



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le jeudi 6 mai 2010 — Vol. 41 N° 62**

Étude des crédits du ministère des Transports (3)

**Président de l'Assemblée nationale:  
M. Yvon Vallières**

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

|  |           |
|--|-----------|
| Débats de l'Assemblée  | 145,00 \$ |
| Débats des commissions parlementaires  | 500,00 \$ |
| Pour une commission en particulier:  |           |
| Commission de l'administration publique  | 75,00 \$  |
| Commission de l'agriculture, des pêcheries,<br>de l'énergie et des ressources naturelles | 50,00 \$  |
| Commission de l'aménagement du territoire  | 100,00 \$ |
| Commission de l'Assemblée nationale  | 5,00 \$   |
| Commission de la culture et de l'éducation   | 100,00 \$ |
| Commission de l'économie et du travail   | 100,00 \$ |
| Commission des finances publiques  | 75,00 \$  |
| Commission des institutions  | 100,00 \$ |
| Commission des relations avec les citoyens   | 25,00 \$  |
| Commission de la santé et des services sociaux   | 75,00 \$  |
| Commission des transports et de l'environnement  | 100,00 \$ |
| Index (une session, Assemblée et commissions)  | 30,00 \$  |

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec  
Distribution des documents parlementaires  
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85  
Québec, Qc  
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754  
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:  
[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 6 mai 2010 — Vol. 41 N° 62

### Table des matières

|   |    |
|---|----|
| Discussion générale (suite)   | 1  |
| Mode de transport prévu sur les voies réservées du boulevard Pie-IX à Montréal            | 1  |
| Réaménagement de la rue Notre-Dame à Montréal   | 1  |
| Mode de transport prévu sur les voies réservées<br>du boulevard Pie-IX à Montréal (suite) | 4  |
| Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)  |    |
| Conditions salariales des hauts dirigeants  | 5  |
| Comparaison des coûts du transport au Canada et dans les régions                          | 6  |
| Plan de redressement de l'état du réseau routier  | 9  |
| Comparaison des coûts du transport au Canada et dans les régions (suite)                  | 10 |
| Prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à Saint-Georges de Beauce                            | 11 |
| Travaux de réfection du pont de Québec  | 12 |
| Société de l'assurance automobile du Québec (suite)                                       |    |
| Permis Plus   | 13 |
| Budget consacré à la publicité  | 14 |
| Financement du transport en commun à Lévis  | 16 |
| Plan de redressement de l'état du réseau routier (suite)                                  | 17 |
| Société de l'assurance automobile du Québec   |    |
| Conditions salariales des hauts dirigeants (suite)  | 18 |
| Indemnités versées aux accidentés   | 20 |
| Conditions salariales des hauts dirigeants (suite)  | 21 |
| Bilan routier   | 22 |
| Revenus provenant de l'utilisation des radars photographiques                             | 24 |
| Rôle et fonctions des contrôleurs routiers  | 25 |
| Réglementation concernant la conduite d'un cyclomoteur                                    | 26 |
| Réglementation concernant la conduite d'une motocyclette trois roues                      | 27 |
| Lignes directrices sur la publicité automobile  | 28 |
| Rôle et fonctions des contrôleurs routiers (suite)  | 29 |
| Revenus provenant de l'utilisation des radars photographiques (suite)                     | 29 |
| Tarification d'assurance des motocyclistes  | 30 |
| Application de la réglementation sur les pneus à neige                                    | 31 |
| Bilan routier (suite)   | 33 |
| Système de reconnaissance de plaques d'immatriculation                                    | 34 |
| Plan d'amélioration du Réseau de transport de la Capitale                                 | 36 |
| Société de l'assurance automobile du Québec   |    |
| Réglementation concernant la conduite d'un cyclomoteur (suite)                            | 37 |
| Immatriculation du véhicule d'une personne occupant un emploi à risque                    | 38 |
| Contrôle du bruit émis par les véhicules routiers   | 39 |
| Pratique ayant pour effet de masquer des éléments d'une plaque d'immatriculation          | 39 |
| Véhicules avec conduite à droite  | 40 |
| Rapport annuel 2009   | 43 |

## Table des matières (suite)

|  |    |
|--|----|
| Réaménagement de l'échangeur Charest—Robert-Bourassa, à Québec | 43 |
| Information aux usagers sur l'état des routes                  | 45 |
| Prolongement de l'autoroute 19 à Laval                         | 47 |
| Remplacement des voitures du métro de Montréal                 | 49 |
| Reconstruction de l'échangeur Turcot, à Montréal               | 50 |
| Prolongement de l'autoroute 25, à Laval                        | 51 |
| Parachèvement de l'autoroute 30, à Montréal                    | 53 |
| Reconstruction de l'échangeur Turcot, à Montréal (suite)       | 55 |
| Projet de train à grande vitesse                               | 58 |
| Parachèvement de l'autoroute 30, à Montréal (suite)            | 58 |
| Pont de l'île d'Orléans  | 58 |
| Éclairage des autoroutes                                       | 59 |
| Projet de train à grande vitesse (suite)                       | 59 |
| Parachèvement de l'autoroute 30, à Montréal (suite)            | 59 |
| Éclairage des autoroutes (suite)                               | 60 |
| Parachèvement de l'autoroute 30, à Montréal (suite)            | 60 |
| Pont de l'île d'Orléans (suite)                                | 61 |
| Éclairage des autoroutes (suite)                               | 61 |
| Adoption des crédits   | 62 |
| Documents déposés  | 62 |

## Intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente  
M. Irvin Pelletier, président suppléant  
M. Patrick Huot, président suppléant

Mme Julie Boulet  
M. Stéphane Bergeron  
M. Guy Ouellette  
M. Marc Carrière  
M. Pierre Reid  
M. André Drolet  
M. Janvier Grondin  
M. Etienne-Alexis Boucher  
M. Jean-Paul Diamond

- \* M. Jacques Gagnon, ministère des Transports
  - \* Mme Anne-Marie Leclerc, idem
  - \* M. André Caron, idem
  - \* M. André Meloche, idem
  - \* M. Claude Morin, idem
  - \* Mme Stéphanie Cashman-Pelletier, idem
  - \* Mme Sandra Sultana, idem
  - \* Mme Nathalie Tremblay, SAAQ
  - \* Mme Célyne Girard, idem
  - \* Mme Johanne St-Cyr, idem
  - \* M. Gaétan Bergeron, idem
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 6 mai 2010 — Vol. 41 N° 62

**Étude des crédits du ministère des Transports (3)***(Onze heures vingt-six minutes)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demanderais à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir fermer la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je rappelle le mandat de la commission, qui est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'année financière 2010-2011. Nous disposons d'une... nous disposons, c'est-à-dire, d'une enveloppe globale de 12 heures pour l'étude de ces crédits... Je ne le dérange pas, le monsieur en arrière, là? Nous disposons d'une enveloppe globale de 12 heures pour l'étude de ces crédits, que nous terminerons aujourd'hui.

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

**Le Secrétaire:** Oui, Mme la Présidente. M. McKay (L'Assomption) est remplacé par M. Bergeron (Verchères).

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le secrétaire.

**Une voix:** On en a juste une, présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Bien oui, puis elle est assez autoritaire. Bon.

Je vous rappelle que nous procéderons à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes maximum, incluant les réponses de la ministre, et que nous mettrons aux voix ces crédits quelques minutes avant la fin du temps imparti à leur étude.

Puisque nous avons débuté nos travaux à 11 h 25, y a-t-il consentement pour poursuivre la séance au-delà de l'heure prévue, c'est-à-dire 13 h 25?

**Une voix:** Consentement.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Par ailleurs, afin de favoriser le plus grand nombre d'échanges, je vous invite, dans la mesure du possible, à formuler des questions et des réponses brèves.

**Discussion générale (suite)**

Nous allons maintenant poursuivre l'étude des crédits, et je suis prête à reconnaître le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports et député de Verchères pour une première intervention. À vous la parole.

**Mode de transport prévu sur les voies réservées du boulevard Pie-IX à Montréal**

**M. Bergeron (Verchères):** Je vous remercie, Mme la Présidente. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, j'aimerais peut-être terminer là où on avait laissé hier soir, avec la voie réservée sur Pie-IX. Il y a des questions fort

intéressantes qui ont été posées hier sur cette voie réservée, mais ça a soulevé d'autres questions, dont certaines sont demeurées en suspens, notamment sur la question des autobus électriques, ou préférablement les autobus biberonnés, qui permettraient effectivement que ces autobus quittent plus aisément le circuit électrifié pour s'engager sur le circuit régulier, beaucoup moins coûteux à mettre en place comme système que le trolleybus, beaucoup moins inesthétique, si vous me permettez l'expression. Je sais qu'Hydro-Québec travaille présentement sur un projet d'autobus biberonné. Est-ce qu'on envisage éventuellement la mise en place... Je sais que la STM le regarde également. Est-ce qu'on envisage éventuellement la mise en place assez rapidement d'autobus biberonnés sur cet axe? Première question.

**Réaménagement de la rue Notre-Dame à Montréal**

Deuxième question, on sait pertinemment qu'il y a un problème de connexion de la ligne Pie-IX sur Notre-Dame, problème qui est en partie occasionné par le fait qu'actuellement le projet de Notre-Dame est sur la glace. J'aimerais peut-être qu'on fasse le point sur l'état d'avancement ou de non-avancement du projet de Notre-Dame, qui constitue, aux yeux des observateurs, une autre pomme de discorde entre la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec.

Alors, où est-ce qu'on en est dans ce dossier-là? Est-ce que c'est remis aux calendes grecques? Est-ce qu'il y a une véritable volonté de trouver une solution aux problèmes de dépassement de coûts ou est-ce qu'on a simplement lancé la serviette dans le dossier de Notre-Dame.

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

**Mme Boulet:** Alors, Mme la Présidente, je vais vous répondre pour Notre-Dame, si vous me permettez, puis je vais laisser peut-être à M. Gagnon l'opportunité, là, de répondre sur les autobus biberonnés — c'est ça, biberonnés? — ...

**Une voix:** Oui, oui.

● (11 h 30) ●

**Mme Boulet:** ...et également sur le lien, là, à faire avec la rue Notre-Dame. Alors, sur le dossier de Notre-Dame, vous vous appellerez, là, le montant qui avait toujours été annoncé, c'était un montant de — puis là j'ai le mémoire, parce que je ne l'ai pas, le... — c'était un montant de 750 millions de dollars, dans lequel la portion de la ville était de 125 millions de dollars puis à peu près 625, là, pour la portion du MTQ.

Maintenant, je vais dire ça comme ça, tant qu'à y être, les projets, souvent on se dit, bien là, tant qu'à aménager, bon, on va bonifier, on va ajouter ceci... Il y avait également des besoins. On avait ajouté une voie réservée en transport collectif. Il y a également une voie réservée au covoiturage. Donc, 50 % des voies de la nouvelle rue Notre-Dame seraient réservées au transport collectif, covoiturage et transport collectif. Donc, il y a eu des ajouts de part et d'autre.

Alors, il y a des ajouts qui ont été faits, parce qu'il y a eu des demandes de la part des citoyens également, que je parle de pistes multifonctionnelles, d'aménagement des parcs. Il y a eu même des sentiers piétonniers. Il y a même une passerelle, là, à un moment donné, pour permettre aux gens de circuler de part et d'autre. Donc, toutes ces bonifications-là... Et il y a certaines bonifications également, de la part de la ville, qui ont été... Alors, on s'est rendu compte en à peu près six mois, là, en l'espace de six mois, qu'une mise à niveau des coûts nous démontrait que le projet coûtait entre 1,3 et 1,5. Alors, je pense que vous la connaissez, l'histoire.

Alors, ce qu'on a dit, et ça, c'était en accord avec la ville de Montréal, c'est qu'à 1,3 et 1,5, évidemment, la contribution du ministère augmentait mais la contribution de la ville aussi. Elle était rendue à peu près à 300 millions de dollars. Donc, pour eux aussi, ça représentait des sommes importantes. Alors, ce qu'on a dit, en collaboration et en accord, en consensus avec la ville, c'est: Bon, écoutez, on va se rasseoir, on va revoir l'ensemble du projet puis on va le ramener à des coûts plus raisonnables, plus acceptables, en termes d'investissement, pour la population. Et ce que je peux vous dire à l'heure actuelle, M. le député de Verchères, c'est qu'il y a un projet qui a été déposé en janvier dernier, une nouvelle version qui est en...

Parce que, moi, ce que j'avais demandé quand on révisait les coûts, j'avais demandé: J'aimerais qu'on révise les coûts et qu'on arrive en deçà du milliard de dollars, en deçà de 1 milliard de dollars. Alors, il y a un nouveau projet qui a été présenté à la ville de Montréal, qui est en deçà du milliard de dollars, mais qui n'est pas loin du milliard, et on attend un retour de la ville. Ceci dit, la ville, je pense qu'ils nous ont dit qu'ils mettaient... pour l'instant, ils mettraient de l'énergie beaucoup sur Turcot pour qu'on arrive à une solution, qu'on travaille en collaboration. Mais, pour nous, et la ville, c'est la même chose, j'imagine, c'est une priorité, Notre-Dame, on n'a jamais dit que ce dossier-là deviendrait secondaire. Alors, quand on réussira à s'entendre avec la ville sur le concept qui sera retenu, sur les aménagements qui doivent être faits — je pense que M. Gagnon pourrait vous donner des précisions sur ce qui a été présenté — alors, à ce moment-là, quand on s'entendra, nous, on est prêts à aller de l'avant.

Alors, il y a le secteur de Souigny où on est intervenus. À ce jour, on a 68 millions de dollars qui ont été investis sur la rue Notre-Dame, et c'est toujours une priorité du gouvernement d'aller de l'avant avec cet axe-là qui est stratégique. On parle de seulement 9 km, mais c'est 9 km qui... où il y a une abondance de... il y a un transit important. On parle de 68 000 véhicules-jour, si je ne me trompe pas.

Mais il y a aussi... ce qui est déterminant pour moi et ce qui est très important, c'est l'accès au port. Et l'accès au port doit être bien intégré, en ne nuisant pas ni à la fluidité ni à la sécurité, mais s'assurer qu'au niveau économique on ne nuise pas aux besoins du port de Montréal et au transit des containers qui sont... Je pense, c'est le deuxième port, en Amérique du Nord, en importance en termes de transit de containers. Donc, pour moi, c'est une priorité que les aménagements répondent aux besoins du port et...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** O.K. Oui, oui.

**M. Bergeron (Verchères):** Juste avant de passer aux aspects techniques, si vous me permettez, une question complémentaire, Mme la Présidente, à la ministre.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, bien sûr.

**M. Bergeron (Verchères):** Je comprends ce que vous me dites puis j'aime à penser que tout ce que vous dites là est le reflet de la réalité puis qu'effectivement vous attendez que la ville de Montréal vous revienne sur le projet que vous leur avez présenté au mois de janvier dernier, bon, ainsi de suite. Mais d'abord je pense qu'il est important de préciser qu'il y a peut-être eu des «tant qu'à y être, on pourrait aménager ci puis on pourrait aménager ça» qui ont fait augmenter les coûts, mais on sait également qu'il y a peut-être eu...

