routière et l'augmentation de l'adhésion au transport actif, collectif, le gouvernement y croit, M. le député. La lutte aux changements climatiques, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'électrification des transports conformément au Plan pour une économie verte de 2030, PEV, donc, ça aussi, on y croit. Le respect de la planification et de la législation existantes en matière d'aménagement et de développement du territoire, on y croit également.

Donc, la CDPQ Infra a effectué une analyse comparative de plusieurs modes de transport en prenant en compte les critères suivants : la capacité du mode, la vitesse commerciale et maximale comme telle, l'insertion urbaine, la compatibilité avec le climat québécois, les contraintes techniques, l'évolutivité, les coûts, le caractère structurant du mode. Donc, tous ces critères-là ont été pris en compte par le CDPQ Infra, et puis on en a pris acte. Plusieurs modes de transport ont été analysés, tels le métro, le métro léger, le tramway ou le tram-train, le service rapide par bus, le SRB, les services rapides d'autobus express et les lignes de bus à haute fréquence. Il est entendu, pour respecter nos objectifs en matière d'électrification des transports, tous les modes analysés ont été alimentés par l'électricité. Donc, déjà, à la prise en charge du mandat, CDPQ Infra a adopté une approche collaborative avec les divers partenaires pour répondre aux mandats dans les... importants. Je parle ici du RTC, du MTMD, du bureau de projet du tramway de Québec.

De plus, donc, le CDPQ Infra a installé un programme de rencontres et d'échanges entre les parties prenantes de tous les secteurs, parmi lesquels on retrouve des élus, des groupes économiques, environnementaux et des transports, des représentants des générateurs de déplacements, tel que la discussion a porté, puis CDPQ Infra a pu constater la diversité des besoins, des objectifs et des préoccupations. Dans certains cas, des documents contenant des renseignements et des techniques ont été transmis, ce qui a permis l'analyse.

Donc, j'y reviendrai dans mon deuxième bloc pour expliquer pourquoi est-ce que le tramway a été privilégié comme moyen de transport structurant pour la ville de Québec.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. Alors, je cède maintenant la parole pour cinq minutes au député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Merci, Mme la Présidente. Bien, je suis content d'entendre le député de Vanier-Les Rivières avoir autant d'enthousiasme pour la mobilité durable dans la grande région de Québec. En même temps, je ne peux pas m'empêcher de me poser la question sur les informations qu'il a en sa possession. Il se dit enthousiaste par rapport au projet déployé, parce qu'évidemment, il y a une antenne qui est prévue pour desservir Lebourgneuf; d'un autre côté, moi, j'ai écouté la conférence de presse du premier ministre qui était accompagné du ministre responsable de la Capitale-Nationale et de la ministre responsable des Transports et de la Mobilité durable, puis il n'y a pas eu d'engagement pour Lebourgneuf, il n'y en a juste pas eu. On n'a même pas eu un engagement complet sur la phase I proposée par la CDPQ Infra. Donc, peut-être a-t-il accès à des informations que nous n'avons pas de notre côté, mais pour l'instant, moi, je n'ai pas entendu le gouvernement du Québec annoncer qu'il allait desservir, bien que moi, je le souhaite personnellement, mais desservir Lebourgneuf avec une ligne de transport collectif à haute fréquence et à haute capacité.

C'est quand même un noyau de la ville de Québec important, le troisième, troisième lieu de destination quand on regarde les Enquêtes origine-destination, troisième lieu d'importance dans la ville de Québec après le centre-ville puis le secteur Laurier. Je ne comprends pas pourquoi on ne planifie pas déjà, on ne s'engage pas déjà dans une perspective de développer le transport collectif de manière continue, comme on le fait dans les meilleurs endroits, dans les meilleures villes, dans les meilleurs États à travers le monde, planifier le transport collectif pour sa réalisation en continu. On n'a pas eu cet engagement-là publiquement, du moins. Alors, peut-être qu'on pourra parler ou peut-être que le député, qui réinterviendra plus tard tantôt, pourra nous dire un peu quels sont les engagements de son gouvernement par rapport à Lebourgneuf. Nous, on n'a pas eu cette information-là.

Je n'ai pas pu... Je ne peux pas m'empêcher de remarquer que, pendant les cinq minutes qui ont suivi ma dernière... ma dernière prise de parole, la ministre n'a jamais parlé de la motion du premier ministre. Jamais elle n'a abordé cet élément-là dans son... dans son bloc de cinq minutes. Elle n'a jamais parlé du fait... elle n'a jamais parlé de cette motion-là. Elle n'a jamais parlé du fait que le... la motion était une invitation à faire tomber le gouvernement fédéral en place, celui de M. Trudeau, et que, par le fait même, bien, ça venait supporter, en fait, l'arrivée au pouvoir d'un gouvernement qui est profondément anti-tramway.

Donc, moi je suis content, hein? Déjà, d'une part, ça a servi à ça quand même, les questions qu'on pose en Chambre. Ça a servi à ça aussi les sorties médiatiques qu'on a faites. Ça a servi à ça, l'interpellation aujourd'hui, ça nous a permis d'avoir des dates sur des rencontres qui ont eu lieu, sur des ateliers de travail qui ont eu lieu récemment. On n'avait pas cette information-là, ce n'était pas public. Donc, moi, je suis très content de voir que le travail qu'on met de l'avant permet aux citoyens de Québec d'avoir accès à cette information-là, là. Autrement, aujourd'hui, on n'aurait jamais eu cette information-là. Donc, déjà, c'est une bonne affaire, une bonne nouvelle. On avance.

On avance, mais moi, j'aimerais ça qu'on aille encore plus loin. Je n'ai pas eu de réponse tout à l'heure sur la question de la motion. Est-ce que la ministre... Je la repose : Est-ce que la ministre est consciente qu'en déposant cette motion-là le premier ministre met à risque, met à risque le projet de tramway? Puis je n'ai pas eu non plus, puis mon collègue de Nelligan aussi a posé la question, et je veux bien que la ministre m'entende, on n'a pas eu la réponse à l'autre question : Quand cette entente provisoire ou intérimaire, appelez-la comme vous voulez, quand est-ce que cette entente-là va être signée? C'est important. Puis, par extension, aussi, bien, j'irais de l'avant aussi avec la même demande que mon collègue : À quand on estime le démarrage du chantier ou le redémarrage du chantier, parce qu'il y a des travaux préliminaires qui avaient été effectués dans la ville de Québec. Donc, la question est très, très simple : À quand une signature d'une entente provisoire avec la CDPQ Infra pour le démarrage? Puis est-ce que la ministre est consciente que la motion du premier ministre est un risque important pour le tramway? Ce sera mes deux questions.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci, Mme la ministre, pour cinq minutes.

**Mme Guilbault :** Oui, merci, Mme la Présidente. Donc, je veux juste revenir, le collègue dit : Vous voyez grâce à... ce matin, là, grâce à l'exercice, on a eu les dates des rencontres des comités, des ateliers de travail, sinon, on ne l'aurait pas su. Mais, Mme la Présidente, il suffit de me poser la question. Moi, je ne me rappelle pas que quelqu'un m'ait posé cette question-là, là. Si... Tu sais, puis le député, des fois, il se lève à la période de questions, il pourrait me le demander. Il ne me l'a pas demandé. On passe des heures en commission parlementaire ensemble. Il aurait pu me le demander. Il ne me l'a pas demandé. Il peut me texter, il peut... Il y a toutes sortes de façons, moi, de... je suis quand même assez facile à trouver, là. Et jamais on ne m'a posé la question. Bien, si on m'avait posé la question, j'aurais répondu. Donc, alors, c'est ça, juste le rassurer là-dessus, sur ma grande transparence et ma proactivité en communication en général. Évidemment, des fois, je ne peux pas donner certaines informations, pour des raisons évidentes quand on est dans le gouvernement, mais, dès que je peux... et, comme je dis, des fois, j'essaie de ne pas trop parler pour rien dire. Quand je le fais, encore une fois, c'est parce que je n'ai pas le choix, mais, en général, j'essaie de répondre aux questions.

• (11 heures) •

Et un autre point aussi intéressant qu'il a dit, la planification du... il souhaite, tu sais, c'est ça, qu'on devienne un endroit aussi où qu'on... où on aura de la planification du transport collectif pour sa réalisation continue. Il faisait référence à l'éventuelle phase de Lebourgneuf, et tout ça. Bien, Mme la Présidente, encore une fois, alléluia! Eurêka! Je ne sais pas c'est lequel qu'il faut dire. Eurêka, c'est les sciences, peut-être, je ne sais plus, en tout cas, mais c'est la même chose pour nous. C'est pour ça qu'on est en commission parlementaire sur le projet de loi n° 61, pour créer Mobilité Infra Québec puis se sortir de la logique de fixation sur la CDPQ Infra, qui, actuellement, est notre seule possibilité pour réaliser des projets. On le voit bien, là : Combien de fois elle a été nommée, ce matin, la CDPQ Infra ici, parce qu'elle est avec nous dans le tramway? Puis on est heureux de ça, là, comprenez-moi bien, je veux être très claire, là, tout ce que je dis, moi, est positif à propos de la caisse, de la CDPQ Infra. Je l'ai souvent dit, les libéraux, à leur époque, auraient pu faire ce que moi, je suis en train de faire avec mon projet de loi, ce que nous, on est en train de faire, la CAQ, pour l'avenir puis le destin du transport collectif au Québec. Ils ont choisi de procéder en contournant d'une certaine façon, en créant une filiale à la Caisse de dépôt, qui, elle, aurait les coudées franches pour être agile puis pouvoir réaliser des projets. Et moi, je le dis, ça a été une bonne chose, parce que le REM est en train d'être livré, six, sept ans après le début de la construction, quand même. Tu sais, 67 kilomètres de REM, ce n'est quand même pas rien, là. Alors, ça a été une bonne chose, et ça a été une bonne chose d'un point de vue de capacité de réalisation d'un premier projet d'envergure depuis le métro de Montréal, mais, d'un point de vue de vision... Parce qu'on nous parle toujours de vision, ici, la vision, la vision, puis, quand je leur dis : Bien, qu'est-ce que ça veut dire pour vous la vision? Puis ce que je suis en train de faire avec Mobilité Infra Québec, ce qu'on est en train de faire avec... Ah! Puis mon tableau, il faudra bien que je montre mon tableau au moins une fois aujourd'hui, en termes d'investissements. C'est ça, une vision.