**Une voix:** ...

**M. Bergeron (Verchères):** Je pense que «négligence» est peut-être un peu fort, mais il a peut-être manqué un peu de rigueur, dans la mesure où on n'avait pas calculé l'inflation, les contingences, ainsi de suite, et ça aussi, ça a contribué à faire augmenter les coûts.

Mais ma question, plus précisément, c'est: À partir du moment où il n'y a plus de bureau de travail, quelle garantie on a, effectivement, qu'il y a quelque chose qui va aboutir prochainement? Et mon inquiétude à moi, c'est qu'à partir du moment où on va avoir complété l'axe de l'autoroute 25, à partir du moment où on va avoir complété le... la voie réservée sur Pie-IX, ça va devenir drôlement important qu'on aille de l'avant avec un projet qui va assurer une plus grande fluidité de la circulation, pas nécessairement un accroissement, mais une plus grande fluidité de la circulation sur l'autoroute Notre-Dame.

Alors, il va falloir effectivement qu'on aboutisse à quelque part avec ce projet-là, éventuellement. Puis la suspension ou là... — je ne sais pas si on peut parler de suspension — ou dissolution du bureau de travail donne à penser que c'est remis aux calendes grecques. Même si on continue d'affirmer de part et d'autre que ça constitue un projet important, il y a lieu de craindre que ce soit un projet qui soit remis aux calendes grecques, alors que la réalisation prochaine de deux projets rend d'autant plus cruciale et stratégique la réalisation d'un projet quelconque sur Notre-Dame.

**Mme Boulet:** Alors, vous avez parfaitement raison de poser la question, mais il n'est pas question de remettre ce projet-là aux calendes grecques, ça n'a jamais... C'est une priorité pour le gouvernement, on l'a toujours dit. On veut juste s'entendre sur un concept. Vous savez, on est parti de loin. Les discussions, il y en a. Il y en avait à l'époque du précédent gouvernement. Les besoins de la municipalité et les besoins du ministère, il fallait arrimer, là, puis trouver un concept qui satisfaisait les besoins des deux partenaires. Je le rappelle, c'est un tronçon qui appartient à la ville, mais, parce qu'il lui joue un rôle stratégique, le ministère s'est engagé à intervenir.

Le fait qu'il y ait dissolution du bureau, c'est juste parce que, comme il ne se passait rien là à court terme, à très, très court terme, on a jugé que ces effectifs-là pouvaient être, à très, très court terme, utilisés à d'autres besoins. Mais ça, en rien, en rien ces gens-là... Demain matin, ces gens-là peuvent être réaffectés et recommencer à travailler de façon très active sur le dossier de Notre-Dame. Tout ce qu'on

attend, c'est de définir un concept qui convienne aux deux partenaires, et là, à ce moment-là, tout pourra se mettre en branle.

Maintenant, par rapport aux coûts, vous avez eu une observation à l'égard que... C'est vrai que, quand on annonce un projet puis qu'il n'est pas suffisamment avancé dans la définition des plans et devis, qu'il faut mettre davantage de contingences, vous avez tout à fait raison. C'est ce qu'on tente de faire de plus en plus, parce que ce n'était pas dans la pratique courante du ministère, par les années passées, là, puis je remonte à 20, 30 ans, là. Mais maintenant je pense qu'on a besoin de soit... Soit qu'on annonce plus tard l'annonce, quand on est à des étapes plus avancées puis qu'on connaît mieux les coûts, ou soit qu'on mette des contingences plus importantes. Et ça, je pense qu'on est en train de mettre tout ça en place pour faire en sorte qu'on soit capable de mieux définir les coûts des grands projets au ministère des Transports. Alors, si vous me permettez, je vais passer la parole à M. Gagnon.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** Oui. Oui.

**M. Bergeron (Verchères):** ...permettez un dernier commentaire avant de passer aux aspects techniques. Mais je pense qu'il est important de saisir ou de prendre conscience, et je suis convaincu que vous êtes consciente de cela également, mais, pour le bénéfice de la foule en délire qui nous écoute ce matin...

**Mme Boulet:** Surtout ce soir.

**M. Bergeron (Verchères):** ...je pense qu'il est important de prendre conscience qu'au-delà de l'entrée en service prochaine du tronçon de l'autoroute 25, de l'entrée en service prochaine, on l'espère, de la voie réservée sur Pie-IX, il y a toute la question également du développement d'un axe de transport en commun pour l'Est de Montréal, qui dépend en partie de la réalisation du... Là, on l'appelait autrefois le Viabus de l'Est. Il peut... pourra peut-être prendre une autre formule, compte tenu des résistances qu'il y a dans certains quartiers, dans l'Est, mais il n'y a rien qui va pouvoir se développer tant qu'on ne développera pas Notre-Dame. Alors, il faut être conscient de l'urgence d'agir dans ce cas-là.

Puis je réitère que je suis inquiet de la dissolution... Je comprends que c'est parce qu'à très, très, très court terme on veut pouvoir utiliser ces ressources-là à d'autres escients, mais, quand on va décider de remettre en place... bien ça va prendre quand même un certain temps avant qu'on se remette au travail. Je veux qu'on soit conscient de l'importance stratégique, pour l'Est de Montréal particulièrement, de la réalisation d'un projet qui satisfasse au milieu et aux objectifs du ministère sur Notre-Dame.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, M. Gagnon, peut-être vous présenter, votre fonction, de nouveau, avec... Et j'ai bien sûr l'assentiment des collègues pour faire... permettre...

**M. Bergeron (Verchères):** Il va sans dire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Bon. Alors, votre nom, votre fonction au ministère.

**M. Bergeron (Verchères):** ...attentif.

● (11 h 40) ●

**M. Gagnon (Jacques):** Merci, Mme la Présidente. Alors, je m'appelle Jacques Gagnon. Je suis sous-ministre adjoint à la Direction générale de Montréal et de l'Ouest.

Vous avez raison, M. le député de Verchères, qu'il est urgent d'agir. C'est un terme que j'utilise moi-même de temps en temps, que j'apprécie beaucoup. En fait, pour donner quelques précisions sur ce qui a été déposé à la ville, on a eu l'occasion déjà d'en exposer quelques éléments ici, dans une autre commission parlementaire, ce sur quoi on a travaillé, suite au consensus qui avait été établi par la ministre et par le maire de Montréal à l'effet qu'il fallait envisager des moyens de réduire l'envergure de ce projet-là. On a développé, à l'intérieur du bureau de projet, différents scénarios d'intervention pour les différents secteurs de Notre-Dame. Donc, ce qu'on a proposé essentiellement ne change en rien, dans le fond, la nature du concept et les besoins et les objectifs qui avaient été convenus en collaboration avec la ville par rapport au projet Notre-Dame proprement dit.

Ce qu'on a proposé, c'est des scénarios d'aménagement différents, très diversifiés. Je vais vous donner un exemple. Dans le secteur de l'Assomption, on a développé huit scénarios de raccordement qui peuvent permettre un raccordement efficace et sécuritaire de la partie Souigny vers la partie Notre-Dame, en direction est vers l'ouest. Donc, on a proposé à la ville huit scénarios différents, certains plus avantageux que d'autres, évidemment, là-dedans. Parce que les scénarios ne sont pas tous égaux, et il y a des scénarios que, nous autres, on privilégierait plus que d'autres, et c'est l'inverse pour la ville évidemment, mais il y a place à discussion à cet égard-là.

Donc, on a proposé, dans les différents secteurs de la rue Notre-Dame, des possibilités d'aménagement diverses qui répondraient, encore une fois, aux objectifs qui avaient été préalablement convenus entre les deux parties mais qui permettaient, dans un premier temps, de diminuer l'envergure du projet dans certains secteurs et de reporter dans une phase subséquente une partie des coûts, notamment dans le secteur du... dans le secteur Sainte-Marie, là où on doit joindre l'autoroute Ville-Marie actuelle. Et vous savez qu'il y a une étude concurrente qui se fait actuellement pour définir les caractéristiques de ce que pourrait être ce raccordement-là. Donc, on a déposé ça, comme on le disait précédemment, à la ville de Montréal à la fin... au mois de janvier dernier. On attend donc un retour de la ville à cet effet-là.

En ce qui concerne le bureau de projet, évidemment, à partir du moment où on a fini notre analyse à l'interne, en collaboration, encore une fois, avec la ville dans certains cas, et qu'on a donc déposé à la ville l'ensemble des hypothèses de réduction ou d'envergure de ce projet-là, il est inutile de conserver les effectifs du bureau tant et aussi longtemps que la ville ne nous a pas donné le signal de retour à cet effet-là.

Alors, depuis quelques mois, la ville avait très, très peu d'effectifs à l'intérieur du bureau de projet. Nous autres, on avait maintenu nos effectifs, qui sont en partie composés d'effectifs internes propres au ministère des Transports mais aussi des consultants qui nous accompagnent dans ce projet. Autrement dit, on assumait des coûts relativement élevés par mois pour un bureau qui était en attente, dans le fond, d'un retour de la part de la ville.

Donc, tant qu'à maintenir des effectifs en place qui étaient plus ou moins sollicités, on a préféré demander aux consultants de retourner chez leurs employeurs tant et aussi longtemps qu'on n'aurait pas besoin de recourir de nouveau à leurs services et on a rapatrié nos effectifs, en bonne partie composés d'ingénieurs parmi les plus compétents qu'on avait, donc de ramener nos effectifs à l'intérieur de la direction de l'île de Montréal, où on a un urgent besoin d'effectifs pour les gros travaux qui...

Vous avez aussi raison de dire qu'en ce qui concerne les projets qui sont en cours ou qui vont devoir... et qui seront complétés prochainement, qu'ils vont devoir s'articuler correctement par rapport à ce qui était prévu dans l'axe de la rue Notre-Dame. C'est le cas notamment de l'autoroute 25, quoique, dans le cas de l'autoroute 25, le volume de circulation supplémentaire qui serait généré dans l'axe Notre-Dame, en provenance de l'autoroute 25, est très, très faible, très, très faible, parce que les gens qui se destinent déjà au centre-ville empruntent déjà la rue Pie-IX ou la rue... le pont Pie-IX actuellement, ils se disséminent à travers le quartier, et une bonne partie descendent jusqu'à la rue Notre-Dame actuelle. Donc, on a toujours évalué, à travers nos modèles de simulation, que l'apport additionnel qu'apporterait le pont de la 25, comme tel, serait minime dans le cas de la rue Notre-Dame.

Par contre, en ce qui concerne Pie-IX, il avait été convenu avec la ville que l'axe... la voie réservée sur Pie-IX aurait intérêt à se raccorder sur Notre-Dame, emprunter, donc, les voies réservées qui étaient prévues sur Notre-Dame et qui se destinaient au centre-ville, pour en faire un axe de transport collectif majeur. On disait que cet axe-là pouvait générer jusqu'à 70 000 personnes par jour dans l'axe de Pie-IX. Donc, il est intéressant que les autobus qui descendent sur Pie-IX puissent rejoindre la rue Notre-Dame et se destiner au centre-ville directement, sans avoir de transfert modal pour les usagers qui l'utilisent.

C'est certain que ce raccordement-là de la voie réservée sur Pie-IX vers Notre-Dame, et donc vers le centre-ville, ne pourra pas se faire sans que les aménagements des voies réservées qui sont prévus dans le cadre de Notre-Dame puissent être mis en place sur Notre-Dame proprement dit. Donc, c'est clair qu'il va devoir y avoir une orientation de donnée à cet effet-là. Il va donc falloir qu'il y ait des décisions qui soient prises, là, relativement à la mise en place de Notre-Dame dans une forme ou dans une autre. Donc, on attend. On attend et on espère que la ville de Montréal va nous revenir bientôt là-dessus pour pouvoir amorcer les travaux le plus rapidement possible.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Verchères... Oh! est-ce que vous avez terminé, M. Gagnon?

**M. Bergeron (Verchères):** Non, il n'a pas terminé.

**La Présidente (Mme Doyer):** Non? Pardon.

#### **Mode de transport prévu sur les voies réservées du boulevard Pie-IX à Montréal (suite)**

**M. Gagnon (Jacques):** En ce qui concerne vos... les autobus... Comment vous les avez appelés?

**Mme Boulet:** Biberonnés.

**M. Bergeron (Verchères):** Biberonnés.

**M. Gagnon (Jacques):** Biberonnés, je dois vous avouer que c'est la première fois que j'entends le terme. Et j'ai été m'informer à un de mes collègues, ici, qui connaissait ce que c'était. On me dit que c'est une technologie qui n'est pas encore éprouvée, qui est à titre expérimental. Mais on pourra peut-être lui demander de venir vous fournir quelques détails si vous voulez.

Mais, en ce qui concerne la... l'électrification — on va l'appeler comme ça — l'électrification de la voie réservée sur Pie-IX, il a toujours été convenu, depuis l'annonce, que, bien que la voie réservée sur Pie-IX devait utiliser des autobus conventionnels ou des autobus hybrides, dans le premier temps il a toujours été prévu qu'à l'intérieur même des aménagements physiques de la voie réservée soient prévues les infrastructures nécessaires à ce que cette voie réservée là puisse éventuellement être utilisée par des trolleybus. C'est ce qui était prévu dans l'annonce qui avait été faite il y a quelque temps et c'est toujours ce qui est sur la table. S'il y a d'autres technologies qui peuvent se prêter mieux à cette utilisation de voie réservée massive — on va l'appeler comme ça — alors, s'il y a d'autres technologies qui deviendraient éprouvées et qui pourraient se prêter mieux à un système de trolleybus, bien c'est certain qu'on va le regarder d'un oeil favorable. Mais, très honnêtement, des autobus biberonnés, c'est la première fois que j'en entends parler.

**M. Bergeron (Verchères):** Bienvenue au XXI<sup>e</sup> siècle.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Une voix:** ...

**M. Bergeron (Verchères):** Oui. Je vais passer à la Société de l'assurance automobile du Québec puis, pendant que les gens s'avancent, je vais peut-être faire quelques petits commentaires. D'abord, nous serons heureux de rencontrer, de saluer et de féliciter Mme Tremblay pour sa nomination à titre de P.D.G. de la Société de l'assurance automobile, directrice de l'assurance automobile.

Peut-être un commentaire moins réjouissant, pour commencer. C'est que je trouve pour le moins particulier, je me permets de l'exprimer, qu'on entreprenne l'étude des crédits de la Société de l'assurance automobile sans avoir entre les mains le rapport annuel 2009. On se serait attendu... On l'attendait. On s'est dit: Ils vont nous le déposer à la dernière minute pour qu'au moins on l'ait entre les mains pour pouvoir faire le travail à l'étude des crédits. Mais non. Les réponses aux questions particulières et les questions générales, étonnamment, nous sont arrivées relativement dans les délais cette année, on a eu suffisamment de temps pour les éplucher, mais pas de rapport annuel de la Société de l'assurance automobile. Alors, ce serait peut-être une bonne idée...

J'imagine que ce n'est pas entré en ligne de compte pour déterminer si, oui ou non, on méritait des bonus que le rapport annuel soit produit dans des délais raisonnables, puisque... Je trouve, je me permets de le réitérer, je trouve pour le moins particulier que nous n'ayons pas ce rapport annuel pour l'étude des crédits cette année.

Je vais commencer justement par rapport aux bonus.

**Une voix:** ...

**M. Bergeron (Verchères):** Appelez-les comme vous voulez, c'est la même affaire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, M. le député de Verchères, juste vous aviser que vous n'avez plus de temps à partir de maintenant.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Bergeron (Verchères):** On peut l'enlever au prochain coup?

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est comme vous voulez. Ce n'est pas... De consentement, ici, on peut tout faire, en autant que les règles sont respectées. Est-ce que les collègues acceptent que vous continuiez, si vous voulez, sur ce bloc-là, de sur votre temps?

**Une voix:** Sur son temps.

**La Présidente (Mme Doyer):** Sur son temps.

**M. Ouellette:** ...ça, c'est correct.

**M. Bergeron (Verchères):** Sur mon temps.

**M. Ouellette:** On consent, Stéphane, à ce que tu puisses poser ta question.

**La Présidente (Mme Doyer):** Bon. Alors, pour ne pas avoir fait déranger les gens... s'installer.

**M. Bergeron (Verchères):** Sur mon temps, ça ne vous enlève pas grand-chose.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, on continue. On continue. Voilà.

#### **Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)**

#### **Conditions salariales des hauts dirigeants**

**M. Bergeron (Verchères):** Bon, alors, moi, j'aimerais savoir... Dans toute la controverse entourant le versement des bonis pour 2008, Mme la ministre nous a dit qu'elle avait téléphoné à la présidente du conseil d'administration, indépendante, pour lui dire à quel point elle était choquée, choquée. Mais il n'y a pas eu, je pense, de demande, fût-ce du bout des lèvres, de réviser cette décision, éventuellement de reverser les bonus... les bonis au Trésor. Réagissant à cette controverse, l'ex-directeur, M. Harbour, le soir même, dans le cadre de l'émission *24 heures en 60 minutes*, a dit: Je vais me battre pour que ces bonis puissent être versés, et on envisage même d'en verser pour 2009. Alors, je veux savoir c'est quoi, la situation pour 2009. Est-ce qu'on va effectivement verser des bonis aux hauts dirigeants de la Société de l'assurance automobile pour 2009?

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

**Mme Boulet:** Je vais commencer. Alors, je n'ai pas changé d'opinion, alors, et mon opinion, je l'ai exprimée

clairement en Chambre et à la présidente du conseil d'administration. Considérant le contexte économique, les augmentations de prime que les gens ont eu à subir dernièrement, les pertes de la Caisse de dépôt, ce que j'ai dit, c'est que les bonis devaient être raisonnables et représentatifs de l'effort que les contribuables du Québec faisaient. Alors, les bonis que vous parlez, ils étaient déjà versés. Alors, je pense que ça aurait été difficile de dire aux gens de redonner l'argent, là. Maintenant, ce qu'il faut faire, il faut regarder vers...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** Mais il faut regarder vers l'avenir et tenter de corriger ou d'encadrer davantage la démarche. Alors, je vais laisser... Je vais vous présenter... Je pense... Est-ce que vous l'avez déjà rencontrée, M. le député? C'est...

**M. Bergeron (Verchères):** Je n'ai pas eu ce bonheur.

**Mme Boulet:** Alors, c'est Mme Nathalie Tremblay, qui est la toute nouvelle présidente-directrice générale de la Société de l'assurance automobile du Québec, qui était déjà au sein de l'organisation, qui était une vice-présidente aux Finances. Alors, elle vient tout juste d'accéder au...

**M. Bergeron (Verchères):** Ça, on l'a compris. On a lu attentivement son curriculum vitae, vous vous en doutez bien.

**Mme Boulet:** C'est ça. Alors...

**La Présidente (Mme Doyer):** Est-ce que j'ai le consentement des collègues?

**Une voix:** Oui, consentement.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui. Alors, Mme Tremblay, en vous nommant, avec votre fonction, pour les galées.

● (11 h 50) ●

**Mme Tremblay (Nathalie):** Merci, Mme la Présidente. Alors, Nathalie Tremblay, présidente et chef de la direction de la Société de l'assurance automobile. Vous allez me permettre un clin d'oeil pour remercier la ministre et le gouvernement de la confiance qu'ils m'ont faite en me confiant cette grosse responsabilité qui est celle de la présidence de la SAAQ. Et j'en suis très honorée et très fière. Je considère que c'est un beau privilège et je l'en remercie chaleureusement. En ce qui concerne...

**M. Bergeron (Verchères):** ...finances, vous, hein?

**Mme Tremblay (Nathalie):** Pardon?

**M. Bergeron (Verchères):** Vous étiez aux finances?

**Mme Tremblay (Nathalie):** J'étais vice-présidente, directrice générale du Fonds d'assurance automobile, alors j'étais sur la branche assurance, et précédemment au ministère des Finances, tout à fait.

Alors, M. le député, pour répondre à votre préoccupation à l'égard des... de la rémunération variable — vous allez me permettre d'utiliser cette terminologie —

donc, la rémunération variable de 2009, actuellement, les décisions ne sont pas prises encore. Le conseil d'administration, la présidente a eu des discussions avec la ministre, en a eu avec moi aussi, et actuellement on a très bien entendu les orientations du gouvernement, qui nous demande de faire un effort raisonnable pour 2009. Et nous sommes toujours en attente, toutefois, des modalités d'application, qui doivent nous être transmises prochainement, soit via un projet de loi, dont le... Le collègue de la ministre devra déposer en Chambre, un projet de loi...

**Une voix:** Omnibus.

**Mme Tremblay (Nathalie):** ...pour vraiment venir nous préciser les modalités d'application. Le premier ministre a aussi demandé au ministre des Finances de rencontrer chacun des présidents, présidentes de sociétés d'État. Alors, à ma journée 4, ce matin, ce rendez-vous n'est toujours pas présent à mon agenda, mais on me dit qu'il devrait y avoir ces rencontres-là sous peu.

Donc, vous comprendrez que, pour nous, l'orientation du gouvernement est claire, on l'a entendue, on va s'inscrire dans l'effort raisonnable que nous demande le gouvernement. Maintenant, de quelle façon ça va se traduire? On est en attente des précisions, des directives et des modalités d'application. Alors, aussitôt qu'on les aura, les décisions vont suivre.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme Tremblay. Alors, nous allons passer à la partie ministérielle. M. le député de Chomedey... Pardon, M. le député de Chapleau.

**Une voix:** C'est pareil, c'est dans le même bout.

### Comparaison des coûts du transport au Canada et dans les régions

**M. Carrière:** Merci, Mme la Présidente. Je ne suis pas sûr que je vais me contenter de ce comparable, là, mais... Permettez-moi de saluer les collègues et également mon éminent collègue de Chomedey. Mme la ministre, bien, merci d'être là. Merci à toute l'équipe, les membres de la SAAQ, également.

Moi, j'aimerais vous entretenir sur... On sait que Transports Canada a entrepris, en 2003, en... en étroite, pardon, collaboration avec les administrations provinciales et territoriales canadiennes, une étude à grande échelle portant sur la totalité des coûts de tous les modes de transport au Canada. À la lecture attentive des notes explicatives contenues dans le rapport, on mentionne clairement que l'étude n'a pas été conçue et réalisée pour identifier les différences dans les coûts routiers entre les provinces, qu'on parle des coûts au kilomètre ou des comparables de ce genre.

Malgré tout ça, cette fameuse étude, on lui a fait dire beaucoup de choses, comme si c'était la référence pan-canadienne. J'ai ici une lettre, là, de Transports Canada qui dit qu'il faut... «...que le Québec a révisé, suite à un examen attentif du ministère des Transports du Québec. Comme cet effort de vérification n'a pas été fait par tous les membres provinciaux du groupe de travail, la comparaison entre les provinces doit se faire avec prudence. De plus, l'objectif étant de générer des estimations de coûts annuels pour tous les modes de transport, les résultats doivent être interprétés dans ce contexte.»

Également, concernant un document émis par Transports Canada, il est également dit: «Il importe d'être extrêmement prudent au moment d'interpréter ou de comparer les estimations provinciales ou territoriales des coûts de transport. Les estimations des coûts de transport par province ou territoire varient très sensiblement selon la méthodologie de calcul utilisée, pour plusieurs raisons, y compris: Les calculs des coûts aux niveaux des provinces[...]. Le manque d'uniformité des sources de données...» Dans d'autres cas, ça peut être des estimations des coûts provinciaux qui sont basées sur des pratiques comptables qui varient selon la province...

Puis, en terminant, Transports Canada mentionne que, «bien que des efforts considérables aient été faits dans le but de tenir compte des différences découlant des limites liées aux données, aux méthodes comptables et d'attribution et aux définitions, le Groupe de travail de l'examen de la totalité des coûts est d'avis que toute comparaison au niveau des segments de marché et des juridictions ne serait pas appropriée».

Par ailleurs, également, le Vérificateur général a affirmé, dans un rapport déposé en novembre dernier... Sans remettre en question la probité et l'honnêteté du MTQ, il a toutefois souligné qu'il n'y a pas d'étude comparative des coûts de construction des routes entre les différentes régions du Québec, mais aussi avec nos voisins limitrophes, que ce soient l'Ontario ou les Maritimes, et que cette lacune devait être corrigée. Donc, en disant ça, le Vérificateur général confirmait le fait que l'étude de Transports Canada n'a pas été conçue et réalisée pour faire des comparables des coûts routiers entre les différentes provinces.

Donc, ma question est de savoir, Mme la ministre, face aux investissements routiers sans précédent effectués, encore une fois, cette année, en 2010-2011, puis le printemps hâtif, je pense, qui a fait pousser les cônes orange un peu partout au Québec — puis on en a la preuve quand on vient ici, à chaque semaine, on en voit de plus en plus sur les routes au Québec — ma question est de savoir qu'est-ce qui est fait au ministère des Transports afin de démontrer aux Québécois, un, qu'ils en ont vraiment pour leur argent et, en complément avec l'étude qui a été faite par Transports Canada, qu'est-ce qui est fait également pour avoir des vrais comparables, là, entre les différentes provinces.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Chapleau. Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, merci, cher collègue, député de Chapleau. Alors, je vais revenir, si vous me permettez, sur l'étude de Transports Canada, parce qu'on en a entendu parler abondamment, parce qu'il s'est dit plein de choses qui n'étaient pas vraies. Alors, c'est important, je pense, de corriger le tir puis de donner l'information qui est juste à la population.

**M. Bergeron (Verchères):** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Je pense que la ministre ne peut pas dire, comme ça, que les affirmations qui étaient faites n'étaient pas vraies. Qu'elle veuille les remettre en contexte, comme nous incite à le faire l'étude de Transports Canada,

est une chose, mais je ne pense pas qu'elle puisse se permettre de dire que ce que nous avons affirmé n'était pas vrai.

**M. Reid:** Mme la Présidente, question de règlement. Je pense que la ministre a dit qu'il y a des choses qui n'étaient pas vraies qui ont été dites. Si le chapeau fait à certaines des personnes qu'il y a ici, là, regardez, ils se sentent visés, c'est autre chose que le règlement, là. Le règlement le permet, de dire ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** Bon. D'accord. Alors là, je vous ai écoutés tous les deux. J'ai écouté les deux collègues. On a une bonne atmosphère de travail ici. Je pense qu'on va garder cette atmosphère de travail puis on va faire en sorte d'avoir des expressions qui passent la route, hein? Mme la ministre, vous...

**Mme Boulet:** Je n'ai pas visé personne. J'ai dit que je voulais...

**La Présidente (Mme Doyer):** ...je vous redonne la parole. Alors, vous voulez...

**Mme Boulet:** J'ai dit que je voulais corriger le tir. Alors, je n'ai pas...

**La Présidente (Mme Doyer):** Voilà. Corriger le tir, c'est acceptable. Alors, je vous redonne la parole, Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Puis je ne voulais pas offenser... Je n'ai pas... Ce n'était pas une attaque à personne, là. Je voulais juste remettre la pendule à l'heure, si... Bon.

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

**Mme Boulet:** Alors, essentiellement, je vais... j'aimerais citer, en fait, trois citations qui viennent de Transports Canada: une citation qui est à l'intérieur même de la lettre de Transports Canada suite à l'étude. Il y a une mise en garde également sur le site de Transports Canada. Et il y a également le résumé de la recherche qui a été faite.

Alors, au niveau de la lettre de Transports Canada, ils nous disent très spécifiquement: «La comparaison entre les provinces doit se faire avec prudence. De plus, l'objectif étant de générer des estimations de coûts annuels pour tous les modes de transport, les résultats doivent être interprétés dans ce contexte.»

Dans la citation, qui est une mise en garde aussi, sur le site de Transports Canada, ils nous disent: «...le Groupe de travail de l'examen de la totalité des coûts — on les appelle ETC — est d'avis que toute comparaison au niveau des segments de marché et des juridictions ne serait pas appropriée.»

Et enfin, dans le résumé de la recherche, c'est: «L'absence d'une méthode comptable commune à tous les fournisseurs de l'infrastructure routière tant entre les provinces qu'au niveau des autorités régionales et municipales rend toute comparaison à ce niveau de détail hasardeuse.»

Alors ça, c'est les mises en garde de Transports Canada, qu'il a faites à maintes reprises lors du dépôt de l'étude, qu'il a faites également à une lettre qu'il a... en réponse au sous-ministre du ministère des Transports et également une mise en garde qu'ils ont mise sur leur site tout dernièrement.

Alors, Mme la Présidente, c'est que c'est faux de dire qu'il coûte... que ça coûte 30 % plus cher au Québec. Et ce qui est sûr, c'est qu'on ne peut pas...

**M. Bergeron (Verchères):** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Sur un rappel à... le même rappel au règlement, je pense que la ministre ne peut pas dire que c'est faux de prétendre que ça coûte 30 % plus cher. Je pense qu'elle peut faire ce qu'elle a fait jusqu'à présent, de dire que l'étude de Transports Canada nous invite à la prudence, mais elle ne peut pas, comme ça, dire que c'est faux.

**M. Reid:** Mme la Présidente, la ministre peut...

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député d'Orford.

**M. Reid:** Oui. Mme la Présidente, la ministre peut exprimer des opinions, et, ces opinions-là, elle est capable de les... en plus, de les étayer. Et il n'y a pas... elle n'a pas dit que des gens ici avaient dit des choses fausses. C'est parce que c'est ça que le règlement interdit. Le règlement interdit de dire que des gens ici présents ont dit des choses fausses. Ce n'est pas le cas.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, Mme la ministre, je vous redonne la parole.

**Mme Boulet:** Alors, écoutez, on ne peut pas conclure, d'après ce que nous dit Transports Canada, que les coûts de construction, au Québec, sont 30 % plus chers. Alors, je ne sais pas si cette formulation-là fait l'affaire du député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Oui.

**Mme Boulet:** Alors, ça me fait plaisir de vous faire plaisir, mais, pour moi, ça veut dire la même chose. Alors, Mme la Présidente...