C'est ça, un leadership en transport, en mobilité, Mme la Présidente. Ça fait qu'eux, oui, tu crées ponctuellement une filiale qui va être capable de réaliser ponctuellement un projet dans le West Island, parce que tu es dans le Parti libéral, puis c'est ça qui t'intéresse, mais ce n'est pas une vision, parce que ça nous condamne à dépendre systématiquement d'une filiale de la Caisse de dépôt pour la réalisation de nos projets. Et là il me parle de la lettre, elle va être signée quand, la lettre. Bien, c'est sûr que, quand tu fonctionnes avec la CDPQ Infra, ça prend un mandat, ça... Tu sais, l'entente cadre, elle est... on peut... elle est publique, je pense bien. En tout cas, encore une fois, s'il me la demande, je pourrai lui montrer.

L'entente d'origine, 2015, quand ça a été créé pour éventuellement... C'est tout prévu, là, on peut leur donner certains mandats. Après ça, s'ils vont dans la réalisation, bien là, il faut s'entendre sur les modalités de réalisation. Si finalement ils ne réalisent pas, on peut racheter les études qu'ils ont faites, les compenser pour le travail qui a été fait, c'est tout prévu dans l'entente-cadre. Alors... Pourquoi je disais ça, donc? En tout cas, bref. Non, non, mais ce n'est pas que c'est pour ne pas répondre, Mme la Présidente. Il insinue que je suis en train de perdre du temps ici, là, mais moi, je pense que tout ce que je suis en train d'expliquer là, ce n'est pas forcément tout le monde qui est au courant de ça. C'est quand même hermétique comme contenu, des ententes-cadres d'une filiale de la Caisse de dépôt puis le gouvernement du Québec, là. Mais je pense que les citoyens ont intérêt à comprendre comment ça s'est fait à l'époque. À l'époque des libéraux, ils ont créé ça ponctuellement pour réaliser politiquement un projet dans l'ouest de Montréal, le West Island, comme j'aime le dire, parce que peut-être, des fois, ils comprennent mieux en anglais qu'en français, mais, en dehors de ça, pas de vision. Ça fait que, là, nous, on dépend d'une filiale de la Caisse de dépôt. Or, la Caisse de dépôt, elle a des besoins de rentabilité. Tu ne peux pas dire : La Caisse de dépôt, fais... fais ta job gratuitement à l'année longue, là. Qu'est-ce que vous pensez qu'il va arriver après ça avec leurs déposants? Donc, on est dans une logique de rentabilité forcée en dépendant de la Caisse de dépôt. Alors, il faut se donner nos propres moyens. Pour ça, j'ai besoin de Mobilité Infra Québec. J'ai besoin du projet de loi n° 61.

Ça fait que j'espère que mes collègues ne nous garderont pas en commission parlementaire jusqu'à la fin des temps, parce qu'à chaque... autant de semaines et de mois qu'on retarde, c'est autant de semaines et de mois qu'on retarde un éventuel premier mandat à Mobilité Infra Québec, qui pourrait faire un projet dans l'Est de Montréal. Et je signale à mes trois collègues en face qu'ils ont chacun au moins un député dans leur caucus qui est élu dans l'Est de Montréal, donc devraient tous avoir le goût qu'on aille enfin de l'avant avec un projet dans l'Est de Montréal, ce qui n'a jamais été fait par les libéraux, alors que nous, malgré qu'on n'a pas Mobilité Infra Québec, on réalise enfin le prolongement de la ligne bleue, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. Maintenant, à la députée de Roberval de prendre la parole pour cinq minutes.

**Mme Guillemette :** Merci, Mme la Présidente. Bien, moi, je relève la grande transparence de la ministre à partager les informations qu'elle a, puis j'invite les collègues à discuter, là, avec elle. C'est sûr que ce matin, c'est une belle occasion pour le faire, pour l'interpellation, mais, outre les interpellations, j'invite les collègues à questionner la ministre. Donc...

Puis je suis à la même place que le député de Taschereau. Je pense qu'on va tous être fiers ici quand cette entente-là va être signée, tous les collègues, là. Je pense que même... même... comme moi, qui n'est pas de la région de Québec, originaire de la région et vivant à Québec, je vais être très fière puis très heureuse parce qu'on est fiers de notre capitale nationale.

Je vous ramène sur le Plan directeur de la mobilité de la Communauté métropolitaine de Québec, CMQ. Ça a été déposé le 11 juin 2024 par CDPQ Infra. Il s'agit d'un rapport de 140 pages qui identifie les principaux besoins de mobilité à Québec mais aussi dans toute sa périphérie. Il est évident... il met en évidence la nécessité de renforcer les infrastructures de transport en commun et particulièrement dans l'axe... dans l'axe est-ouest de la ville. Le rapport souligne aussi la nécessité d'améliorer le transport dans la... dans la banlieue nord de Québec mais aussi de Lévis afin de répondre à la croissance démographique et aux besoins de déplacements dans les pôles structurants.

Tel que l'a mentionné mon collègue tout à l'heure, bien, il y a plusieurs modes de transport qui ont été étudiés pour répondre aux différents besoins dans la région. Si on parle du tramway, du service rapide par bus, qu'on appelle le SRB, lignes d'autobus plus fréquentes, les traversiers, les liens interrives, le tramway, c'est considéré comme la colonne vertébrale du réseau pour les corridors principaux à Québec tandis que les lignes de service rapide par bus, bien, elles seront proposées pour des corridors plus périphériques.

Le plan CITE, le plan circuit intégré de transport express repose sur un réseau structurant composé de deux lignes de tramways totalisant 35 kilomètres et de deux réseaux de SRB totalisant 30 kilomètres, et 30 kilomètres de voies réservées pour améliorer la fluidité du transport par autobus. Ça va faciliter le transport pour nous, les parlementaires, pour les citoyens, pour les étudiants, pour les familles. Puis, comme je le disais tout à l'heure, ça va grandement aider à diminuer nos GES.

Le plan a pour objectif d'améliorer la connexion entre les pôles économiques des villes de Québec et de Lévis, avec des infrastructures flexibles qui pourront s'adapter à la croissance démographique. Il faut penser pour l'avenir aussi, il ne faut pas le faire juste pour maintenant. Donc, c'est des infrastructures qu'on fait à longue haleine, pour plusieurs années, donc il faut penser à notre croissance démographique. Il faut aussi mentionner que ce plan s'inscrit dans une vision à long terme qui vise à réduire la congestion, améliorer l'attrait des transports collectifs et diminuer les gaz à effet de serre. Effectivement, bien, si on veut que les gens prennent le transport collectif, oui, ça nous prend quelque chose qui est fluide puis qui est intéressant pour la population.

Selon le rapport, il est estimé aussi que le plan CITE permettrait une réduction des temps de déplacement jusqu'à 50 % dans certains secteurs, tout en retirant environ 30 000 voitures du réseau routier par jour. C'est assez considérable. Le rapport propose aussi une transformation majeure du réseau de transport collectif de Québec et de Lévis à travers un plan par phases qui répond aux besoins de mobilité actuelle, mais, comme je l'ai dit, futurs. Puis, si on pense à la phase I du plan CITE, on peut voir que cela représente une avancée concrète et stratégique pour répondre aux besoins. Il offre des solutions modernes, écologiques et économiques, Mme la Présidente, qui vont contribuer à faire de la région un modèle en matière de transport collectif.

En soulevant la première phase... en soutenant la première phase du plan CITE, notre gouvernement démontre à quel point il est engagé à bâtir un futur plus vert et plus prospère pour que les citoyens de la communauté Communauté métropolitaine de Québec puisse circuler écologiquement et plus rapidement. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. Je cède maintenant la parole au député de Nelligan pour une période de cinq minutes.

**M. Derraji :** Merci, Mme la Présidente. Donc, je m'adresse encore une fois à Mme la ministre. On avance. Elle a dit qu'elle a répondu. Donc, il n'y a pas d'entente intérimaire signée. Donc, je pense que le... On peut faire la conclusion aujourd'hui. L'interpellation de mon collègue confirme : Mme la ministre dit qu'il y a toujours des négociations en cours. Il n'y a pas d'entente encore signée avec la Caisse de dépôt. C'est du temps précieux qu'on perd. Ça, là, c'est la première conclusion. Deuxième conclusion, il n'y a aucune date sur le début de chantier. Il n'y a pas de date, il n'y a pas d'engagement ferme. Et, troisièmement, aucun engagement ferme pour 2026. Je pense que j'ai eu les réponses que je voulais.

Donc, aujourd'hui, le tramway, il est presque à la même place qu'au mois de juin, encore une fois, et on est à l'aube d'une élection fédérale. On est à l'aube d'une élection fédérale, et Mme la ministre, je pense qu'elle sait très bien où il loge, le futur premier ministre souhaité par le premier ministre du Québec.

Mais, Mme la Présidente, aujourd'hui, Mme la ministre, est-ce qu'elle est fière de son bilan à la tête du ministère du Transport? Elle parle beaucoup de la ligne West Island, la ligne du Parti libéral. Je ne sais pas, quand elle parle du Parti libéral, est-ce qu'elle enlève le moment où il était, 2006 à 2008, avec mon collègue Jacques Dupuis ou bien c'est-tu cette partie... elle était une partie très bonne, où, à l'époque, travailler pour le Parti libéral dans un cabinet était la bonne chose à faire? Vous venez aujourd'hui critiquer la Caisse qui a livré un projet d'une manière rapide, fonctionnelle, un projet libéral.