**M. Bergeron (Verchères):** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Vous savez pertinemment que la ministre doit retirer ses paroles sans commentaire. Alors, je l'invite à retirer ses paroles sans commentaire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Madame...

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Bon, c'est... c'est... Écoutez...

**Mme Boulet:** Ah! bien, je vais les retirer. C'est O.K., madame.

**Des voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Écoutez... écoutez... Écoutez, on ne fera pas de procédure, là, ici, ce matin, là. Alors, je vais redonner la parole à Mme la ministre. Alors, allez-y, Mme la ministre.

● (12 heures) ●

**Mme Boulet:** Alors, tout simplement, Mme la Présidente, j'aimerais, pour terminer et continuer en fait, puis après je vais passer la réponse... la parole à Mme Leclerc, qui est la spécialiste, et c'est elle qui s'occupe... Il y a un autre élément qui est important, et le Vérificateur général lui-même nous l'a dit en novembre dernier dans son rapport. Alors, ça fait la démonstration et la preuve qu'il n'y en a pas, de véritable analyse comparative qui a été faite avec les provinces avoisinantes. Même le VG nous dit — une citation, Mme la Présidente: «Nous avons recommandé au ministère de procéder à des analyses, notamment en matière de coûts, en établissant des parallèles entre ses données et celles d'autres organisations similaires, d'une part, et, d'autre part, entre les données propres à chaque région.»

Alors ça, c'est une recommandation du Vérificateur général qui nous dit que le ministère devrait procéder et devrait faire ce genre d'exercice là. Alors, c'est ce que nous avons fait. Alors, suite aux recommandations du VG et pour avoir une idée précise, exacte, des coûts, des coûts qui sont au Québec, des coûts qui sont en Ontario, au Nouveau-Brunswick, alors j'ai demandé aux gens du ministère de procéder, il y a quelques mois — ça fait quelques mois, peut-être Mme Leclerc pourrait vous donner plus de précisions — de mettre en place ce genre d'analyse là, de demander à nos voisins de comparer un même tronçon de route. Elle vous expliquera de façon plus technique qu'est-ce qu'on va comparer, parce qu'il faut bien comparer des pommes avec des pommes. Si on veut dire: Ça coûte plus cher, ou moins cher, ou pareil, il faut s'assurer d'avoir comparé les mêmes paramètres. Alors, ce qu'on va comparer, c'est les coûts de projets entre les régions de la province, mais aussi comparer des coûts de construction à ceux des administrations voisines.

Alors, l'exercice se fait présentement, et Mme Leclerc est dans l'équipe... En fait, c'est la personne responsable de ces analyses-là qui se font. Donc, elle est en lien, elle, avec l'Ontario et le Nouveau-Brunswick, parce que c'est avec nos voisins immédiats que nous procédons actuellement à ce genre d'étude et d'analyse. Et, à ce jour, les résultats préliminaires nous permettent, Mme la Présidente, de constater que les coûts de construction sont comparables entre le Québec, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick. Alors, on attend les premiers résultats, là, officieux, officieux ou officiels, qui viendront. Ça va être disponible avant l'été.

Mais, si vous permettez, je vais passer la parole à Mme Leclerc, qui va nous dire qu'est-ce qu'on va regarder, qu'est-ce qu'on va comparer et quelles seront les méthodes de comparaison ou les méthodes d'analyse qui seront utilisées entre les différentes provinces.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, j'ai le consentement? Merci. Mme Leclerc, en vous nommant avec votre fonction.

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** Merci. Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe à la Direction générale des infrastructures et des technologies.

Effectivement, le travail, le chantier de comparaison des coûts est en progression assez rapide au cours des derniers mois. On s'est rendu compte à l'usage que ce n'était

pas une mince tâche, parce qu'il fallait bien comparer du comparable, donc, et surtout au même moment de réalisation, parce qu'il y a des fluctuations sur certains postes, sur certains éléments qui constituent une structure de chaussée.

Alors, ce qu'on a fait, c'est qu'on a pris une structure de chaussée type et on a estimé la valeur de cette structure de chaussée là au Québec, en Ontario et au Nouveau-Brunswick, au même moment. Donc, il faut choisir le moment. Parce que vous savez que, dans le domaine des produits pétroliers, il y a énormément de fluctuations des coûts. Le prix du bitume, donc, qui est fortement associé à ces prix-là, est directement proportionnel aux fluctuations du prix du baril de pétrole. Donc, on est tous unanimement, à travers le Canada, avec cet enjeu-là, particulièrement dans l'est, l'Alberta étant différente, donc on est beaucoup assujettis à ça. Il fallait fixer à quel moment on allait faire nos comparaisons pour avoir le plus de fiabilité dans le résultat possible. Alors, on a commencé par ce premier cas là.

On a recherché aussi, dans une deuxième étape, les projets équivalents de part et d'autre des limites du Nouveau-Brunswick et du Québec, de l'Ontario et du Québec. Là aussi, on s'est heurtés à des différences de pratique, soit en Ontario, soit au Québec, soit au Nouveau-Brunswick, des terminologies différentes. Donc, il y a un peu... il y a encore du travail à faire sur cette étape-là, donc une autre source de comparaison.

Et finalement on a regardé des conceptions typiques pour certains types de chaussées rurales, par exemple une autoroute rurale au Nouveau-Brunswick, en Ontario et au Québec, cas fictifs.

Et je peux vous dire qu'au cours des prochaines semaines on a des rencontres de prévenues avec nos collègues de l'Ontario, évidemment avec aussi des discussions plutôt téléphoniques avec les collègues du Nouveau-Brunswick. Mais les choses avancent, c'est fort intéressant. Donc, c'est un exercice qui est vraiment très intéressant à faire. On va très certainement poursuivre nos travaux au fil du temps en se structurant et en systématisant certains éléments de comparaison. Donc, on ne pourra pas tout comparer, mais on va certainement continuer à comparer certaines composantes qui vont nous apparaître plus discriminatoires ou plus intéressantes sur le plan de la valeur de l'ouvrage. Et cette proposition-là, moi, je l'ai faite auprès de mes collègues canadiens lors des dernières rencontres qu'on a eues, et ça les a beaucoup intéressés, les ingénieurs en chef des autres provinces du Canada, pour se donner ce type de référence, si vous m'excusez l'anglicisme, ce type de «benchmark» des coûts de certaines composantes des chaussées au Canada.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, madame... Leclerc?

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** Leclerc.

**La Présidente (Mme Doyer):** Leclerc. Alors, M. le député... bien... de Chapleau, ensuite on va passer au député de Jean-Lesage.

**M. Carrière:** Merci. Est-ce que j'ai compris que ces comparables-là vont être faites d'une façon continue dans le temps? C'est-à-dire qu'on a compris, ou si c'est une fois et après ça... Est-ce qu'on va la faire de façon continue pour les prochaines années puis pour avoir des comparables dans le temps?

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** On va faire un premier exercice de référencement, cette fois-ci, sur la base des résultats de l'exercice. On se donnera, mais là au niveau pan-canadien, des moyens de se référencer, de se «benchmarker» mais au niveau canadien. Donc, il n'y aura pas juste l'Ontario et le Nouveau-Brunswick qui vont jouer avec nous, si vous voulez, à cet exercice de comparaison des coûts. Mais, compte tenu que mes collègues et moi... Mes collègues du Nouveau-Brunswick et de l'Ontario semblent trouver intéressante cette confrontation de chiffres et de... Aussi, ça nous amène à des confrontations techniques d'ingénierie. Ça nous amène vers plus de discussions au fil du temps, et surtout à une espèce de banque qui nous permettrait de nous référencer dans le temps au niveau pan-canadien.

Mais, encore une fois, il faut absolument que les autres provinces conviennent d'ouvrir leur jeu avec nous. On est très contents que nos collègues du Nouveau-Brunswick et de l'Ontario l'aient fait. On en a quelques autres qui nous attendent pour... et qui nous ont demandé: Bien, moi aussi, je voudrais participer. Donc, il y a l'Alberta qui est intéressée. Et ça va nous alimenter beaucoup plus sur... et ça va nous permettre de comprendre de façon beaucoup plus fine ce qui se passe dans les autres provinces.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme Leclerc.

**M. Carrière:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Une petite, parce qu'il ne restera plus trop de temps pour votre collègue. Mais allez-y.

**M. Carrière:** Bien, juste une petite question. Par rapport aux comparables entre les régions du Québec?

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** O.K. Alors, du côté du comparable entre les régions du Québec, nous avons mis en chantier, mis en marche une comparaison entre six directions territoriales. On va y aller non pas par région administrative mais par direction territoriale. C'est, pour nous, plus simple, d'une certaine manière. Donc, on en a un premier bloc de six dont on est en train de comparer certaines données, certains postes. Les premiers résultats seront disponibles dans le courant de l'été aussi. Et on va continuer à ajouter d'autres directions territoriales par la suite.

**La Présidente (Mme Doyer):** Bon, là, à qui je donne la parole?

**Une voix:** ...Jean-Lesage.

**La Présidente (Mme Doyer):** Député de Jean-Lesage pour quatre minutes.

#### **Plan de redressement de l'état du réseau routier**

**M. Drolet:** Quatre minutes. Merci, Mme la Présidente. Mme la ministre, des infrastructures de qualité sont un élément essentiel d'une économie moderne, structurante et créative de richesse. Malheureusement, les différents gouvernements qui se sont succédé au Québec avant 2007 ont négligé d'intégrer l'entretien des infrastructures. Notre gouvernement a corrigé cette tendance en relançant des investissements publics, particulièrement au niveau du réseau routier.

En effet, la mise en oeuvre du Plan québécois des infrastructures présenté à l'automne 2007 par notre gouvernement s'est traduite, au ministère des Transports, par l'élaboration d'un plan de redressement routier ayant comme objectif de ramener le niveau en bon état des infrastructures routières du Québec à celui des normes nord-américaines sur un horizon de 15 ans. À cette occasion, notre gouvernement a annoncé des investissements sur les infrastructures publiques, au cours des cinq années suivantes, de plus de 37 milliards de dollars, dont 13 milliards pour les routes, et ce, pour la première période quinquennale de 2007-2012. L'actuel PQI, autorisé en date du 3 février 2010, établit les engagements quinquennaux pour le réseau routier, pour la période 2010-2014, à 16 milliards. Pour l'année 2010-2011, en incluant les contributions des partenaires, le ministère prévoit investir 4,2 milliards sur le réseau routier, un sommet jamais atteint auparavant.

Mme la ministre, compte tenu de la vision de notre gouvernement, en investissant dans le plan de redressement du réseau routier pour protéger les emplois en cette crise économique — quelle bonne solution! — Mme la ministre, j'aimerais vous entendre sur les résultats obtenus.

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

● (12 h 10) ●

**Mme Boulet:** Merci, Mme la Présidente. Alors, merci beaucoup, collègue. Alors, écoutez, effectivement, le réseau routier avait, par les dernières décennies, je vous dirais, peut-être été négligé. On avait probablement sous-financé, et les besoins plus... Un réseau routier, Mme la Présidente, plus on le laisse se détériorer, plus les interventions coûtent cher. Alors, qu'on parle de nos structures ou qu'on parle d'un réseau routier, alors plus on est longtemps sans investir pour le prévenir... pour faire de la prévention, pour le maintenir à niveau, plus il se détériore, et, à ce moment-là, l'intervention que nous devons faire coûte... est plus onéreuse.

Alors, vous me permettez de faire un petit historique. En fait, c'est en octobre 2007, et je pense que tout le monde s'en rappelle, ça aura marqué le Québec, alors c'est suite au dépôt du rapport de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde, le gouvernement a annoncé sa volonté de mettre en oeuvre un vaste plan de redressement de l'état du réseau routier québécois, une volonté qui était accompagnée d'objectifs précis et d'un financement.

Parce que ce qu'on nous a dit, suite au rapport de l'effondrement, c'est que, un, ça prenait plus d'investissement, mais, deux, en termes de... En fait, c'était surtout sur nos structures, mais le besoin était là autant sur les structures que sur le réseau routier, mais les structures avaient été grandement négligées. Mais ce qu'on nous disait également, c'est que ça prenait du financement stable, récurrent et prévisible. Alors, ce qu'on nous disait, c'est qu'on ne peut pas mettre l'investissement minimal, minimal ou minimum, puis, à un moment donné, investir davantage, puis jouer un peu au yoyo comme ça avec les investissements qu'on fait sur le réseau routier et sur les structures du Québec. Ce qu'on nous a dit, c'est qu'il y avait des besoins et que, pour augmenter le pourcentage de structures en bon état au Québec, on devait investir massivement mais de façon régulière, stable, année après année.

Alors, en 2008, dans la foulée de la mise en oeuvre du Plan québécois des infrastructures, il y a un plan de redressement de l'état du réseau routier qui est devenu une

priorité gouvernementale et avec des argents, une enveloppe qui était dédiée. Et, en 2009, ce plan québécois a été maintenu avec des sommes qui répondaient à la hauteur des besoins. Et l'objectif était clair: en plus, Mme la Présidente, de maintenir et de mettre à niveau notre réseau, ça permettait de soutenir notre économie et de créer des emplois. Parce que, chaque année, le gouvernement du Québec, avec ses investissements... Juste au ministère des Transports, c'est plus de 50 000 emplois qui sont créés avec les investissements sur le réseau routier. Je vous vois faire signe...

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

**Mme Boulet:** Alors, je n'ai plus de temps, hein? C'est ça?

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui. Malheureusement, vous n'avez plus de temps.

**Mme Boulet:** Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, on va passer aux 20 minutes du député de Beauce-Nord. M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Alors, merci, Mme la Présidente. On va...

**Mme Boulet:** ...Mme la Présidente, juste offrir au député de Beauce-Nord que, s'il veut parler avec les gens de la Société de l'assurance automobile, il n'y a pas de problème, on va les faire venir à côté de nous. C'est à votre guise.

**M. Grondin:** Je vais commencer par autre chose. Il n'y a rien qui dit qu'on ne se retrouvera pas là...

**Mme Boulet:** D'accord. Mais je vous l'offre, là, si... Gênez-vous pas.

**M. Grondin:** On verra la longueur des réponses.

**Une voix:** ...

**M. Grondin:** Oui, c'est ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...M. le député de Beauce-Nord.

**Mme Boulet:** Égal à lui-même.

#### **Comparaison des coûts du transport au Canada et dans les régions (suite)**

**M. Grondin:** Je vous écoutais tout à l'heure parler des coûts que vous comparez avec le Nouveau-Brunswick et l'Ontario. Est-ce qu'en Ontario et au Nouveau-Brunswick ils étudient aussi longtemps que nous autres un projet?

**Mme Boulet:** Anne-Marie.

**La Présidente (Mme Doyer):** Est-ce que votre question s'adresse à Mme Leclerc ou à Mme la ministre?

**M. Grondin:** Elle s'adresse à la personne qui va pouvoir me répondre.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, choisissez, Mme la ministre, soit vous soit vos collaborateurs.

**Mme Boulet:** Mme Leclerc va répondre parce que, dans la conception technique des projets, là...

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Leclerc.

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** M. le député, c'est une bonne question parce que ça nous préoccupe toujours. Entre le moment où la décision se prend et la mise en service d'un tronçon routier, il s'écoule en moyenne... il peut s'écouler en moyenne sept ans au Québec. Alors, ça nous a préoccupés et ça nous préoccupe toujours, et on a essayé de chercher des comparatifs avec nos collègues américains. Ce qu'on trouve dans les fichiers, dans les cartons des États-Unis, ça peut tourner autour de 10 et 15 ans. Donc, à quelque part, le processus au Québec est assez linéaire, je vous dirais.

C'est sûr qu'il y a des points d'arrêt qu'on doit faire, notamment pour s'assurer que, sur le plan environnemental, on doit respecter l'ensemble des lois et règlements. Et aussi toute la consultation publique qu'il faut faire derrière un projet, ça, pour le Québec... au Québec, c'est très présent. Et c'est des éléments qui peuvent venir modifier la teneur d'un projet aussi de façon substantielle, donc ça nous retourne à nos planches à dessin. Mais, en moyenne, je dirais qu'on est pas mal bien.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Alors, en moyenne, on est assez studieux. Parce qu'on regarde... quand on regarde les études, le temps qu'on prend pour faire le projet, quand on arrive au projet, si on calcule tout ce que ça a coûté avant, ça vient proche de coûter plus cher en études que le projet lui-même. À un moment donné... C'est pour ça que je me pose la question: Est-ce qu'on... D'un projet à l'autre, on n'apprend pas, quoi, ou s'il faut toujours recommencer tout? C'est là...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** Oui, tu peux y aller. Chaque projet est différent, là, évidemment.

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Doyer):** ...Mme Leclerc.

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** Merci. Oui, chaque projet est différent, M. Grondin, c'est... M. le député, pardon. Excusez-moi. Oui, chaque projet est différent. En fait, il faut tenir compte beaucoup des sols au Québec. On est dans la vallée du Saint-Laurent où on est dans les sols souvent très, très mous. Par la suite, quand on traverse nord-sud, on passe de la vallée du Saint-Laurent au Bouclier canadien quand on est au Nord, et on descend dans les Appalaches quand on est dans la région de la Beauce, par exemple. Mais, oui, ça prend des études géotechniques, ça prend des études hydrauliques, ça prend... ça prend beaucoup de... Et plus les études sont précises au préalable, plus le projet va être stable dans sa conception, donc plus, au moment de la réalisation,

on pourra y aller rondement. Et ça, c'est nécessaire. Donc, il faut savoir... Pour bien faire une fondation, il faut bien connaître ce sur quoi on repose.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Merci, Mme la Présidente. La semaine passée... ou c'est cette semaine qu'on a sorti... On a eu un article, dans les journaux, qu'au Québec tous les corps de métiers sont... Tu sais, on a plus de corps de métiers dans la construction, c'est pour ça qu'une construction coûte toujours plus cher. Ici, au Québec, si quelqu'un a besoin de planter un clou, ça prend un menuisier, si quelqu'un a besoin de faire n'importe... Tu sais, ça prend toujours le corps de métier, tandis que vous allez en Ontario... Je pense, même, en Ontario, les gens n'ont pas besoin de carte dans bien des domaines de la construction, pas besoin de carte, alors ils peuvent être plus flexibles. Est-ce que... C'est sûr que ça joue sur les coûts quand on analyse tout ça.

Et en plus, moi, je l'ai vu de... je l'ai vu, moi-même, à un moment donné, la construction d'un pont où, pendant tout un été de temps, on a deux, trois inspecteurs de l'environnement qui comptent les grenouilles puis les poissons blancs qui passent dans le ruisseau, pour ne pas les déranger, bien c'est des coûts, ça. Alors, est-ce que toutes les provinces fonctionnent pareil?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Leclerc.

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** Ce qui influence la valeur d'un projet, il y a toutes sortes d'éléments, il y a l'environnement social que le Québec s'est donné, donc le décret ou la loi R-20, là, le règlement sur les corps de métier auquel vous faites référence. Donc, c'est un élément à caractère social dans lequel on agit. Et il y a tout l'encadrement environnemental aussi que le Québec s'est donné, et qu'on se doit de respecter, et qui a des effets très certains sur ce qu'on va faire comme conception d'ouvrage. Ça vient influencer notre conception, ça vient influencer la surveillance. Et ce... nous, on appelle ça de la surveillance environnementale. Donc, on s'assure qu'au moment de la construction d'un ouvrage on ne perturbe pas de façon marquée l'environnement et qu'on compense si on perturbe certains milieux aquatiques ou autres types de milieux.

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

**M. Grondin:** Je vous comprends très bien, madame, mais, écoutez, je trouve que des fois il y a de l'exagération. Parce qu'on vit présentement, dans mon comté, on est en train d'étudier pour faire une piste cyclable le long de la voie ferrée, et là on étudie les oeufs de grenouille qui vont se tenir après les branches. Je trouve ça un peu spécial, là. Moi, je pense qu'on pousse un peu loin, là. Des grenouilles au Québec, je pense qu'on n'a pas... elles ne sont pas en train de s'effacer de sur la carte. Mais, de toute façon, je pense que je vous comprends, mais vous me comprenez aussi, hein?

### **Prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à Saint-Georges de Beauce**

Moi, je voudrais savoir, l'autoroute 73 — là, ça regarde mon comté, là, puis ça regarde le comté de mes

collègues aussi, parce que ça traverse trois comtés — c'est rendu où, puis qu'est-ce qu'on fait. Je sens qu'on a une personne qui est très au courant de l'autoroute 73.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, j'ai l'accord des collègues pour vous entendre. En vous nommant...

**Une voix:** Oui, consentement.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. En vous nommant, avec votre fonction, monsieur.

**Des voix:** ...

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

**Mme Boulet:** Alors, on se rappellera... Bien, de toute façon, c'est un projet très important. Alors, moi, j'y étais, là, au tout début. Quand je suis arrivée comme ministre déléguée aux Transports, c'est moi-même qui ai procédé à l'annonce du développement du tronçon de l'autoroute 73, un tronçon qui était grandement attendu par la région. Et il y avait une mobilisation très importante des gens du milieu, qui étaient venus nous rencontrer ici. Vous étiez plusieurs, là, toute une grosse gang. Et, sincèrement, c'est un projet qui est porteur, c'est un projet qui est structurant pour l'économie de la région de la Beauce, alors on est très heureux d'y être associés.

Évidemment, le projet, il se définit en quatre tronçons, essentiellement le tronçon Saint-Joseph—Beauceville, Beauceville—Notre-Dame-des-Pins, Notre-Dame-des-Pins—Saint-Georges, puis, Saint-Georges, il y a la 74e Rue et le prolongement de la 204. Alors, essentiellement, on sait que, dans le tronçon, là, important, de Beauceville à Notre-Dame-des-Pins, il y a eu une contestation. On est allés devant le Tribunal administratif, les personnes qui contestaient. Et le gouvernement a adopté un décret le 11 novembre 2009 pour autoriser le ministère à poursuivre le projet.

Donc, c'est certain que cette période-là, quand vous dites que ça prend du temps, M. le député de Beauce-Nord, ça, c'en est un, exemple où on ne peut pas être sur le terrain puis poursuivre les travaux tant et aussi longtemps qu'on est en procédure et qu'on avait cette requête-là.

Maintenant, c'est important de vous le dire, et je suis contente, cette année, c'est 42 millions de dollars qui seront investis sur le tronçon de l'autoroute 73, particulièrement sur le quatrième tronçon, mais un tout petit peu... un tout petit peu également sur Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges.

Alors, si vous me permettez, je vais demander au sous-ministre adjoint qu'il nous décrive un peu quels seront les travaux pour le 42 millions de dollars, qu'est-ce qui sera dépensé et quels travaux seront réalisés cette année dans le secteur de la Beauce.

● (12 h 20) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, M. le sous-ministre adjoint, en vous nommant et votre fonction.

**M. Caron (André):** André Caron, sous-ministre adjoint à la Direction générale de Québec et de l'Est. Alors, M. le député, vous mentionner qu'on travaille sur les trois tronçons. Considérant la contestation qu'il y avait entre Beauceville et Notre-Dame, donc on procède aux travaux à partir de la section qui est la route 204 à Saint-Georges. Donc, l'appel d'offres a eu lieu. Les travaux devraient commencer incessamment sur cet aspect-là.

En parallèle, on complète les plans et devis pour la section entre... ce que mentionnait Mme Boulet, entre la 74e Rue à Saint-Georges et Notre-Dame-des-Pins. Les plans et devis sont cheminés. Et également on va faire les travaux nécessaires pour l'emprise dans la section... puisqu'il y a eu un décret qui a été émis, dans la section Beauceville—Notre-Dame-des-Pins. On travaille sur l'emprise, les plans d'expropriation. Donc, les travaux sont... cheminés en parallèle, de façon simultanée, sur les trois sections.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Beauce-Nord. Oui, Mme la ministre?

**Mme Boulet:** Je vais juste compléter. C'est un très beau projet puis, au total, ça va frôler les 300 millions de dollars, hein, M. Caron?

**M. Caron (André):** Oui.

**Mme Boulet:** Et la mise en service est prévue pour 2012-2013. Alors, je pense, quand on sera en mesure de terminer les expropriations, compléter les plans et devis, je pense que, sur le terrain, ça va s'activer très rapidement, là, quand on va avoir complété les étapes plus techniques, là, suite à la contestation.

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

**M. Grondin:** Je comprends que, là, présentement, on a des contestataires entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins. Ils ont contesté même le décret. Mais est-ce qu'il y a une solution ou bien si on va tout bloquer l'autoroute entre les deux puis on... Il va falloir faire un viaduc par-dessus? C'est quoi? Qu'est-ce qu'on va faire? Est-ce que c'est... C'est quoi de... Je sais que c'est légalement, là. Mais est-ce que vous avez prévu... Est-ce qu'il y a des choses, un scénario de prévu dans le temps?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Caron.

**M. Caron (André):** Oui. Bien, d'abord, par rapport... La contestation porte sur la validité du décret, n'affecte pas les travaux. On poursuit l'emprise, les plans, les plans d'acquisition sur ce plan-là. Bon, au plan judiciaire, quel va être le traitement? Il y a des rencontres qui ont été faites, qui ont été faites avec les gens, mais, à ce moment-ci, ça n'a pas une incidence sur le tracé. Inévitablement, il y aura un tracé entre Notre-Dame-des-Pins et Beauceville.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Je comprends que vous ne pouvez pas en dire beaucoup. Mais en tout cas.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Grondin:** Le principal, c'est qu'un jour on ait l'autoroute. Parce que je pense que ça doit faire à peu près 30 ans que ce dossier-là chemine. Et, M. Caron, bien, vous êtes bien au fait parce que vous avez été le directeur...

**Mme Boulet:** Il était directeur territorial de la région.

**M. Grondin:** Je pense qu'il connaît le projet peut-être plus que, moi, je peux le connaître, là. Mais, de toute façon... Est-ce que... Là, vous avez commencé dans l'année... J'ai vu qu'il y avait des travaux d'arpentage pour faire quatre voies entre Sainte-Marie et Beauceville. Je pense, ça commence vers Beauceville cette année. C'est quel tronçon, quel bout de chemin vous allez faire, combien de kilomètres ou... Il n'y a pas de... Je pense, entre Saint... Entre Beauceville et Saint-Joseph, il n'y a pas de grosses structures qui sont à prévoir, et je pense qu'il n'y a pas de pont ou... Vous pouvez me le dire, peut-être... Je n'ai pas marché dans le bois, là, mais je passe sur la route.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Caron.

**M. Caron (André):** Bien, mentionner d'abord, on commence par la section qui part de Beauceville, qui est la rivière Calway. Selon toute vraisemblance, il y aurait un pont, s'il y a une rivière. Donc, on commence de la rivière...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Caron (André):** ...de la rivière Calway en allant vers la route 276 à Saint-Joseph. Donc, c'est le premier tronçon qu'on fait. Il y avait déjà les plans et devis, les... On pouvait procéder rapidement pour pouvoir faire les plans et devis. Et on devrait aller en appel d'offres cet été. Donc, la première section... Le doublement va se faire en cinq sections, qui ont une valeur approximative de 30 millions chacune. Donc, la première section devrait... est faite cette année et en séquence à partir du sud vers le nord.

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

**M. Grondin:** O.K. La rivière Calway, c'est Saint-Joseph. Mais où vous commencez à Beauceville, c'est la rivière Plante. La rivière Plante, le pont avait déjà été fait en double.

**M. Caron (André):** Oui.

**M. Grondin:** O.K. Est-ce que cette année vous allez travailler sur le pont de la Calway ou si vous travaillez directement sur le tronçon, sur la construction de la route?

**M. Caron (André):** Bien, comme vous savez, actuellement, à partir de... Cette section-là est déjà doublée, l'autoroute 73, on part de la section qui... du doublement en allant vers le sud... vers le nord, excusez.

Et les ajustements... Simplemment mentionner que les plans et devis... Considérant que l'autoroute a été construite dans le secteur de Sainte-Marie il y a déjà plusieurs années, donc on doit faire les ajustements au niveau de l'emprise en tenant compte des modifications au niveau des normes ministérielles concernant une autoroute.

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

### Travaux de réfection du pont de Québec

**M. Grondin:** Un autre petit dossier, j'aimerais... on en a entendu parler un petit peu dernièrement, notre fameux vieux pont de Québec qui est peinturé à moitié.

Est-ce que vous pensez qu'un jour on va être bons pour faire une autre partie? On a manqué de peinture, quoi, ou...

**Mme Boulet:** Non. En fait, c'est que — je vais le dire de mémoire, là — le pont de Québec, il avait... En fait, c'est une structure, là, qui appartient au CN. Alors, il y avait eu une entente entre le CN avec... c'est ça, avec le CN, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial pour procéder à la réfection, donc pour le repeinturer au complet. Ça avait été évalué, de mémoire, à 60 millions — c'est ça, de mémoire, André? — avec un partage de coûts. Ceci dit, on a commencé les travaux, et, principalement à cause des conditions environnementales, là, les coûts ont explosé. Et il s'avère qu'avec 60 millions on a pu faire, je ne sais pas, peut-être 40 % des travaux qui étaient prévus.

Alors, actuellement, là, il y a un litige, il y a une négociation, il y a un litige, une négociation, là, une négociation qui ne tourne pas rondement, à savoir: Est-ce qu'on est prêts à mettre de l'argent sur la table pour poursuivre et terminer les travaux? Le ministère des Transports dit que oui. Nous, on était prêts à contribuer pour terminer les travaux et à mettre notre quote-part. Maintenant, là, c'est entre le CN et le gouvernement fédéral, je pense, qu'il y a encore des discussions. C'est en cours actuellement. Je ne sais pas si M. Caron a plus de détails, là, mais, moi, c'est l'information que j'ai à ce jour sur le pont de Québec.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Caron.