Et j'ai cru comprendre entre les lignes : Si les oppositions ne me donnent pas mon agence, c'est qu'on va compromettre les futurs projets. Un instant, Mme la Présidente, je veux absolument que la ministre nous confirme ce qu'elle vient de nous dire. Est-ce que, oui ou non on a besoin absolument de l'agence pour faire le tramway? Il faut absolument qu'on clarifie cela, Mme la Présidente. S'il y a une question que j'aimerais bien avoir une réponse... Parce qu'elle l'a dit...

• (11 h 10) •

**Une voix :** ...

**M. Derraji :** ...c'est l'habitude — elle l'a dit — je peux même l'attendre — et je vais reposer ma question. Ce qu'ils ont dit publiquement : Il y a une entente en cours, intérimaire, en négociation avec la Caisse. Mais, Mme la Présidente, j'ai beaucoup, beaucoup d'inquiétudes. Je décortique entre les lignes : elle a besoin du fédéral pour l'argent, mais j'espère qu'elle ne va pas me sortir son tableau. Je suis un peu écoeuré de ce tableau, je le connais par coeur. Ma question, ma question est très simple. On est venus ce matin. Votre temps, Mme la ministre, est très précieux, le nôtre aussi. J'ai une seule question. On sait qu'il n'y a pas d'entente intérimaire signée en date d'aujourd'hui. On sait qu'il n'y a pas de date ou d'engagement pour le chantier du tramway. On sait qu'il n'y a aucun engagement ferme. Aujourd'hui, les gens qui nous écoutent et les journalistes qui suivent les travaux l'ont très bien entendu. On est encore à la case du départ, ce qui se rajoute dans le contexte, contexte financier extrêmement dur, et elle a commencé à couper dans son propre ministère, et, du coup, on cherche à mettre le fardeau sur le gouvernement fédéral pour qu'il avance des sommes.

Ce que je veux aujourd'hui, c'est qu'elle confirme aux Québécoises et aux Québécois, et surtout ceux et celles qui vivent au niveau de la Capitale-Nationale : il n'y a pas d'enjeu financier, l'entente est en cours de signature et qu'elle n'a pas besoin de l'agence du transport pour le tramway. Parce que, si c'est le cas, nous sommes en train de perdre beaucoup de monde, Mme la Présidente. Mettre en place une agence, on parle déjà de l'année prochaine. La caisse attend la signature maintenant. La ville de Québec attend la signature. Alstom attend. Il y a beaucoup de contrats signés, d'engagements dans ce sens.

Alors, Mme la Présidente, ma conclusion, elle est faite : pas d'entente intérimaire signée, pas d'engagement ferme pour le début de chantier, aucun engagement ferme pour 2026, et mes inquiétudes sont amplifiées aujourd'hui. Je décortique entre les lignes, avec les coupures déjà annoncées dans son propre au ministère, qu'il y a un enjeu d'argent et c'est ça qui bloque la signature de l'entente intérimaire avec la caisse. Donc, est-ce que, oui ou non, il y a un enjeu financier qui empêche Mme la ministre d'aller de l'avant et donner le go à la Caisse de dépôt? Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. Mme la ministre, à votre tour.

**Mme Guilbault :** Oui, merci, Mme la Présidente. Bon, là, il y a tellement de choses. Mon Dieu! si je pouvais avoir plus... Je pense que je serais même prête à ce qu'on extensionne bien au-delà de midi, tellement je trouve qu'on a des choses à dire.

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Bien, je m'en vais visiter la Davie, après, par exemple. Je ne peux pas être en retard, évidemment. Mais c'est ça. De toute façon, on aura l'occasion de s'en reparler, certainement. Mais là je... C'est ça, je vais...

Là, il y a plusieurs choses. Premièrement, mon collègue dit : Là, elle cherche à mettre le fardeau sur le financement du fédéral. Bien, Mme la Présidente, puis je prends à témoin mon ami de Taschereau, en commission parlementaire cette semaine, dernièrement, en consultations particulières, c'est lui-même qui se vantait de joindre sa voix à la mienne : C'est vrai que ça n'a pas de bon sens, le fédéral, c'est vrai qu'il faut qu'il mette plus d'argent. Puis là, aujourd'hui, on dirait qu'il est en train de dire : Bien là, finalement, ce n'est pas la faute du fédéral, ou on dirait qu'il est comme moins de bonne humeur aujourd'hui. Ça fait que... En tout cas, je ne sais pas, là. Mais regardez, là, regardez ici, là, madame...

**M. Derraji :** ...je peux répondre très rapidement. Elle me prête des intentions. Oui, pour l'argent du fédéral. Ce n'est pas ça, ma question. Ce n'est pas ça, ma question, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Bon, on doit s'adresser à la présidente. Je vous appelle à la prudence, puis on va poursuivre.

**Mme Guilbault :** Oui, mais c'est lui qui a parlé de l'argent du fédéral dans ses cinq dernières minutes. Ça fait que là, moi, je fais juste répondre aux questions qu'on me pose. Alors... Puis quant à lui prêter l'intention d'être moins de bonne humeur, je suis désolée, c'était une perception, peut-être. Bref, tout ça pour dire que c'est quand même important, l'argent du fédéral. Je lui réitère, aujourd'hui même, j'ai eu, ce matin, des discussions avec Sean Fraser, là. Tu sais, les ententes d'infrastructures, c'est au fédéral, c'est chez M. Fraser. Alors, tu sais, moi, là, dans la vraie vie, encore une fois, j'essaie de faire avancer les affaires, puis d'obtenir l'argent du fédéral, avec des modalités qui vont convenir à... comment dire... à la manière dont on veut gérer notre argent sur notre propre territoire, et j'espère que, là aussi, les collègues sont d'accord.

Autre chose, il a dit que j'avais critiqué la caisse. Et là, pourtant, là, la dernière fois que j'ai été au micro, j'ai dit très clairement, là : Je veux être bien claire, Mme la Présidente, c'est une bonne chose, la CDPQ Infra, c'est une bonne chose, leur capacité de réalisation. Et donc c'est une bonne chose, puis ce n'est pas... La raison pour laquelle... Ce n'est pas pour rien que c'est eux qui sont sur le tramway, là. Puis il me disait : Est-ce qu'on a besoin de l'agence pour le tramway? Est-ce qu'on va faire niaiser le tramway tant qu'on n'a pas l'agence? Ça n'a aucun rapport. Je ne fais pas de chantage sur mon p.l. n° 61 en utilisant le tramway, là. Instrumentaliser à des fins politiques, c'est plutôt le... c'est plutôt les habitudes de mon collègue d'en face, de Nelligan...

**M. Derraji :** ...

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Oui, oui, oui, j'ai bien entendu. Je vous demande de poursuivre puis de porter attention. C'est bien?

**M. Derraji :** ...

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Je prends la parole...

**M. Derraji :** ...

**La Présidente (Mme Tremblay) :** C'est beau, M. le député. Donc, je vous demande de la prudence dans vos propos. Merci, juste poursuivre.

**Mme Guilbault :** ...Mme la Présidente, sans même que vous ayez à me le demander.

Alors, c'est ça. Donc, non, moi, je ne fais pas ce genre de chantage là. C'est pour ça que la caisse est déjà sur le tramway. Donc, ce n'est pas la question. Ce que je disais, c'est que je vais avoir besoin de MIQ, Mobilité Infra Québec, pour un projet dans l'Est de Montréal. Et c'est ça qui me surprend, Mme la Présidente, parce qu'ils ont réglé l'Ouest de l'île, mais c'est comme si... on dirait qu'ils sont indifférents à l'Est de l'île. Je n'arrête pas de leur dire que le premier projet que je veux donner à Mobilité Infra Québec, c'est l'Est de Montréal, et les trois partis ont au moins un député dans l'Est de Montréal. Donc, je ne comprends pas cette apparente indifférence à l'urgence de trouver un porteur de projet pour l'Est de Montréal. Tu sais, sa collègue de Jeanne-Mance—Viger, là, qui nous chantait des chansons, et tout ça, «paroles, paroles, paroles», bien, je trouve que c'est plutôt à mon collègue de Nelligan qu'elle devrait la chanter, la chanson. Parce que moi, j'essaie de faire avancer les affaires, et lui, il n'a pas l'air de s'intéresser à ça, tu sais. Alors, je trouve ça étrange, Mme la Présidente, d'autant plus qu'ils ont été là 15 ans, ils auraient pu porter la ligne bleue en réalisation, les cinq nouvelles stations. Ils ne l'ont pas fait, ils ne l'ont pas fait, mais moi, je le fais, Mme la Présidente. Donc...

Et il me dit aussi : Est-ce qu'elle est fière de son bilan? Il a dit ça, là, tout à l'heure. Parce que, tu sais, il amène des sujets, dans son cinq minutes, puis, après ça, il n'est pas satisfait du fait que je réponde à ces sujets-là, qu'il a lui-même amenés. Mais là, Mme la Présidente, peut-être qu'il devrait mieux réfléchir à ses prochaines cinq minutes, s'il lui en reste, puis ne pas m'amener sur d'autres sujets qui ne l'intéressent pas, parce que... Il me demande si je suis fière de mon bilan. Ça fait que, Mme la Présidente...

Puis il a même dit : J'espère qu'elle ne va pas me sortir son tableau, je suis écoeuré de son tableau. Premièrement, je trouve, c'est limite élégant. Puis, deuxièmement, bien oui, je l'ai, mon tableau, Mme la Présidente. Parce qu'il me dit qu'il est écoeuré de le voir. Je comprends. Moi aussi, je serais écoeuré, à sa place. Regardez-moi la différence des colonnes entre les libéraux et la CAQ. Donc, est-ce que je suis fière d'investir énormément plus d'argent que les libéraux, à leur époque — oui — en soutien aux opérations? Est-ce que je suis fière que, depuis que la CAQ est là, le PQI... J'ai le PQI ici, là. Regardez-moi ça. 2015-2025, c'était les libéraux. En Routier, tiens, hein? Jamais clair s'il aime les routes ou non ou s'il est conscient que ça prend des routes ou non, je ne sais pas, parce que des fois, il oscille entre QS puis, des fois, une parcelle de réalité, mais, tu sais... Réseau routier, 2015-2025, 16,6 milliards, les libéraux. Le PQI d'après, 2016-2026, 17 milliards. 2017, 17,9 milliards, mettons 18. La CAQ on est à 34,5 milliards. Transport collectif, l'époque des libéraux, 7,2, l'époque de la CAQ, 13,8. On a investi le double précisément ou à peu près le double des libéraux en routier et en transport collectif. Donc, oui, Mme la Présidente, je suis très fière de notre bilan en mobilité.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. Alors, je cède maintenant la parole au député de Vanier-Les Rivières.

**M. Asselin :** Alors, j'y reviens. Donc, les informations que je détiens sont du rapport de CDPQ Infra. J'espère que le député de Taschereau l'a lu, parce que je réagis à chaud aujourd'hui. D'ailleurs, j'ai l'impression que c'est le sujet de l'interpellation. Alors, j'en ai profité pour dire ce que je pense, basé sur ce rapport-là, puis je suis très fier de le redire : L'antenne Lebourgneuf, je suis pour.

**Une voix : ...**

**M. Asselin :** «Good.» On s'entend. Alors, la lecture du rapport, ça vaut la peine d'y revenir. Puis je voudrais ajouter que le tramway, ça faisait partie d'une solution logique qui y est inscrite, et, pour la capitale nationale, l'achalandage qui était envisagé sur les différents tronçons qui sont les plus chargés, bien, ça a été réalisé afin de simuler les achalandages en fonction des différents facteurs. Le transfert modal en provenance des stationnements incitatifs... Le tramway ne peut pas se rendre, évidemment, partout dans la grande région de Québec, c'est normal de devoir mettre en place des espaces qui vont permettre aux usagers les plus éloignés du réseau de se rapprocher en voiture et puis de monter à bord rapidement. Le rabattement en autobus des usagers doit être simple, attractif. C'est toutes des choses qui étaient inscrites dans le rapport. Ces derniers doivent avoir une correspondance efficace et le service doit être attractif. Donc, envisager des options de déplacements urbains en fonction de la concrétisation possible à moyen et long terme et l'impact du télétravail, c'est des choses qui ont été envisagées.

• (11 h 20) •

Donc, le tramway ressort comme grande priorité dans les scénarios, c'est normal d'aller dans ce sens-là. On trouve que le tramway aurait une incidence minimale sur le réseau de transport actuel et aurait l'intégration urbaine la plus harmonieuse possible.

Donc, j'aimerais peut-être dire aussi qu'il y a d'autres beaux exemples ailleurs dans le monde, puis je vais terminer mon intervention en les mentionnant. Plusieurs villes ont opté pour le tramway, dans le passé, en prenant en compte des coûts moins élevés de construction. Ces derniers peuvent atteindre, des fois, le double de ceux de l'implantation de véhicules sur les rails. Donc, ça a été un facteur important qui a été considéré. Par exemple, à Ottawa, à Toronto, il y a eu beaucoup de préférence pour ce mode-là. Edmonton, Calgary, Ottawa, donc, disposent également de systèmes sur les rails qui fonctionnent bien. Un peu plus loin que nous, il y a eu, de l'autre côté de l'Atlantique, en Europe, plusieurs beaux exemples de mobilité qui ont passé par les tramways. Donc, je sais que les spectateurs qui nous regardent, disons, ont visité certaines villes européennes puis ont pu profiter des joies du transport en tramway. Je suis convaincu qu'ils sont eux aussi très fébriles à l'idée d'embarquer dans le futur réseau qui sera implanté dans la ville de Québec.

Je veux citer l'étude de Eurogroupe Consulting, qui analysait les trains légers sur rails, qui a publié, dans son palmarès... puis Lyon est ressortie comme chef de file au niveau de la performance pour les systèmes implantés dans les grandes villes. Donc, le système original, développé en 1879, fonctionnait tout d'abord à la vapeur, mais, pour l'instant... il est devenu électrifié à la fin de 1899. Donc, le tracé moderne du tramway de 2001, il s'étend sur 61 kilomètres et dessert 93 millions de passagers par année. Donc, c'est d'une taille comparable à la première phase qui sera déployée. Il y a Dijon, en France, qui circule sur 19 kilomètres et qui sort du lot comme une... dans les catégories des villes moyennes. Un fait intéressant, seulement quatre ans après sa mise en marche en 2012 à Dijon, il a vu une augmentation de 40 % des utilisateurs. Donc, c'est notable. Un dernier clin d'oeil à la Corée du Sud, qui a développé les travaux en 2023, qui a ramené le mode de transport 125 ans après l'apparition du premier tramway. Alors, merci de m'avoir écouté.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Alors, je cède maintenant la parole au député de Jean-Talon.

**M. Paradis :** Aujourd'hui, c'est un moment pour connaître le vrai visage de la ministre et du gouvernement en ce qui concerne le tramway. Quelles sont leurs véritables intentions, faire avancer le projet ou encore mettre des bâtons dans les roues? Est-ce que c'est encore le... un cas où le gouvernement dit une chose et fait le contraire? Parce que des résultats, pour l'instant, il n'y en a pas. Tout le monde attend le gouvernement.

Et comment le gouvernement gère ça? Voyons ce qu'en dit le Centre sur la productivité et la prospérité de HEC Montréal dans un rapport produit en 2024, en mars 2024. «Des changements apportés aux projets de transport collectif sont souvent liés à l'ingérence des politiciens.» C'est ce qu'on a vu avec le tramway de Québec, page 26. Page 19 : «Le gouvernement provincial est intervenu pour exiger des modifications.» Page 15 : «Ce genre d'intervention va à

l'encontre du modèle de gouvernance généralement reconnu ailleurs dans le monde.» C'est HEC Montréal qui le dit après avoir étudié comment a été géré le tramway de Québec. En plus, il y a toute la question de la gestion des deniers des Québécois : 613 millions déjà investis, qu'est-ce qui se passe avec cet argent-là? Est-ce qu'on va capitaliser ou on l'a perdu?

Un gouvernement de structure et de bureaucratie. La ministre nous dit aujourd'hui qu'on attend que l'agence Mobilité Infra Québec soit créée pour avancer. Ça, c'est un gouvernement qui disait qu'il voulait débureaucratiser. La ministre a commencé son intervention en disant : J'ai l'air ironique. En effet, elle dit : On parle, on parle. C'est ça qu'on fait aujourd'hui, alors qu'à Québec les gens sont mobilisés, veulent que ça avance. Rapport de CDPQ Infra, page 47 : «Après 90 heures de rencontres avec 172 acteurs régionaux et 1000 documents et études analysées, CDPQ Infra constate une mobilisation en faveur du déploiement d'un plan d'avenir en matière de mobilité, et ce, dans les meilleurs délais.» Pourquoi? Parce qu'un tel projet va contribuer à l'attractivité de la capitale nationale, il va favoriser l'accès à la propriété, au logement, à la création d'emplois, la rétention des jeunes et des expertises locales, l'attrait de la région sur le plan international, atténuer la pénurie de main-d'oeuvre. Et c'est la solution pour décongestionner la circulation automobile. Qui a dit ça? Tous les intervenants, les acteurs du monde... les développeurs immobiliers du monde des affaires, les acteurs de la santé et de l'éducation, les intervenants du milieu culturel et touristique, des associations locales de commerçants, des institutions d'enseignement, l'Université Laval, etc. Les parties prenantes à Québec sont prêtes, la ville est prête. CDPQ Infra est prête. Dans son rapport, elle le dit : On peut commencer en 2024. Encore faut-il que le gouvernement soit au rendez-vous. CDPQ Infra est venu ici le 12 septembre, il y a quelques jours, en commission, pour nous dire que c'est urgent, qu'elle est prête, qu'elle attend le gouvernement. Alors, on en a besoin pour l'économie.

Il y a une étude récemment qui a été publiée qui dit que la région de Québec, c'est 25 ans de croissance économique soutenue sans avoir eu l'impact des deux dernières crises économiques. Et là on a remarqué un flottement dans la dernière année. Tous les intervenants du milieu économique le disent : C'est parce que le projet locomotive qu'on attendait a été bloqué, a été mis sur la glace par décision du gouvernement. Et là, aujourd'hui, on a le rapport de CDPQ publié il y a plusieurs mois déjà. Le gouvernement avait dit qu'il a ralenti le projet en envoyant ça à la CDPQ. Aujourd'hui, il a le rapport. Et puis, là, il nous dit : Bien, on a toujours soutenu le projet, on veut que le projet avance. D'accord, mais là, ce n'est pas de l'ironie qu'on veut voir, c'est du courage, c'est de l'entrain, c'est du sourire. Je vois que la ministre, là, n'a pas l'air de trop, trop m'écouter, mais c'est important, là, c'est ça dont on a besoin, du leadership, de la vision dont la ministre nous parle, ça doit mener à des résultats. Ce n'est pas juste une intention. Le gouvernement, il va être jugé sur ses résultats, pas sur ses intentions. Alors, on demande au gouvernement et à la ministre de cesser d'utiliser ce projet-là qui est capital pour la région de la Capitale-Nationale, justement, à des fins politiques, signer avec CDPQ Infra qui attend le gouvernement, collaborer avec la ville et les parties prenantes, pas seulement dire : On veut que le projet avance, le faire avancer. Aujourd'hui, on attendait des réponses à ces questions là. Mes collègues en ont posé aussi. Quel est l'agenda? Est-ce qu'on va signer, là, dans les prochains jours, dans les prochaines semaines? Est-ce qu'on va se remettre au travail avec le bureau de projet? Est-ce qu'on va bientôt voir les travaux avancer pour livrer le projet de transport collectif structurant que la capitale nationale mérite?