**M. Caron (André):** Peut-être compléter que le partage a été fait entre Transports Québec, Transports Canada et le CN. Nous, Transports Québec était 30 %, Transports Canada était à 10 % et le CN était à 60 %. Donc, effectivement, Transports Canada a contesté le fait que le pont n'a pas été peinturé dans son entier, tel qu'il estimait par rapport à l'entente qui avait été faite au point de départ. Donc, dans ce contexte-là, nous, au... le ministère a également retenu le paiement des trois dernières périodes qui étaient prévues pour le pont. Et il y a également une contestation sur ce plan-là. Donc, c'est au niveau de la contestation. La volonté a toujours été de s'assurer effectivement que le pont soit peinturé dans son entier.

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

**M. Grondin:** Mais, selon vos spécialistes, il n'y a pas un danger que, plus on retarde — moi, chez nous, ils disent qu'il y a de quoi qui gruge le fer, on appelle ça de la rouille — qu'à un moment donné ça devienne moins solide, et puis ça peut être dangereux pour la sécurité.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Caron.

**M. Caron (André):** Le ministère était toujours partenaire au niveau de la réparation du pont, et le CN nous a toujours confirmé que le pont était sécuritaire. Dans les travaux qui ont été faits, dans le 60 millions, les investissements qui ont été faits pour les réparations de l'acier ont été faits totalement sur l'ensemble du pont. Donc, ce qui demeure, il pourrait y avoir des ajustements dans quelques cas, mais le principal qui devait être réparé au niveau de l'acier a été fait dans le cadre des... du premier... de l'entente de 60 millions.

● (12 h 30) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député, il vous reste trois minutes.

## Société de l'assurance automobile du Québec (suite)

### Permis Plus

**M. Grondin:** Bon. S'il me reste trois minutes, je vais juste vous poser une question sur la... Bien, ça va être... Ça ressemble à la SAAQ, là, mais peut-être que vous pouvez nous répondre sans faire venir les gens, là. On s'en va où avec... Vous savez, l'an passé, on a lancé en toute pompe notre fameux permis pour passer aux États-Unis, là, on appelait ça le permis Plus, là, ça...

**Mme Boulet:** Ça va prendre quelqu'un de la SAAQ, monsieur...

**M. Grondin:** Ça va prendre... On s'en va où? Ça a-tu été bon? Ça a-tu... Les Américains, qu'est-ce qu'ils nous disent quand on arrive avec notre permis Plus ou bien notre permis moins?

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, Mme la ministre, je pense que Mme Tremblay va revenir. J'imagine qu'on a toujours l'accord des collègues pour faire parler Mme Tremblay? Alors, Mme Tremblay, à vous la parole.

**Mme Tremblay (Nathalie):** Alors, merci, Mme la Présidente. En attendant que ma collègue Mme Girard, qui opère le permis Plus dans son équipe, puisse s'approcher avec les données plus spécifiques, au niveau du permis Plus, il faut se rappeler qu'à l'origine le fondement même de l'implantation du permis Plus était une plus grande fluidité aux frontières entre le Québec et les États-Unis. Ce permis Plus là avait ce grand avantage de permettre aux gens surtout qui habitaient près des frontières de ne pas toujours fouiller dans leur coffre-fort pour sortir le passeport lorsqu'ils voulaient traverser la frontière, et que ça permettait une plus grande circulation entre les gens du Canada et les gens des États-Unis.

Se rappeler aussi que ce permis Plus là était... a été négocié ou a été travaillé avec le fédéral, avec les autres provinces et avec les gens des États-Unis et qu'il y avait un commun accord entre les deux pays et les provinces pour implanter cet outil-là pour faciliter la vie aux citoyens et faciliter l'échange économique aussi entre les deux pays.

Alors, vous savez que le permis Plus a été rendu disponible dans les délais prévus l'an dernier. J'ai demandé à Mme Célyne Girard, qui est vice-présidente directrice générale à l'accès au réseau routier, de vous faire le point où on en est aujourd'hui sur le nombre d'émissions de permis Plus, pour vous permettre d'avoir un aperçu, là, et de mieux compléter la réponse à ce sujet-là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, Mme Girard, je considère que j'ai l'assentiment de mes collègues, vous avez à faire ça en 20 secondes, en vous nommant en plus.

**Mme Girard (Célyne):** Merci, Mme la Présidente. Célyne Girard, vice-présidente et directrice générale de l'accès au réseau routier. Alors, M. le député, nous avons actuellement 42 000 permis Plus qui ont été émis depuis le début du programme.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme Girard. M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** 42 000 permis Plus. On estimait qu'environ 174 personnes se prévaudraient de ce permis au moment où il serait rendu disponible et 500 000 d'ici quatre ans, 42 000 un an plus tard. Est-ce qu'on a l'impression qu'on a atteint les objectifs qu'on s'était fixés, d'une part? D'autre part, est-ce qu'on en a eu pour notre argent? On estimait le développement des systèmes de sécurité à 12,8 millions de dollars. Combien ça a coûté finalement? Et est-ce que le jeu en valait la chandelle, pour 42 000 abonnés ou 42 000 détenteurs de permis Plus, considérant les objectifs pas mal plus ambitieux qu'on s'était fixés?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre ou Mme Girard?

**Mme Boulet:** Mme Girard.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Girard.

**Mme Girard (Célyne):** Je dois dire qu'effectivement nous n'avons pas rencontré nos objectifs. Cependant, nos coûts de développement se sont avérés moindres que prévu. Alors, du 12,3 millions qui avait été estimé, nous en sommes à 9,3 millions de développement et, avec la subvention qu'on nous remet, nous faisons nos frais. De plus, les tarifs... le tarif de 40 \$, qui est le frais administratif qui est facturé au client pour l'émission du permis Plus, couvre la partie des frais de récurrence. Donc, même si nous n'avons pas atteint nos objectifs, nous avons quand même fait nos frais. Est-ce que ça...

**M. Bergeron (Verchères):** Est-ce que... Oui?

**Mme Girard (Célyne):** Allez-y.

**M. Bergeron (Verchères):** Merci.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Doyer):** On a des femmes autoritaires ici ce matin, là. M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Bien, regarde, moi, je dis toujours: Je suis bêtement docile et obéissant.

Alors, est-ce qu'on envisage des mesures quelconques pour faire accroître le nombre de détenteurs de ce permis ou est-ce que 42 000, c'est pas mal la vitesse de croisière qu'on compte atteindre au cours des prochains mois, des prochaines années, compte tenu des objectifs, comme je le disais tout à l'heure, ambitieux qu'on s'était fixés au départ?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Girard.

**Mme Girard (Célyne):** Actuellement, on n'en prévoit... on n'envisage pas de faire de publicité supplémentaire. Il faut... On a également regardé avec les autres administrations canadiennes, et on est la province qui en émet le plus. Alors, si on regarde, le Manitoba n'émet que 1 % de permis Plus, l'Ontario est à 0,5 %, et nous, nous sommes à 1,5 %. C'est la province qui en émettons le plus. C'est certain que, dans nos centres de services, on essaie d'en faire la promotion, mais on n'a pas, pour l'instant, envisagé de faire de la publicité pour être capables d'accroître l'émission du permis Plus.

## Budget consacré à la publicité

**M. Bergeron (Verchères):** Mais vous me donnez une bonne occasion d'aborder la question de la publicité, justement, parce qu'on a eu droit à des déclarations pour le moins contradictoires et étonnantes, mardi, concernant la publicité à la Société de l'assurance automobile. D'abord, la ministre des Transports nous a dit, mardi, qu'à l'instar des autres organismes et ministères la société devrait réduire ses frais en termes de publicité, et, quelques minutes plus tard, la présidente du Conseil du trésor avait un avis pour le moins différent, estimant que ce beau bilan routier qu'on a annoncé en grande pompe mardi était probablement le fait des publicités percutantes de la Société de l'assurance automobile puis qu'il fallait faire preuve d'un peu de jugement dans les décisions quant à l'effet de réduire ou de ne pas réduire la publicité de certains organismes et de certains ministères, nommément, dans le cas présent, la Société de l'assurance automobile.

Alors, moi, j'ai besoin de savoir, d'avoir l'heure juste: Est-ce qu'on va réduire la publicité de la Société d'assurance automobile? Et, si on ne réduit pas la publicité, est-ce parce qu'on va réduire davantage la formation, les déplacements? Comment on va s'y prendre pour atteindre les objectifs qu'on se fixe en termes de sensibilisation du public, avec ces objectifs que s'est fixés le gouvernement en termes de réduction de la publicité, de la formation, des déplacements?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Tremblay... Mme la ministre avant.

**Mme Boulet:** Je vais... Oui.

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

**Mme Boulet:** Alors, je vais répondre au collègue, si vous me permettez, puis je vais laisser la parole à Mme Tremblay. Alors, la règle qui a été annoncée... Puis il n'y a pas eu de contradiction, en fait. Puis je vais vous expliquer en quoi ma collègue, elle référait. C'est que la règle, c'est moins 25 %, mais c'est sur une enveloppe totale, globale, quand ça concerne la formation, quand ça concerne la promotion et les déplacements. Donc, une organisation ou un ministère est libre de dire: Moi, sur la promotion, ou la sensibilisation, ou la publicité, peu importe, je maintiens mon enveloppe parce que c'est ma priorité, alors ça veut dire que je vais devoir couper davantage dans la formation et dans les déplacements.

Alors, quand j'ai dit, moi, lors de la conférence de presse: Ils devront faire le même effort, ils ont le même mandat que le gouvernement, donc ils devront faire le même effort, comme organisation, que les ministères du gouvernement, la seule... Ce qu'elle a voulu dire, ma collègue, elle, c'est que, si on pense que de continuer à faire de la sensibilisation ou de la promotion pour la sécurité routière, c'est une priorité, bien ce sera à la société de dire: Bien, moi, je ne touche pas à ce volet-là parce que j'ai atteint des bons objectifs, mais que je dois continuer dans ce sens-là, à faire de la promotion de la sécurité routière. Alors, la société devra dire, sur d'autres volets, que ça soit la formation ou les déplacements: À ce moment-là, je vais revoir l'ensemble de mes enveloppes et je vais répondre à l'objectif que m'a demandé le gouvernement. Mais ça ne veut pas dire que ça sera spécifiquement sur la publicité en termes propres, là.

**M. Bergeron (Verchères):** Est-ce que la société peut nous répondre à cette question-là?

**Mme Boulet:** Oui, tout à fait, tout à fait.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, Mme Tremblay.

**Mme Tremblay (Nathalie):** Merci, Mme la Présidente. Alors, M. le député, pour compléter la réponse que la ministre vient de vous faire, effectivement on est à nos tables à dessin actuellement, la Société de l'assurance automobile est en train de réviser l'ensemble des dépenses de l'organisation. Et les questions qu'on se pose, c'est vraiment: Est-ce qu'on peut faire autrement? Est-ce qu'il y aurait de nouvelles façons de faire qui nous permettraient d'avoir... Par exemple, la formation de nos employés, si on prend cet exemple-là, par exemple, est-ce qu'au niveau de la formation de nos employés...

La formation, pour nous, elle est extrêmement importante. La majorité de nos dépenses de formation sont de la formation à la tâche. Donc, pour permettre à nos employés d'offrir un service de qualité aux citoyens, la formation, pour nous, c'est quelque chose d'extrêmement important. Maintenant, est-ce qu'on peut former autrement? Est-ce qu'on peut rassembler les gens en utilisant les médias électroniques, par exemple? Est-ce qu'on peut utiliser le e-learning, par exemple, pour permettre à nos gens de se former sans avoir à se déplacer? Alors, est-ce que, dans nos façons de faire, on peut faire autrement, qui ferait que cette révision de façons de faire là nous amènerait à diminuer nos dépenses?

Alors, je vous ai donné la formation comme exemple. Si je veux faire un clin d'oeil sur la sensibilisation en matière de sécurité routière, il a été clairement démontré, dans les années passées, que, lorsqu'à la fois la législation, la sensibilisation et les mesures de contrôle, lorsque les trois combinés travaillaient de main de maître et travaillaient ensemble, on avait un impact extrêmement significatif sur le bilan routier. Alors, c'est certain, pour nous, dans notre prise de décision, que les impacts des décisions qu'on va prendre dans la révision de nos dépenses, à la fois sur la sécurité routière et à la fois sur la qualité du service à la clientèle... C'est deux éléments, pour nous, qui sont extrêmement importants et qui vont nous guider dans notre prise de décision. Et donc, pour nous, et la sécurité routière et la qualité du service à la clientèle, c'est notre toile de fond, si vous voulez, c'est notre grille d'analyse, dans nos analyses d'impact, lorsqu'on regarde nos dépenses. Et le défi qu'on s'est donné comme organisation, et on sait qu'on peut le faire, c'est de faire autrement, de manière à être capables de diminuer les dépenses et de rencontrer l'orientation du gouvernement.

● (12 h 40) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Bien, vous vous doutez bien, Mme Tremblay, que je ne me contenterai pas aujourd'hui d'une réponse du genre: On va regarder ça puis on vous reviendra plus tard sur ce qu'on va faire. Parce que ce que vous venez d'évoquer là, c'est au coeur de tout le débat qu'on a entourant le projet de loi n° 71. Quant au 0,05, quant au port du casque à vélo, tous les intervenants, tous sont venus nous dire sans exception, qu'ils soient favorables

ou non à l'une ou l'autre des deux mesures, ils sont tous venus nous dire que, s'il n'y a pas une conjonction de sensibilisation du public avec la législation et un meilleur contrôle, ça ne vaut presque pas la peine de faire juste la législation.

Alors, moi, ce que je me dis, quand j'entends la ministre dire: Bien, la SAAQ va devoir faire le même effort que le reste du gouvernement, je me dis: Oh, oh! qu'est-ce qu'il en est de l'objectif de sensibilisation supplémentaire qu'on veut faire au niveau du port du casque et au niveau du 0,05? Qu'est-ce qui va advenir de ça? Alors, vous vous doutez bien que, moi, je ne vais pas me contenter de: On va regarder tout ça, là, puis on vous dira d'ici quelques semaines, d'ici quelques mois, là, si c'est plus au niveau de la formation, si c'est plus au niveau des déplacements, si c'est plus au niveau de la sensibilisation qu'on va couper. Parce que ce qu'on s'attend, de façon instinctive, pour donner notre aval au projet de loi n° 71, c'est non pas qu'il y en ait moins, mais qu'il y en ait peut-être plus. Alors, pour moi, là, c'est très important, ce dont on parle actuellement.

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

**Mme Boulet:** Oui. Vous avez tout à fait raison. On a dit, et on le dit, puis on le fera, si le projet de loi est adopté, si les collègues de l'opposition veulent bien l'adopter avec nous... Évidemment, le port du casque, là, pour l'instant, là, on en discute abondamment. Puis ce n'est pas... ce n'est pas une certitude que cet article-là ou cet... va demeurer, à long terme, dans le projet de loi, là, parce qu'il ne semble pas y avoir nécessairement de consensus sur l'âge. Sur l'utilité du port du casque, je pense que personne ne remet ça en question. Maintenant, sur l'âge, il y a beaucoup de discussions, puis là, pour l'instant, je pense qu'on est loin de se rejoindre là-dessus. Mais, premièrement, ça, ça relève du ministère, ça ne relève pas de la SAAQ. Alors, s'il y a des efforts, ou une campagne, ou de la sensibilisation à faire, c'est du côté du ministère des Transports.