**La Présidente (Mme Tremblay) :** En conclusion... Merci. Alors, je cède maintenant la parole à la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Merci, Mme la Présidente. Bien, je vais revenir sur certaines choses que j'ai dites, parce que je ne sais pas si le collègue les a entendues, mais, de toute façon, c'est toujours bon de répéter, en communication, c'est bien connu. Quand il me dit : Il faut que le projet avance, donc, deux choses, Mme la Présidente : une que j'ai déjà dite plutôt puis l'autre que j'ai... je pense, je n'ai pas encore dite, ça fait que je vais la dire. Je ne vais pas répéter toutes les dates, parce que là j'aurais l'impression de juste vouloir écouler le temps, là, mais plusieurs rencontres du comité de transition depuis le 19 juin, des rencontres en juillet, des rencontres au mois d'août, des rencontres en septembre, la dernière, il y a trois jours, il y a trois jours, je ne sais pas si le collègue entend bien ce que je viens de dire, là, donc, toutes ces personnes-là qui sont mobilisées puis qui se sont rencontrées tout l'été, malgré que les gens aiment ça prendre des vacances, malgré qu'on veut voir nos enfants, malgré qu'il y a bien d'autres... bien des raisons d'être ailleurs qu'au bureau l'été, là, c'est comme ça au Québec, parce qu'on a un été... tu sais, l'été... l'été, c'est l'été, bon, donc, les gens sont restés au travail tout l'été pour faire avancer le projet de tramway, Mme la Présidente. Alors, je répète, là : tout l'été, le comité de transition s'est réuni, ministère des Transports, ville de Québec, CDPQ Infra, et tout l'été, il y a eu des ateliers de travail entre le ministère des Transports, la CDPQ Infra et la ville de Québec. Et, en parallèle de ça, avec divers partenaires, je parlais de l'Environnement tout à l'heure, évidemment, l'environnement est toujours très lié dans ce genre de projet là, plusieurs rencontres, on en a eues au niveau politique évidemment, on en a eues avec les équipes administratives des villes, ministères, et tout ça. Et je parlais tantôt à mon ami qu'hier ou avant-hier on a parlé avec la ville de Lévis, parce que, comme, tu sais, par extension, ça touche la ville de Lévis aussi. On sait, la phase I, il y avait un aspect pour Lévis, donc on les a assurés qu'on allait faire tout ça en collaboration, et c'était leur souhait, la ville de Lévis, qu'on tienne compte de leur opinion, qu'on ne leur impose pas un projet, etc. Alors, toutes ces choses-là, elles avancent, Mme la Présidente. Donc, je trouve ça très réducteur, de la part du député de Jean-Talon, d'insinuer que toutes ces personnes-là ont perdu leur temps tout l'été, alors que, justement, il y a eu plusieurs, plusieurs rencontres. Il y a eu au moins quatre ou cinq rencontres du comité de transition, quatre rencontres, et il y a eu 10 ateliers de travail depuis le 19 juin. Ça, c'est un rythme soutenu à l'échelle, tu sais, gouvernementale, partenaires. On a quand même une ville, une grosse ville, un gros ministère et la CDPQ Infra qui travaillent là-dedans, et, malgré tout, tout l'été, ça a avancé. Donc, moi, je pense que par respect pour ces gens-là qui font avancer le projet... Eux, ils parlent juste de la lettre, mais je ne sais pas s'ils comprennent exactement comment ça fonctionne, la préparation, la conception, la réalisation

d'un projet majeur. Il y a plusieurs choses qui se déroulent en même temps, tu sais. J'aurais beau signer une lettre, qu'est ce que ça change, Mme la Présidente? Je veux dire, l'important, c'est que les choses avancent puis que les travaux se fassent.

• (11 h 30) •

Et l'autre élément que je n'avais pas mentionné, la CAQ a autorisé des travaux préparatoires pour le projet de transport structurant de la ville de Québec, à l'origine, a débloqué des sommes importantes, des centaines de millions de dollars, et ces travaux-là se sont continués pour certains, des travaux soit qui étaient déjà en cours puis qu'on ne pouvait pas arrêter, puis, de toute façon, qui devaient se faire, puis des choses aussi de la ville, là, des... tu sais, des travaux qui relèvent plus de la ville. Et ces travaux-là aussi se poursuivent, certains travaux, il y a des articles des fois là-dessus, il y a des choses, des expropriations qui sont en cours, des choses comme ça qui se poursuivent aussi. Alors, dans la vraie vie, le projet, il avance. C'est ça, la réalité, Mme la Présidente.

Donc, peut-être... Tu sais, moi, je peux les rencontrer, mes collègues, en privé. Ils m'appellent ici le vendredi matin, et moi, vous voyez, je prends plaisir à ces exercices-là puis je trouve ça intéressant, mais s'ils veulent de la réelle information puis vraiment comprendre comment ça fonctionne, et où on en est, puis comment le processus avance, moi, je peux les rencontrer aussi, mais, tu sais, ils ne me le demandent pas. Encore une fois, si on ne me pose pas la question, moi, je ne peux pas y répondre. Tu sais, alors... Bref, l'invitation est lancée pour mon nouveau collègue — bien, de moins en moins nouveau, mais quand même le plus récent collègue de Jean-Talon qu'on a ici, qui est mon voisin, d'ailleurs, de Louis-Hébert.

L'autre chose : le gouvernement dit une chose et fait le contraire. Mme la Présidente... Et là il fait le lien aussi avec de l'ingérence. Je ne sais pas si... il n'a peut-être pas dit le mot «ingérence», là, mais, tu sais, «se mêle du projet», et tout ça. Mme la présidente, s'il y quelqu'un ici qui défend le fait de se mêler de ses affaires puis de gérer sa fougère, c'est bien moi. Puis de l'ingérence, il n'y en a pas. J'ai parlé tout à l'heure de l'importance des partenaires puis du travail qui se fait par chaque personne qui a besoin... qui a quelque chose à faire, qui a une responsabilité pour faire avancer le projet très, très, très concrètement, là. Moi, je n'ai pas la prétention d'être ingénieure puis ce n'est pas moi qui va le décider, le tramway, là, tu sais. Alors, c'est pour ça que je dis que, par respect pour toutes ces équipes-là... il y a beaucoup, beaucoup de gens qui sont mobilisés sur le projet de tramway actuellement, là, dans la vraie vie, ça fait que, je pense que, par respect pour eux, pour leur expertise, pour leur professionnalisme, pour leur disponibilité pendant tout l'été, on devrait saluer le travail qui avance et qui va permettre la réalisation d'un tramway à Québec.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. Je cède maintenant la parole à la députée de Roberval.

**Mme Guillemette :** Merci, Mme la Présidente. Bien, moi, je les aime, les tableaux, Mme la Présidente, de Mme la ministre. J'aime ça les voir puis je trouve que c'est très bien, ça démontre très bien où on en est.

Comme je l'ai mentionné dans le bloc précédent, la phase I du plan CITE répond à l'urgence d'agir pour améliorer la mobilité dans les corridors névralgiques du territoire de Québec, les corridors Sainte-Foy, Université Laval, colline Parlementaire, Saint-Roch, qu'on appelle également le corridor central avec l'antenne vers Charlesbourg, ça se trouve au coeur de notre phase I. Ça constitue l'axe le plus achalandé de la région métropolitaine.

Les analyses effectuées par le CDPQ Infra ont déterminé que la congestion dans ces secteurs nuit beaucoup à la fluidité du transport, et ça freine aussi la productivité, d'où le choix stratégique de ces points de convergence. Renforcer l'offre de transport en commun, comme le tramway, ça permettra de réduire la dépendance à l'automobile. Et c'est important pour décongestionner nos routes, mais aussi pour réduire, encore une fois, notre empreinte environnementale. On procure des... ça procure des alternatives rapides, fréquentes et fiables, diminuant ainsi la préoccupation des citoyens dans leur choix pour le déplacement, en ce qui concerne un fardeau, pour plusieurs, dans la vie, qui est déjà très occupée.

Un volet important est également que le projet garantit une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite grâce à des infrastructures adaptées. Ça améliore aussi, par le fait même, l'inclusion sociale, et c'est ce qu'on souhaite. Également, une meilleure mobilité est accessible... est essentielle pour relier les pôles d'emploi, d'éducation, de services et favoriser la croissance des secteurs stratégiques névralgiques. Je le répète, cette phase devrait permettre de décongestionner rapidement ces secteurs par la mise en place d'un tramway sur une ligne de 19 kilomètres, Mme la Présidente. Cet axe est essentiel pour soutenir la croissance de la région et assurer la fluidité des travaux subséquents.

Deux réseaux SRB, totalisant 25,5 kilomètres et se concentrant au tramway sont intégrés également à la phase I du plan CITE. Premièrement, une ligne SRB à Québec, dans l'axe du boulevard Charest, sur 4,7 kilomètres, qui sera en correspondance vers le tramway à Saint-Roch, à l'est, et sur le boulevard René-Lévesque, à l'ouest, vers la Côte de la Pente-Douce. Deuxièmement, une première ligne SRB à Lévis, sur le boulevard Guillaume-Couture, sur 20,8 kilomètres, reliant le pôle Desjardins au pôle Sainte-Foy, avec une correspondance vers le tramway.

Ce n'est pas tout. Un ensemble de mesures préférentielles de voies réservées unidirectionnelles et bidirectionnelles pour autobus express sur 30,5 kilomètres et une optimisation des services traversiers seront appliquées pour améliorer la rapidité, la fiabilité et l'attrait des lignes d'autobus fréquentes et express pour desservir la périphérie nord de Québec, Lévis et aussi sa couronne sud, l'objectif étant d'offrir un service fiable, fréquent et rapide aux citoyens dans le coeur de Québec.

Le plan du tramway envisage une fréquence de passage aux quatre minutes pendant les heures de pointe et aux 10 minutes en dehors de ces heures de pointe, et un gain de cinq à 20 minutes pour les déplacements comparativement au réseau de transport en commun. Donc, selon le rapport, tous ces services seront offerts 20 heures par jour, sept jours sur sept.

Somme toute, la phase I, ça comprend 75 kilomètres de moyens et de mesures pour améliorer la circulation dans les secteurs les plus mobilisés, les plus animés de notre belle capitale. Le projet du tramway, ce n'est pas seulement

ambitieux dans son optimisation des déplacements dans la ville, mais c'est aussi dans l'impact économique qui sera concrétisé grâce à son instauration. Avec l'amélioration du potentiel de mobilisation dans la ville, les secteurs culturels, scolaires, les loisirs commerciaux et touristiques seront favorisés et élargis par le fait même. Il y a un aspect très important de la Capitale-Nationale, c'est sa vocation touristique. Le tourisme est un moteur économique crucial pour notre région.

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

**Mme Guillemette :** Donc, nous aurons été le gouvernement qui a le plus investi pour faire avancer le réseau de transport collectif au Québec, et moi, j'en suis très fière. Soyons patients, merci.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. C'est maintenant au tour du député de Nelligan, pour 4 min 15 s.

**M. Derraji :** Merci, Mme la Présidente. En ce beau vendredi, après deux heures d'échanges avec Mme la ministre, on peut conclure que, pour les gens de la Capitale-Nationale aujourd'hui, c'est très clair, Mme la ministre, au lieu de parler d'une date... une date de signature d'entente avec la Caisse de dépôt, au lieu de parler d'une date de début de travaux, au lieu de donner, d'une manière très ferme, le début de chantier, elle ne parle que des gens. Ils ont eu un été rempli de rencontres, et on continue les rencontres, et les rencontres, et les rencontres.

Je peux dire que ça pourrait être une bonne ligne de communication, parler des rencontres, mais Mme la ministre... Mme la Présidente, après six ans au pouvoir, le bilan de la CAQ parle. La CAQ n'a, tout simplement, pas parti aucun projet de transport collectif. Ils ont beau avoir coupé le ruban, malheureusement, la seule réalisation où ils ont coupé le ruban est une réalisation libérale, et ça se nomme le REM. Aucun projet de transport en commun structurant lancé par la CAQ, et ils sont toujours en questionnement, à savoir s'ils vont le partir et le réaliser. Mme la ministre a parlé du plan structurant de l'Est, c'est un plan qui est encore un plan. Aucune vision en matière de transport collectif.

Malheureusement, aujourd'hui, pour les gens de la Capitale-Nationale, j'ai le goût de vous dire que nous avons perdu plusieurs années précieuses, des années où la CAQ a décheté pas un plan, pas deux, ils ont aussi lié l'avenir du tramway à l'avenir du troisième lien. Oh! Mme la ministre a excellé dans les bonnes lignes de communication : un bitube, un trois tubes, un quatre tubes, mais, Mme la Présidente, le résultat, il est zéro.

• (11 h 40) •

Donc, aujourd'hui, elle peut nous critiquer, ça fait partie de la game politique, mais, malheureusement, elle ne peut par contredire aujourd'hui qu'après six ans de son gouvernement, après que son gouvernement a dilapidé les surplus budgétaires, ils sont en déficit historique. Elle ne peut pas aujourd'hui me contredire qu'elle même, la ministre, a commencé à couper dans les budgets, l'écocamionnage, transport scolaire, des chantiers fermés. Et aujourd'hui, malheureusement, on fait face à un gouvernement qui a complètement perdu la boussole. Et pour trouver des solutions, on annonce des agences après agences.

Alors, Mme la Présidente, dans peu de temps, nous serons à la septième année de ce gouvernement caquiste, deux mandats majoritaires, extrêmement majoritaires. Et, malheureusement, pour les gens de la Capitale-Nationale, il n'y a aucun projet qui a été annoncé, financé, complété. Aujourd'hui, les trois partis de l'opposition, et je remercie mes collègues qui font un travail exceptionnel aussi, le disent haut et fort : À quel moment les gens de la Capitale-Nationale vont voir leur tramway? À quel moment, on va lancer le chantier?

Je n'ai pas eu tout le temps, parce que j'ai juste trois blocs : Comment ça va avec la ville de Québec? La dernière rencontre avec le maire Marchand, remonte à quel moment, pour parler du suivi par rapport au tramway? C'est un partenaire majeur au niveau de la Capitale-Nationale.

Donc, Mme la Présidente, aujourd'hui, je fais le triste bilan d'un grand zéro au niveau de la mobilité durable, au niveau de la Capitale-Nationale. Nous avons eu la démonstration, Mme la ministre a eu plusieurs minutes. Ses collègues lisaient des notes. J'aurais aimé, j'aurais aimé, chers collègues, vous entendre parler concrètement du début du commencement de quelque chose. Malheureusement, après deux heures, les gens vont le constater : Est-ce qu'aujourd'hui les gens de la Capitale-Nationale vont avoir des réponses qui comptent? Non. Est-ce que les gens de la Capitale-Nationale, aujourd'hui, seront rassurés par rapport à l'évolution du tramway? Malheureusement, non, Mme la Présidente.

Donc, encore une fois, on continue à... on continue à attendre le fruit des rencontres et des rencontres, mais, malheureusement, le bilan après six ans au pouvoir, c'est zéro, en matière de transport collectif. Merci, Mme la Présidente.

### Conclusions

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. Merci. Nous en sommes maintenant aux dernières interventions. Donc, je cède la parole à Mme la ministre pour une période de 10 minutes.

### Mme Geneviève Guilbault

**Mme Guilbault :** Oui, merci. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Plusieurs choses, encore une fois, que je pourrais dire, mais là c'est mes dernières 10 minutes. Donc, il me parle des gens de la capitale nationale. Mon collègue a dit : Les gens de Québec, et tout ça... Bon, tout le monde sait que je suis une élue de Québec, j'habite à Québec, en fait, dans l'agglomération, puis j'ai grandi sur la Rive-Sud de Québec. Alors, je suis très, très attachée à ces deux régions-là, je les connais très bien, je connais les gens qui habitent là, j'ai grandi là, comme je l'ai dit, puis, maintenant, j'habite là,

j'élève ma famille dans cette région-là. Alors, je les connais très bien et je connais aussi les besoins des gens de Québec. Je connais leur volonté que les projets avancent à Québec.

Puis, oui, ce matin, on parle du tramway, mais je ne peux pas le... je ne peux pas... on ne peut pas parler du tramway sans parler aussi du nouveau lien interrives. Et les gens de Québec savent aussi que mes trois collègues en face, les trois autres partis, sont contre le nouveau lien interrives. Or, quand on décide d'invoquer la voix des gens de Québec ou la voix... Bien, dans mon cas, je fais le lien, toujours, avec Chaudière-Appalaches parce que, pour nous, Chaudière-Appalaches, c'est très important aussi, puis, de toute façon, je l'ai dit, c'est la CMQ, tu sais, c'est métropolitain, il faut avoir une vision qui est très régionale, cette même voix là de ces mêmes citoyens là réclame un nouveau lien interrives. Je ne sais pas si mes collègues, des fois, regardent... On a fait une consultation en mobilité, dont le Parti québécois s'est moqué, mais il reste que les gens, en grande majorité, souhaitent un nouveau lien interrives sur la Rive-Nord, sur la Rive-Sud. Donc, quand on dit : Les gens de Québec veulent un tramway, oui, mais ils veulent aussi un nouveau lien interrives. Donc, pour moi, il y a quelque chose d'incohérent à se porter seulement à la défense d'un projet et à s'opposer à l'autre projet. Pourquoi les mêmes personnes... bien, ce n'est peut-être pas les mêmes, comme tel, mais pourquoi le fait d'avoir une proportion des gens de Québec et de la Rive-Sud de Québec qui voudraient un certain projet, c'est important pour mes collègues au point d'en parler des heures et des heures, mais qu'une grande proportion, puis même une proportion encore plus grande des gens de ces deux mêmes régions veulent un autre projet, et ça, il faut le bannir, il ne faut pas en parler, il faut s'y opposer. Pour moi, il y a quelque chose de très incohérent. Puis, vous voyez, la manière dont ils évitent toujours de parler du... bien non, Québec solidaire est très à l'aise de dire qu'ils sont contre le troisième lien, mais les deux autres, ce n'est pas clair, tu sais. Je me souviens d'un article, là, le chef du PQ qui dit qu'il n'exclut pas un lien autoroutier pour, après ça, dire : Non, non, finalement, je n'en veux pas, ah! bien, là, finalement, il faudrait que je consulte, tout en s'étant moqué du fait que nous, on a consulté. Alors, vous voyez, Mme la Présidente, moi, quand on me dit : C'est important pour les gens de Québec, moi, je travaille pour les gens de Québec et de Chaudière-Appalaches et je sais qu'ils veulent les deux projets. Et c'est ça que la CAQ va faire, Mme la Présidente. Les deux projets avancent.

Pour ce qui est du projet de tramway, puisque c'est le sujet d'aujourd'hui, je l'ai dit, il y a eu des rencontres cet été, et on peut bien se moquer du fait qu'il y ait des rencontres, mais comment vous pensez qu'on travaille quand on fait avancer un projet? Je veux dire, à un moment donné, c'est comme ça que ça fonctionne. L'important, c'est que le projet avance et que les travaux se font, les travaux préparatoires, des travaux qui étaient déjà en cours par la ville de Québec, les choses continuent d'avancer. Les enveloppes budgétaires avaient déjà été rendues disponibles, de toute façon, pour des travaux préparatoires. Donc, les choses, elles avancent, que ce soit pour le tramway ou pour le nouveau lien interrives. Je ferai une mise à jour bientôt, d'ailleurs, sur... Je sais que ça n'intéresse pas mes collègues, mais les gens de Québec, dont ils me parlent ce matin... Parce que c'est pour eux qu'on travaille, c'est eux qui paient nos salaires, je le dis tout le temps. Moi, si je ne suis pas utile pour les gens de Québec puis pour Chaudière-Appalaches, quant à ça, je vais aller faire d'autres choses ailleurs, tu sais. Et, comme je suis aux Transports, pour moi, l'important c'est que ces deux projets-là avancent, parce que je sais très bien, pour en parler souvent et pour en entendre parler souvent quand je vais à l'épicerie, quand je vais partout, les gens veulent un nouveau lien interrives et veulent un projet de tramway. Et ces deux projets-là, Mme la Présidente, je les fais avancer.