Maintenant, pour le 0,05, moi, j'y tiens à cette mesure-là. Et, s'il faut... Il suffit de prioriser. Alors, si cette mesure-là passe — je le souhaite, je le souhaite, je pense qu'on réussirait à améliorer de façon significative notre bilan — bien, il y aura une priorisation. L'année passée, on a fait la campagne sur du déneigement. Cette année, est-ce que... si c'est le 0,05 qu'il faut mettre en tête de liste, bien, à ce moment-là... On peut prioriser aussi. Bon. Et, si on dit que, parce qu'on s'en va avec le 0,05, dans le secteur de la promotion ou de la sensibilisation, il faut mettre davantage d'argent, bien peut-être que, dans les autres postes budgétaires, on pourra être plus rigoureux.

Alors, mais je pense que c'est difficile aujourd'hui, M. le député de Verchères... Puis ce n'est pas parce que je ne le veux pas ou que la société ne le veut pas, mais je pense que l'exercice doit être fait, doit être fait aussi intelligemment, on ne peut pas dire: Je vais couper là sans avoir regardé ce que ça impliquait, sans avoir regardé les...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** Le casque, ce n'est pas nous?

**Une voix:** Non.

**Mme Boulet:** C'est la SAAQ. Bon, je me suis trompée, je vous ai donné une fausse information. Le casque

de vélo, c'est la SAAQ aussi. Alors, s'il y a un besoin particulier, parce qu'il y a une loi qui rentre en vigueur avec de nouvelles mesures, bien, à ce moment-là, regardez, l'exercice sera fait, et on vous reviendra. Mais, si on dit que...

Et je me suis engagée, M. le député, si je vous dis que, le 0,05 on le passe, puis qu'on le passe ensemble, parce que, comme parlementaires, on pense que c'est une bonne mesure, bien, il y aura les outils ou il y aura les leviers pour faire en sorte qu'on donne toutes les chances à cette mesure-là d'être bien mise en place, de bien informer la population, et ça, c'est un engagement que je vous ai toujours donné lors de l'étude article par article. Alors, je pense que je n'ai pas changé d'idée.

Si on va tous ensemble dans le sens du 0,05, je me suis engagée, il faudra faire une période... Quand je vous ai dit: Je suis prête à repousser la date d'entrée en vigueur en décembre 2012, c'est clair que, cette période-là, il faudra qu'on mette en place les outils, il faudra qu'on informe la population et il faudra qu'on mette en place un programme puis qu'on sache où on s'en va puis comment on va informer la population. Alors, évidemment, ça implique des sommes d'argent. Mais, je vous l'ai dit, on priorisera. Puis il y a d'autres éléments dans d'autres secteurs d'activité où il y aura... À ce moment-là, on sera capables de répondre aux objectifs du gouvernement.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Je veux juste préciser, Mme la Présidente, puis j'aurai peut-être l'occasion de revenir là-dessus cet après-midi, là, mais je veux juste préciser, avant que vous passiez la parole à mon collègue de Johnson, que je ne peux pas accepter qu'on dise ici aujourd'hui: Bien, si l'opposition nous donne son appui, on devrait pouvoir faire plus au niveau de la publicité, parce que la directive qui a été émise s'applique que l'opposition appuie ou non le projet de loi n° 71. Puis ça, ça implique des coupures du côté de la SAAQ, comme pour le reste du gouvernement, en matière de formation, en matière de transport... de déplacement et en matière de publicité, ou une proportion différente des trois différents secteurs, là. Mais il n'y a pas de lien à établir entre l'appui de l'opposition au projet de loi n° 71 et ce qui va se passer dans les décisions qui vont être prises par la Société de l'assurance automobile.

**Mme Boulet:** Bien, M. le collègue, ce que j'ai voulu dire, c'est que, si tous ensemble, comme représentants élus à l'Assemblée... l'Assemblée nationale, si nous décidons d'aller de l'avant avec ce projet de loi là, ce que je vous ai dit, c'est que je m'étais engagée à mettre en place des mesures, des outils, des leviers qui vont nous permettre de bien informer la population. C'est mon engagement. Ce que je souhaite, et c'est plutôt l'inverse, c'est un appel, moi, à ce qu'on travaille de façon consensuelle et en étroite collaboration. Ce que je vous dis, c'est que je souhaite que tous ensemble... si nous décidons d'aller de l'avant, la garantie que je vous donne, c'est que, oui, il faudra travailler sur une période d'information à la population. Et c'est l'engagement que j'ai toujours pris à votre égard, c'est toujours dans ce sens-là que j'ai travaillé, c'est toujours dans ce sens-là que je l'ai présenté.

Et, si je suis prête à la reporter, la mise en vigueur, c'est que, dans cette période-là, justement on pourra travailler tous ensemble avec la Société de l'assurance automobile à

mettre en valeur cette mesure-là, à bien informer la population, pour s'assurer que, lorsqu'elle rentrera en vigueur, elle sera efficace et que les gens seront bien informés, combien ils peuvent boire de consommations, durant quelle période, et un 0,05, qu'est-ce que ça représente en termes de consommation pour chaque individu. Je pense que ça donnera le temps aux gens de savoir... Moi, pour moi, ce n'est pas la même consommation que, vous, mon collègue. Alors, les gens pourront...

**Des voix: ...**

**Mme Boulet:** Non, non, mais ce que je veux dire, c'est que les gens auront le temps de savoir ce que ça veut dire, un 0,05. Ce n'est pas vrai que ça veut dire d'être à jeun. Alors, il y a des consommations qui sont permises. Qu'est-ce que ça représente pour chaque individu en termes de délai où on consomme et en termes de capacité physique de chacun des individus. Et tout ce que je lance, c'est... je souhaite... c'est un appel à la collaboration, parce que je pense que ce point-là, il est important pour sauver des vies humaines. C'est tout ce que j'ai... Ce n'était pas une confrontation, en aucun temps.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, Mme la ministre. Je vais donner la parole au député de Johnson. Je vais vous allouer cinq minutes parce que j'ai négocié avec le collègue de Chomedey. Cinq minutes, pas plus.

**M. Boucher:** Je vous remercie, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci.

#### **Financement du transport en commun à Lévis**

**M. Boucher:** Ça va être moins long que ça. On le sait, le gouvernement se targue d'investir énormément en transport en commun avec une enveloppe de 1,2 milliard. Or, de tels montants doivent être replacés dans leur contexte. D'abord, on parlait de très loin, hein, au niveau de... en matière d'investissement dans le transport en commun. Et, de deux, les besoins sont immenses. Évidemment, cette enveloppe-là ne réussit pas à répondre à ces besoins-là.

On pense notamment à la Société de transport de Lévis, où cette société s'est vu privée de sommes très importantes au cours des dernières années. On parle d'un 20 millions de dollars en 18 ans, ce 20 millions de dollars là équivalant au 30 \$, une taxe spéciale qui a été prise par immatriculation des gens du territoire de Lévis, versée à la société de transport de Québec. Évidemment, cela dans un contexte où une étude du ministère du Transport du Québec révèle que les déplacements internes à Lévis ont augmenté de près de 40 %, contrairement aux déplacements entre la rive nord et la rive sud, de seulement 9 %.

En avril dernier, le ministère des Transports, en collaboration avec le gouvernement fédéral, annonçait fièrement un octroi d'une somme d'environ 650 000 \$, et cela de façon ponctuelle, hein, c'était seulement une fois, et ce n'est absolument pas récurrent, comme le réclame la mairesse de Lévis de même que la Société de transport de Lévis. Étant donné cette ponctualité, cette non-réurrence de la moitié des sommes nécessaires à la société de transport pour s'assurer de ne serait-ce que maintenir le niveau de

services actuel, ces sommes ne pourront être utilisées que dans les infrastructures et non dans le financement des lignes de transport.

Alors, on sait que la mairesse de Lévis veut rencontrer à nouveau la ministre des Transports pour faire ses doléances sur le sujet. Est-ce qu'on peut s'attendre à ce que la ministre soit un peu plus ouverte aux doléances, aux besoins de la Société de transport de Lévis afin qu'elle puisse, encore une fois, ne serait-ce que maintenir des services, qui, dans l'heure actuelle, sera obligée... la STL sera obligée de couper? Et encore une fois ce n'est non pas seulement la mairesse ni la société de transport, mais bien l'ensemble des citoyens de concernés, alors qu'il y a eu des pétitions de plus de 1 000 signatures qui ont été déposées à l'Assemblée nationale sur le sujet.

● (12 h 50) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Mme la ministre, vous avez deux minutes pour répondre.

**Mme Boulet:** Alors, bien, merci, Mme la Présidente. Écoutez, je suis un petit peu étonnée de la question parce qu'on a répondu aux préoccupations de la mairesse et de la population de Lévis. On a trouvé un règlement, qui a été annoncé, avec la mairesse de Lévis. En fait, ce que... Puis elle reproche, puis on ne peut pas dire qu'elle a tort, que, dans le partage du 30 \$ d'immatriculation des citoyens de Lévis, par rapport aux citoyens de Québec, il y a un partage qui est inéquitable entre la Société de transport de Lévis et le Réseau de transport de la Capitale, donc le RTC. Donc, sur chaque 30 \$, elle reçoit, elle... Ce qui est retourné à Lévis, c'est 52 % du 30 \$. Donc, elle reçoit 15,60 \$, là, sur chaque 30 \$. Et, elle, elle dit: Moi, je voudrais avoir la totalité du 30 \$ de chacun de mes citoyens à Lévis, puis les 30 \$ de Lévis restent à Lévis, puis les 30 \$...

À l'époque, le réseau de transport de Lévis était probablement moins développé, et on avait fait... — puis je ne sais pas quel gouvernement était là — on avait fait le calcul que les citoyens de Lévis utilisaient davantage... bien, utilisaient aussi beaucoup le RTC, donc devaient contribuer au réseau de transport sur la capitale nationale. Donc, on avait fait ce calcul-là, qui aujourd'hui est remis en question. On a même payé un mandataire pour venir nous dire... Bon, faites l'analyse, puis, dites-nous, est-ce que ce qu'elle réclame, est-ce que ce qu'elle dit, est-ce que c'est vrai? Et, s'il y a une iniquité, bien, il faudra voir à la corriger.

Maintenant, Mme la Présidente, ce qu'on a proposé à la mairesse, on a proposé à la mairesse... Parce qu'on va refaire une deuxième politique de transport collectif, parce que notre politique se termine en 2012. Donc, on est après élaborer la deuxième, la suite de la politique québécoise de transport collectif, et, dans cette politique-là, on va revoir le calcul et le partage entre Lévis et le réseau de la capitale. Mais, en attendant, donc pour...

Même, on s'est engagés pour trois ans avec la mairesse. Ce qu'on lui a dit... Elle, elle, estime qu'elle a un manque à gagner de 1,2 million de dollars par année. Donc, le ministre s'est engagé à verser à la Société de transport de Lévis... Il y a un montage financier avec les trois partenaires, que ça soit la Société de transport de Lévis, le ministère des Transports et le RTC. Donc, le ministre va trouver 700 000 \$ par année sur trois ans, donc 2,1 millions de dollars. On va demander au RTC... Le RTC est d'accord — donc, je pense qu'on a fait un grand bout de chemin — le RTC est prêt à redonner des sous qu'elle reçoit à partir de cette contribution-là

pour la Société de transport de Lévis, 300 000 \$ par année pendant trois ans. Et, avec la mairesse, avec la ville de... la Société de transport de Lévis, il reste un 200 000 \$ sur chaque 1,2 million. Il y a un 200 000 \$ où la ville de Lévis va nous présenter des projets où on est des partenaires dans le financement. Donc, elle va accélérer la mise en place de ses projets, notamment des garages, des renouvellements des autobus.

Alors, elle va nous présenter une bonification de l'offre de services de la société de transport. Elle est actuellement à faire ça, elle revoit l'ensemble des services qu'elle donne sur son territoire. Elle va nous déposer un plan, et, nous, on va l'accompagner à travers les projets qu'elle aura, ce qui va faire... qui va combler le 1,2 million de dollars qu'elle est en attente. Donc, pour trois ans, c'est réglé. Et on s'est engagés à revoir le partage des coûts dans la nouvelle politique, à revoir la formule du partage des coûts.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme la ministre. Merci. Alors, nous allons passer au député de Jean-Lesage, pour le dernier bloc de temps jusqu'à 1 heure.

#### **Plan de redressement de l'état du réseau routier (suite)**

**M. Drolet:** ...c'est ça. Et merci, Mme la Présidente. Tout à l'heure, Mme la ministre, on avait entamé une question importante, en fait, sur le plan de redressement du réseau routier, puis vous étiez à me répondre, mais malheureusement vous avez manqué de temps. J'aimerais qu'on continue sur cet aspect-là parce que je pense que c'est un profil important et que... aussi pour ceux qui nous écoutent, mais qu'on puisse en parler davantage.

**Mme Boulet:** Alors, on avait parlé tantôt, là, un peu de l'historique, là, de ce qui fait qu'en sorte aujourd'hui on a des montants importants. Alors, moi, écoutez, je suis heureuse pour le réseau routier, parce que je pense qu'il en avait grandement besoin. Et, je le disais tantôt, c'est 4,2 milliards de dollars cette année, c'est un montant record dans l'histoire du Québec. Mais ce qui est important, un, c'est qu'on va mettre à niveau le réseau routier puis les structures, mais c'est également important parce qu'on soutient l'économie, parce que 60 % de ces investissements-là vont dans les régions du Québec.

Alors, je pense que c'est au-delà de 1 700 chantiers au Québec, c'est plus de 50 000 emplois. Et je pense que tous les collègues députés sont en mesure de voir que partout, un peu partout au Québec, il se fait des travaux, et que les gens chez nous, en région, travaillent, et qu'en même temps on améliore le portrait, le portrait du réseau routier.

Alors, l'année dernière, c'était 3,7 milliards de dollars et ça représentait, si on fait un peu le portrait... Parce que 3,7 milliards, ça demeure abstrait, puis les gens ne savent pas nécessairement ce que ça veut dire. Alors, c'est 1 715 chantiers routiers, c'est 2 600 km de chaussées qui ont fait l'objet d'interventions et près de 800 structures. Dans les 800 structures, on en a 250 qui ont bénéficié de... 250 qui sont sur le réseau routier municipal.

Parce que vous vous rappelez qu'il y a à peu près deux ans on avait repris sous la responsabilité du ministère les 4 200 structures du réseau routier municipal parce que les municipalités avaient de la difficulté à les entretenir tant au niveau financier qu'au niveau des services techniques, là,

des ressources professionnelles. Alors, les petites municipalités n'ont pas nécessairement d'ingénieurs à leur service à temps plein. Donc, ça impliquait des coûts qui étaient considérables. Et, nous, on voulait s'assurer que ces structures-là soient totalement sécuritaires. Donc, on a repris la responsabilité, la charge de ces travaux-là.