Autre chose, le collègue dit : Il n'y a aucun projet de transport collectif en réalisation avec la CAQ. C'est inexact, Mme la Présidente. Et là je ne peux pas m'empêcher de trouver extrêmement ironique que, continuellement, ils contournent eux aussi le prolongement... le prolongement de la ligne bleue, qui est un projet que sa collègue de Jeanne-Mance—Viger aurait tellement voulu avoir, mais qu'ils n'ont jamais porté en réalisation. Ils n'ont jamais porté à réalisation, le Parti libéral, le prolongement de la ligne bleue, bien qu'ils aient des collègues, des députés dans l'Est de Montréal, et bien que sa propre collègue n'arrête pas de se plaindre que le prolongement de la ligne bleue n'a jamais été fait. Mais, heureusement, maintenant, grâce à nous, le prolongement de la ligne bleue, j'ai passé le dossier d'affaires cet été, cet été, donc, avec le financement fédéral, d'ailleurs, qui est toujours en discussion, mais, bref, donc le prolongement de la ligne bleue à Montréal, projet de la CAQ.

Et Mobilité Infra Québec, vous savez, Mme la Présidente, ils peuvent bien s'en moquer, mais la quasi-totalité des gens qui ont pris le temps de venir nous voir en consultations particulières conviennent avec nous que c'est nécessaire d'avoir une équipe capable de faire la planification et la réalisation de transports collectifs d'envergure sur le territoire du Québec en dehors de dépendre d'une organisation ou d'une autre. Il faut prendre le contrôle du destin du transport collectif. Dans une nation comme le Québec, on ne peut pas faire l'économie de ça en 2024. Et, vous savez, le routier est arrivé avant le transport collectif dans l'histoire du... dans l'histoire des sociétés, c'est ainsi. Mais là on est rendus à l'étape où il faut mettre de l'avant des capacités, au sein même du gouvernement, de développer le transport collectif, tout comme on l'a fait dans le routier auparavant. On en est là.

Et, encore une fois, c'est la CAQ qui prend le leadership de ça. Le Parti québécois, M. Gaudreault a essayé en 2012, 2013, il n'a pas réussi. Le Parti québécois a échoué à mettre en place une équipe spécialisée pour réaliser des projets d'envergure en mobilité. Mais, au moins, il aura essayé. C'est pour ça que moi, je le salue, M. Gaudreault, et je réitère toujours... Et d'ailleurs j'ai l'article, le fameux article du *Devoir* ici, là, les propos de Sylvain Gaudreault, et moi qui dit : «La construction d'infrastructures de transport collectif au Québec, c'est long, ça coûte cher, c'est compliqué, notamment en raison du manque de compétence institutionnelle en la matière.» Raison pour laquelle il faut se doter de cette compétence institutionnelle là, à mon sens, raison pour laquelle j'ai fait le projet de loi n° 61. Et que dit M. Gaudreault, qui était le ministre du Parti québécois? «Malheureusement, c'est vrai. Elle a raison.»

Bon, alors, si... si le député de Jean-Talon n'est pas d'accord avec ça, il y en a d'autres qui le sont et il y en a beaucoup d'autres qui le sont, j'ajouterais, Mme la Présidente, en dehors du Parti québécois ou d'un parti politique, là,

dans la société civile, chez les sociétés de transport, chez les municipalités, chez divers partenaires, chez les groupes amis de mon collègue de Taschereau, qui sont venus aussi nous dire qu'ils appuyaient le projet de loi n° 61. Donc, l'appétit, il est vaste, Mme la Présidente. Alors, il nous restera à faire l'étude détaillée du projet de loi. Et j'espère une adoption imminente, parce qu'ensuite, évidemment, il faut la mettre en place, puis, bon, il faut qu'on... il faut qu'on puisse en... lui confier éventuellement un premier mandat dans la l'Est de Montréal, parce que c'est important.

Je vais évidemment revenir au projet de Québec. J'ai commencé avec ça, je l'ai dit et redit, et redit, et redit : C'est important de faire avancer les projets à Québec, Mme la Présidente, mais, pour faire avancer des projets... Puis je vais revenir sur le bilan, là, puis, je pense, ça va faire un bon...

**M. Paradis :** ...alors, par souci d'exactitude de ce que la ministre dit, la citation exacte de M. Sylvain Gaudreault, Mme la Présidente, ce n'est pas ce qu'il a dit. Il dit, je le cite : «J'appuie l'idée d'une agence des transports qui dépolitise les travaux, pas le modèle que vous proposez dans le projet de loi n° 61.» Ce sont les propos exacts.

• (11 h 50) •

**La Présidente (Mme Tremblay) :** O.K., c'est bon. Je vais redonner la parole à la ministre. Merci.

**Mme Guilbault :** Bien, madame, je ne sais pas comment ça fonctionne. Moi, je peux déposer ce document-là, parce que ce que j'ai dit est exact. Ça n'empêche pas qu'il peut exister une autre citation ailleurs, mais moi, ce que j'ai dit, c'est exact. Donc, quand il dit que c'est inexact, c'est inexact que c'est inexact. Alors, je ne sais pas comment vous voulez gérer ça, mais moi, je ne me ferai pas accuser de dire quelque chose d'inexact alors que ça vient du *Devoir*, par respect pour le journaliste du *Devoir* qui l'a écrit, d'ailleurs...

#### Document déposé

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Vous pourrez déposer le document.

**Mme Guilbault :** ...et c'est entre guillemets ici.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Vous pourrez le déposer, le document.

**Mme Guilbault :** Parfait, je vais le déposer. Donc... Donc, c'est ça. Alors, toujours est-il que M. Gaudreault est d'accord avec moi sur le fait qu'on manque d'expertise institutionnelle au gouvernement et qu'on a besoin de s'en doter, et c'est le propos du projet de loi n° 61.

Donc, je reviens aux gens de Québec puis je reviens au bilan en général. Puis aussi, souvent, une autre chose que je dis souvent, c'est qu'un gouvernement parle par ses choix d'investissements. Or, je vais revenir au PQI. Parce que, quand on dit : Il faut faire avancer des projets, il faut faire des projets, encore faut-il avoir de l'argent pour faire ces projets-là. Puis là je vais laisser le fédéral de côté, je pense qu'on en a parlé en masse. Les oreilles doivent leur siler, comme on dit en bon Québécois, mais... D'ailleurs, j'ai parlé à la nouvelle ministre fédérale vis-à-vis, cette semaine, et je lui ai réitéré, et tout ça. Bon, alors, tu sais, le PQI, Mme la Présidente, le PQI, le Programme québécois des infrastructures, ça, qu'on a fait augmenter à 153 milliards depuis notre arrivée, dans le PQI, environ le tiers de ce montant-là, c'est pour la mobilité. Et les montants qu'on choisit d'investir pour le transport collectif n'ont jamais été aussi élevés que depuis que la CAQ est au pouvoir. Donc, tu peux vouloir faire un projet, puis, quand on fait un projet avec la caisse, c'est hors PQI, c'est comme ça qu'ils ont procédé, c'est hors PQI, ça fait que c'est pratique, oui, c'est pratique, mais si tu veux pouvoir contrôler tes projets et les faire par toi-même, ça prend... ça te prend du PQI, ça te prend de la disponibilité budgétaire.

Or, quand je regarde, puis je vais faire le lien avec le routier, parce que c'est important, là, en mobilité, jamais un parti politique n'a investi autant que la Coalition avenir Québec. Donc, non seulement les investissements sont là, non seulement le PQI est au rendez-vous, non seulement on a le projet de loi n° 61, en combinaison avec le projet de loi n° 62... Tu sais, mon collègue, au début, de Taschereau, disait, là : Il faut pouvoir... tu sais, la réalité politique, des fois, ne donne pas le goût aux gens de soumissionner, on ne sait jamais trop si le projet va aboutir, puis tout ça, parce que je rappelle que personne n'a soumissionné sur le tramway de Québec, c'est la raison pour laquelle on en est là aujourd'hui d'ailleurs, alors, raison de plus pour se doter d'une équipe spécialisée à qui on va confier des mandats puis qui va pouvoir le réaliser, donc, Mme la Présidente, que ce soit de nous doter d'une réelle expertise en transport collectif à l'échelle nationale, d'un réel contrôle sur le destin du transport collectif à l'échelle de tout le territoire du Québec, de nous doter d'une capacité budgétaire avec des intentions et des choix d'investissement très, très clairs, noir sur blanc, volume six du dernier budget de la CAQ, que ce soit de la volonté d'avoir des projets ailleurs que dans le West Island, ce dont se sont contentés les libéraux, oui, le REM, on adore le REM, moi, c'est un excellent projet, le REM, mais il y a d'autres choses que l'Ouest de l'île de Montréal, notamment Québec, ici, le tramway, donc, la volonté de vouloir faire le tramway de Québec, de vouloir avoir un projet dans l'Est de Montréal, la volonté de vouloir développer le transport collectif et de le financer adéquatement, c'est la Coalition avenir Québec qui l'aura fait, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. Je cède maintenant la parole au député de Taschereau pour son intervention de 10 minutes.

**M. Etienne Grandmont**

**M. Grandmont :** Merci, Mme la Présidente. Ce sera donc ma dernière intervention. J'ai 10 minutes devant moi. Puis je commencerais par revenir peut-être sur le rapport de la CDPQ Infra qu'a cité mon collègue de Jean-Talon tantôt. Quand je l'ai... quand j'ai vu ce rapport-là, quand j'ai vu la proposition de la CDPQ Infra, ça m'a emballé. J'avais des doutes, puis, finalement, j'ai trouvé que la proposition qui était faite était sérieuse, était bonne, la consultation avait été bien menée. Offrir une vision de développement de transport collectif pour la grande région de Québec en phases jusqu'en 2035, ça me semblait être une vision porteuse, et c'est pour ça qu'on a soutenu cette vision-là, déposée, déployée par la CDPQ Infra. Alors je suis très content d'avoir pu entendre mes collègues de Roberval puis de Vanier-Les Rivières aujourd'hui. Une chance qu'ils étaient là pour rappeler, pour rappeler que c'est une vision d'ensemble qui a été proposée par la CDPQ Infra. Une chance qu'ils étaient là, les deux collègues, pour le rappeler, parce que l'engagement du premier ministre, c'était une partie seulement de la phase I. C'était seulement ça à quoi il s'était engagé lors de sa conférence de presse du 13 juin dernier. Alors, moi, j'étais content de voir deux députés qui regardent ça, là, soit en étant directement impliqués, là, en étant dans Vanier-Les Rivières, au coeur de la... de ce projet de développement incroyable là qu'on peut avoir, avec une branche qui peut aller vers Lebourgneuf.

Puis d'un oeil un peu plus extérieur, quand même, j'ai beaucoup aimé l'intervention de la députée de Roberval, avec son oeil extérieur, qui est résidente à temps partiel, dans le fond, un peut adoptive, résidente adoptive de la ville de Québec et qui regarde ça puis qui se dit : Ah! bien, ça, c'est une vision d'avenir, c'est intéressant. Alors, je suis très heureux de voir ça de ce côté-là. Parce que moi, ce que j'ai vu de la conférence de presse puis de ce que j'entends de la ministre, c'est : On va faire une partie de la phase I puis on ne sait pas trop quand est-ce qu'on va la démarrer.

La ministre nous a beaucoup parlé de plein de sujets, hein? L'interpellation portait sur le tramway. Le sujet, c'était : À quand la mise en oeuvre du tramway de Québec? On a parlé beaucoup d'autres sujets périphériques. On a parlé beaucoup de PQI, le programme... le Plan québécois des infrastructures. Puis j'étais content d'entendre, dans la dernière intervention de Mme la ministre... elle a bien pris le temps de souligner que c'étaient des intentions. Parce que, d'un côté, elle dit : On n'a jamais eu un gouvernement qui a investi autant dans le transport collectif, mais, en même temps, elle l'a dit aussi : Ce sont des intentions. On peut bien mettre beaucoup de choses dans un PQI, on peut en mettre, du stock, on peut mettre des projets là-dedans, mais, pour vrai, là, ce qui compte vraiment, c'est ce qui est réalisé.

Or, force est de constater que le bilan de la CAQ, malheureusement, dans les six ans au pouvoir, aucun projet initié et démarré et même livré par le gouvernement du Québec, par le gouvernement de la CAQ. Aucun projet initié et livré — six ans, on a le temps d'en faire des projets, d'habitude, six ans, on a le temps de livrer — initié par un gouvernement précédent.

Alors, le PQI, c'est des intentions. On a beau sortir les tableaux, on a beau essayer de mettre ça... d'enjoliver cette... ce document-là, ça reste quand même que c'est une liste d'intentions. Ce n'est pas la réalité, ce n'est pas ce qu'on voit, ce n'est pas ce qui est livré. Tu sais, il y a une expression québécoise qui dit : Il faut que les bottines suivent les babines. Un PQI, c'est les babines, ce n'est pas ce qui est livré.

Le PQI aussi montre que les intentions du gouvernement de la CAQ, c'est d'investir deux fois plus dans le routier que des... que dans le transport collectif. On est encore toujours à ce ratio-là. C'est ça, la réalité aussi, les intentions. Ce que la CAQ, ce que le gouvernement veut faire, c'est d'investir deux fois plus sur les 10 prochaines années dans le routier que dans le transport collectif. On aime ça se comparer à l'Ontario. L'Ontario, c'est le rapport complètement inverse, deux tiers dans le transport collectif, Mme la Présidente, et un tiers dans le transport routier. Le gouvernement s'est fixé des cibles lui-même à travers le Plan pour une économie verte, 50-50. C'est ça, l'objectif. C'est supposé être le plan qui va nous permettre d'atteindre nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre. Comment on peut arriver à cet objectif-là, si, dans... si ça ne se reflète pas dans les intentions inscrites dans le PQI? Moi, je pense que ça démontre que la CAQ ne veut pas nous envoyer dans la bonne direction. Il ne suit même pas ses propres intentions inscrites dans le Plan pour une économie verte. Puis, même ça, c'était critiquable, parce que, comme je vous dis, en Ontario, on fait encore mieux. Puis on aime ça se comparer à l'Ontario ici, là. Donc, il y a un enjeu là très important. On parle beaucoup, mais on n'agit pas.

Le projet de tramway, c'est lui qui nous attire aujourd'hui. La ministre dit qu'on en parle beaucoup, qu'on pose beaucoup de questions, qu'on est exigeants. Bien, j'espère qu'on est exigeants. J'espère, parce que ce projet-là, il est attendu.

Je me réfère encore au rapport de la CDPQ Infra. Nombre de personnes, la très vaste majorité des gens qui ont été consultés par la CDPQ Infra, de toutes sortes de milieux — le collègue de Jean-Talon citait le milieu culturel, par exemple, touristique — en ont besoin. Je ne sais pas si vous avez déjà pris, par... pour le fun, un guide touristique du Québec. Allez à... allez à la section Transports, allez voir ce qui est écrit dans un guide Ulysse, ou peu importe la marque, Transport, c'est écrit : Louez-vous une voiture parce que, le transport collectif au Québec, ça ne fonctionne pas. C'est aussi simple que ça. Donc, il faut absolument avancer là-dessus.

Le projet est attendu par toutes sortes d'intervenants, par toutes sortes de monde. Il est attendu aussi par les gens. Mme la ministre fait référence souvent aux gens de Québec. Les gens de Québec, là, moi, là, s'il y a une chose que je suis sûr... dont je suis sûr, là, c'est qu'ils sont écoeurés de la congestion. Tout le monde est tanné de la congestion. La meilleure façon de réduire la congestion, ce n'est pas en ajoutant des nouvelles infrastructures autoroutières, la science est très claire là-dessus, c'est en augmentant l'offre de transport collectif et actif sur les territoires où on veut agir. Le transport interurbain, ça doit servir pour de l'interrégional. C'est ça, même, la définition, à l'intérieur même... c'est la définition du MTMD lui-même. Donc, pour aller à Roberval, évidemment, avoir une bonne desserte de transport en commun, ce serait bien, mais, s'il y a une autoroute entre les deux villes, entre Québec puis Roberval, ce n'est pas illogique. Maintenant, si des gens prennent une autoroute pour aller travailler le matin ou pour aller à l'école le matin, il y a

quelque chose qui fondamentalement ne fonctionne pas. On a échappé quelque chose. Il y a quelque chose qui ne fonctionne pas. On aurait dû trouver les moyens, les déplacer autrement, en transport collectif ou en transport actif.

C'est très attendu, on l'a vu dans le rapport. Puis la ministre a aussi dit quelque chose d'important... En fait, non, j'irais sur les coûts du transport. C'est très attendu des gens parce qu'ils veulent des solutions à la congestion et ils veulent des solutions aussi parce que la vie coûte cher. Le CAA-Québec, je suis sûr que Mme la ministre le sait très bien aussi, évalue qu'une voiture — puis on parle de Toyota Camry, là, la plupart des gens au Québec maintenant n'ont plus des Toyota Camry, ils ont des véhicules pas mal plus chers puis pas mal plus consommateurs de produits pétroliers — ça coûte 10 000 \$ par année, posséder un véhicule. La dépréciation, les assurances, l'essence, l'entretien, les pneus, tout ça, ça coûte ça, 10 000 \$ par année. Puis ça, c'est des études qui commencent déjà à dater, là. Puis, je vous dis, c'est pour une Toyota Camry. Les gens se serrent la ceinture. Puis le deuxième poste budgétaire... le premier, c'est le logement, là, mais le deuxième poste budgétaire des familles québécoises, c'est le logement. Si on leur offre une offre de transport collectif et actif décente, efficace, rapide, confortable, on vient de soulager leur portefeuille. C'est aussi direct que ça, c'est aussi simple que ça, mais, pour l'instant, on n'a pas ces réponses-là puis on n'a rien sur le terrain qui nous permet de leur donner cette solution-là.

• (12 heures) •

Le coût de la congestion, je prendrai aussi cet exemple-là. On l'a vu pour la région de Montréal — Québec, c'est plus difficile d'avoir des chiffres, là, à jour, ça fait longtemps qu'il n'y a pas eu des études là-dessus, mais juste dans la région de la Communauté métropolitaine de Montréal, on est rendu à 6 milliards en coûts de congestion pour la CMM, 6 milliards, retards, essence, etc. 6 milliards. On ralentit. À ne pas faire de projets de transport collectif au Québec, à retarder, à ne pas livrer, on retarde, on étouffe notre économie. On l'étouffe.

Mme la ministre dit : J'avance, on travaille, il y a des ateliers, il y a des rencontres, ce n'est pas si important que ça, la signature d'une entente. Ça doit être quand même un peu important, si la CDPQ elle-même le demande puis si la ville de Québec, elle aussi, le demande. Puis on n'a pas eu la réponse là-dessus. Aujourd'hui, on n'a pas eu de réponse sur la date de signature d'une entente avec la CDPQ. Deux heures de discussion pour ne jamais obtenir cette réponse-là, qui est pourtant fort simple. On n'a jamais eu de réponse, là. Non, on a préféré parler de Mobilité Infra Québec, on a préféré parler du troisième lien. Mes collègues nous ont emmenés en Corée, à Dijon. C'est un beau voyage, c'est vraiment le fun, mais ça ne répond pas à la question. On a parlé du PQI, on a parlé de ligne bleue, on a fait un grand, grand, grand détour, mais on n'a jamais réussi à voir la question principale, qui était : Quand est-ce qu'on signe cette entente-là, provisoire, avec la CDPQ?

Il y a des journalistes qui nous écoutaient aujourd'hui. Je suis persuadé qu'ils vont bien noter puis ils vont bien rapporter qu'on n'a jamais eu de réponse claire de la part de la ministre. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Tremblay) :** Merci. Compte tenu de l'heure, je lève la séance de la commission, ayant accompli son mandat. On ajourne jusqu'au mardi 1er octobre à 9 h 45, où elle entreprendra un nouveau mandat. Merci. Bonne fin de semaine à tout le monde.

*(Fin de la séance à 12 h 04)*