C'est 50 000 emplois... Et ce qu'il est important de dire, c'est que, depuis que les investissements ont augmenté de façon significative... Vous savez que l'objectif du plan de redressement, c'était d'atteindre d'ici 2022... c'était de faire en sorte que nos chaussées, 83 % de nos chaussées soient en bon état et 80 % de nos structures soient en bon état. Vous savez qu'on est partis... Nos structures, on était à 54 % quand on a commencé. Et là, depuis trois ans, si on parle de nos chaussées, ils sont passés de 63 % à 69 %, donc on a un bond, alors qu'on avait une courbe descendante, qui se détériorait tout le temps, que ce soient nos chaussées ou nos structures. On a inversé cette tendance-là et là on a fait un bond de 6 % au niveau des chaussées, à 69 %.

Au niveau des structures, on est passés de 53 %... Alors, 53 %, il faut comprendre, là, qu'il y avait presque une structure sur deux qui avait besoin d'intervention. Alors, on est passés de 53 % à 61 %. Donc, pour les structures, c'est un bond de 8 %, alors c'est fort considérable. Et je pense que c'est de bon augure pour laisser à nos jeunes... Je regarde mon collègue d'Orford qui a un tout petit garçon, un tout petit bonhomme. Je pense qu'on a... Non, je n'ai pas dit...

**Une voix:** Nous autres, on pensait que vous parleriez...

**Mme Boulet:** Non. Ce que je veux dire, c'est qu'on a tous cette responsabilité-là de laisser à nos jeunes... de laisser un héritage, un réseau routier qui soit en bon état. Et je pense que les investissements qui ont été faits au cours des dernières années nous ont permis de redresser la situation et de s'assurer qu'on va dans le bon sens. Mais, je le dis, c'est tout comme la sécurité routière, je pense qu'on a atteint des beaux objectifs mais qu'il faut continuer dans ce sens-là, parce que les besoins sont encore très présents et parce que ces investissements-là permettent, Mme la Présidente — vous le savez, chez vous également — de soutenir l'économie en période économique difficile.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci. Est-ce que vous avez d'autres questions? Ça vous suffit.

Alors, je vais suspendre les travaux jusqu'à 15 heures.

Je vous remercie, tout le monde, de votre bonne collaboration, le personnel de l'Assemblée nationale aussi. Merci.

*(Suspension de la séance à 12 h 58)*

*(Reprise à 15 h 6)*

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je demanderais à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir fermer la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'année financière 2010-2011.

Puisque nous avons... nous commençons nos travaux à 15 h 6, est-ce que nous aurons le consentement pour terminer à 18 h 6?

**Une voix:** Oui. Consentement.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci. Alors, nous commençons sans plus tarder un nouveau bloc de 20 minutes du groupe formant l'opposition officielle. M. le député de Verchères, c'est à vous la parole.

### Société de l'assurance automobile du Québec

#### Conditions salariales des hauts dirigeants (suite)

**M. Bergeron (Verchères):** Merci, M. le Président. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, on va revenir avec nos amis de la SAAQ, puisqu'ils sont là.

Alors, j'ai bien entendu les explications de Mme Tremblay quant aux bonis. Vous vous doutez bien que ça ne m'a pas convaincu. J'ai fait état du fait que nous n'avions pas aujourd'hui sous la main le rapport annuel. On a parlé, il y a quelques instants, également du permis Plus.

En fait, ce que je trouve absolument fascinant dans la situation dans laquelle on se retrouve par rapport aux sociétés d'État, particulièrement les sociétés d'État à vocation financière, c'est que ce sont elles, à toutes fins utiles, qui fixent les objectifs qu'elles doivent atteindre pour obtenir des bonis et ce sont elles qui ont l'opportunité d'augmenter la tarification pour se permettre d'atteindre les objectifs qu'elles se sont elles-mêmes fixés. Et, lorsqu'on regarde d'autres éléments, d'autres aspects du travail de la société d'État, on en vient à se demander si tout n'est pas mis en oeuvre effectivement pour nous permettre de présenter des résultats pour le moins impressionnants.

Il y a une lettre un peu troublante, un peu pathétique qui a été acheminée au premier ministre du Québec le 28 avril 2010 par le Regroupement des accidentés du Québec. Vous me permettez, M. le Président, de vous lire deux petits extraits — je cherche les deux éléments que je veux vous lire: «Nous avons constaté les bonis remis aux employés de cette même société d'État, basés sur le rendement, surtout que la pratique des bonis au rendement fut implantée à la suite des pertes de 15 milliards de dollars à la Caisse de dépôt et placement du Québec, qui, en passant, en avait sûrement les moyens.» Et un peu plus loin dans cette même lettre on dit... on fait état du nombre de victimes d'accidents de la route qui doivent continuellement se battre avec la Société de l'assurance automobile pour avoir droit aux indemnités auxquelles elles estiment être admissibles. Et on pose une question, à un moment donné: «Un élément qui échappe peut-être au législateur: Pourquoi autant des victimes d'accident font une demande de révision d'une décision à la Société de l'assurance automobile?»

● (15 h 10) ●

C'est à se demander, M. le Président... Parce que chacun d'entre nous, chacune d'entre nous ici, comme parlementaires, recevons à notre bureau de circonscription des cas tout aussi pathétiques de gens qui ont subi des accidents de la route et qui se voient imposer par la Société de l'assurance automobile de devoir rencontrer un médecin, puis un autre

médecin, puis une autre contre-expertise pour finalement avoir droit à leur indemnisation. Peut-être espère-t-on qu'en bout de piste, avec toute une série de tracasseries, ces gens vont finir par lâcher prise puis que ça fera évidemment, éventuellement, des indemnisations en moins à verser à des accidentés de la route.

En d'autres termes, ce que j'essaie de dire, c'est, dans le cas de la Société de l'assurance automobile... Puis loin de moi l'idée de vouloir faire une analyse semblable pour les autres sociétés d'État à vocation commerciale et financière. Mais, dans le cas de la Société de l'assurance automobile, il y a toute une série de mesures ou de pratiques qui peuvent être mises en oeuvre pour nous permettre d'atteindre des objectifs qu'on s'est nous-mêmes fixés pour justifier effectivement qu'on puisse se verser des bonis.

Dans un contexte économique comme le nôtre et dans un contexte budgétaire, particulièrement, comme le nôtre, dans le contexte où le gouvernement a imposé des restrictions à l'ensemble de l'appareil gouvernemental, comment pourrait-on accepter, qu'importent les paramètres, que, pour 2009 et les années subséquentes, on puisse accepter de verser des bonis aux hauts dirigeants? Puis ça, c'est un autre élément que je trouve particulièrement odieux. C'est comme si les bons résultats, les bons rendements d'une société d'État n'étaient que le fait des hauts dirigeants et non pas le fait du travail assidu, du travail professionnel de l'ensemble des employés de la société d'État à tous les niveaux. Comme s'il n'y avait que les hauts dirigeants qui pouvaient s'attribuer le mérite des excellentes performances ou des soi-disant excellentes performances de ladite société d'État.

Alors, Mme Tremblay, vous ne m'en voudrez pas de revenir sur cette question et de vous demander... Vous m'avez dit, ce matin, que vous avez bien entendu le message de la ministre. Vous m'avez dit, ce matin, que vous aviez eu une discussion avec la présidente. Vous m'avez dit, ce matin, que vous attendiez les directives du gouvernement. À cet égard, je vous dirais que le gouvernement ne prêche pas nécessairement par l'exemple en tardant à définir, là encore, les paramètres. Mais, vous, Mme Tremblay, comment vous vous positionnez par rapport à toute cette problématique dans laquelle nous opérons présentement?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Tremblay.

**Mme Tremblay (Nathalie):** Alors, oui, merci, M. le Président. Dans un premier temps, je voudrais répondre à la préoccupation du député en ce qui concerne de quelle façon sont déterminés les objectifs et quel est le processus qui a été mis en place à la Société de l'assurance automobile pour encadrer tout ce qui est de l'ordre de la politique de rémunération.

Alors, permettez-moi de vous mentionner que cette politique de rémunération là des dirigeants de la Société de l'assurance automobile est une politique qui est rigoureusement encadrée et qui est appuyée, à la base, sur une étude qu'on a fait réaliser sur le marché de l'emploi actuellement pour des hauts dirigeants dont les postes sont similaires aux postes des hauts dirigeants de la Société de l'assurance automobile.

Alors, à partir de cette étude de marché là, qui nous a donné la valeur au marché des postes de chacun des dirigeants de l'organisation, on a établi, à partir de cette valeur de

marché là, on a établi la rémunération globale de chacun des dirigeants de la Société de l'assurance automobile. Cette rémunération globale là est décomposée en deux parties: une partie qui est la rémunération de base et une partie qui fait aussi partie de la rémunération totale, qui est la partie rémunération variable, qui représente 20 % de la rémunération complète des hauts dirigeants.

Pourquoi on a fonctionné comme ça? Pourquoi le conseil d'administration de l'époque... qui est encore là, bien sûr, là, mais pourquoi le conseil d'administration a-t-il choisi cette orientation en matière de rémunération? Pour permettre justement à la Société de l'assurance automobile d'avoir un levier et un outil extrêmement important pour mobiliser, et retenir, et d'avoir dans l'équipe de direction de la compétence et de la performance de l'équipe de direction. En décomposant la rémunération en une partie fixe et une partie variable, on se donne là un levier important de permettre aux hauts dirigeants de bien encadrer les priorités de leurs équipes sur l'atteinte des objectifs, et des résultats, et de la performance de l'organisation, en leur mentionnant qu'il y a 20 % de leur rémunération qui est une rémunération comparative au marché mais qu'il y a 20 % que, s'ils veulent avoir droit d'obtenir cette partie variable de leur rémunération là, ils se doivent d'atteindre les objectifs de l'organisation.

Pour ce qui est de la détermination des objectifs, la fixation des objectifs que les hauts dirigeants doivent atteindre est déterminée dans le plan stratégique de l'organisation. Ce plan stratégique là est établi de concert avec le conseil d'administration et est déposé aussi... et fait partie du domaine public. Notre plan stratégique, le dernier, qui est 2006-2010, est un plan stratégique dans lequel nos objectifs d'affaires, nos objectifs de résultats sont clairement explicités. Et c'est ces objectifs-là que les hauts dirigeants se voient attribuer comme étant des atteintes de résultats pour avoir droit à leur portion variable de leur rémunération globale.

Maintenant, l'atteinte de ces objectifs est déterminée avec des attentes claires en début de chacune de nos années. Et nos vice-présidents et les dirigeants de la société se voient attribuer, chacun certains des objectifs — pardon, M. le Président — chacun des objectifs du plan stratégique et se doivent de faire travailler l'ensemble de leurs équipes. Et je parle ici de plus de 3 600 employés qui doivent être alignés et dont l'effort doit être focussé sur l'atteinte des objectifs de l'organisation.

Donc, attentes claires en début d'année, avec indicateurs de mesure de performance en cours d'année pour mesurer l'atteinte de ces objectifs, et en fin d'année on reprend ces objectifs, on reprend les indicateurs de mesure et on évalue l'atteinte des objectifs. Et, chose extrêmement importante, la rémunération variable, donc le petit bout de 20 % de la rémunération totale, n'est pas accessible si l'ensemble de l'équipe de dirigeants n'ont pas atteint ensemble un déclencheur corporatif. Alors, déclencheur corporatif, si cet objectif d'équipe là n'est pas atteint, chacun n'a pas droit à ses objectifs individuels. Même si individuellement un membre de l'équipe pourrait avoir atteint son objectif, si l'ensemble de l'équipe et de l'organisation n'a pas atteint l'objectif commun de tous, il n'y en a pas, de déclenchement de politique de rémunération variable.

Par la suite, on mesure chacune des atteintes des objectifs individuels. Cette mesure-là se fait avec des indicateurs, se fait avec des discussions entre le vice-président, le président, le comité des ressources humaines du conseil d'administration et le conseil d'administration, et c'est vraiment mesuré avec l'atteinte des objectifs globaux.

M. le député avait une préoccupation en ce qui concerne l'ensemble des employés de l'organisation. Il est clair que c'est l'ensemble des employés de l'organisation, pilotés par les dirigeants, qui de concert, ensemble, atteignent les objectifs corporatifs. Les employés de la Société de l'assurance automobile sont assujettis aux règles du Conseil du trésor, donc aux règles de la fonction publique. Et le Conseil du trésor négocie avec chacun des syndicats les mesures qui sont prévues à leurs contrats.

Alors, si je prends l'exemple, par exemple, des professionnels de la Société de l'assurance automobile, les professionnels de la Société de l'assurance automobile, les cadres de la SAAQ, certains autres corps d'emploi, je prends, par exemple, les juristes de l'État, les employés de l'organisation ont aussi une politique de bonification en fonction de l'atteinte des objectifs et des attentes qui leur sont données en début d'année. Alors, les employés, comme je vous mentionnais, sont régis par la Loi sur la fonction publique, donc c'est des ententes négociées avec chacun des syndicats. Et les employés de l'organisation ont aussi une forme de bonification qui leur est accordée en fonction de l'atteinte des objectifs en fin d'année et participent eux aussi à l'atteinte des résultats de l'organisation.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

● (15 h 20) ●

**M. Bergeron (Verchères):** M. le Président, je ne peux pas m'empêcher de réitérer le fait que les objectifs sont fixés par l'organisation, et c'est l'organisation qui détermine également de quelle façon ils vont atteindre les objectifs qu'elle s'est elle-même fixés. Puis, dans ce genre d'organisation, on peut augmenter les revenus, à ce moment-là on n'a qu'à augmenter les tarifs, et Dieu sait que la Société de l'assurance automobile ne s'est pas gênée pour le faire au cours des dernières années, et on peut réduire les dépenses, réduire les dépenses certes en améliorant le bilan routier, et ça, ça implique de la sensibilisation, il va sans dire, entre autres, et on peut le faire également en essayant de limiter le nombre d'indemnités qui seront versées.

Et je ne suis pas sûr que... C'est sûr que c'est spectaculaire de dire: On verse moins d'indemnités parce que le bilan routier s'améliore. Mais, avec toutes les mesures tatillonnes qui sont imposées à nombre d'accidentés de la route, je ne suis pas sûr qu'on doive parler nécessairement d'une réussite, d'une grande réussite, quand on prive des accidentés de la route de prestations auxquelles ils auraient normalement droit en les abreuvant de mesures tatillonnes puis d'exigences supplémentaires, ce qui fait en sorte que certains d'entre eux vont carrément lancer la serviette. Je ne crois pas que ce soit un indicateur de performance que d'agir de cette façon-là.

#### **Indemnités versées aux accidentés**

Cela étant dit, justement concernant les indemnités, le 2 avril 2010, on lisait, dans un article du *Journal de Québec*: Un récent jugement du TAQ d'un client de Me Marc Bellemare — que beaucoup ici connaissent bien — «aura un impact majeur sur la Société de l'assurance automobile, qui devra verser des indemnités plus généreuses aux victimes lorsque leur état se dégrade.» La Société de l'assurance automobile devait procéder à l'analyse du jugement et disposait de 30 jours pour aller en appel. L'analyse

est-elle complétée? La Société de l'assurance automobile ira-t-elle en appel de ce jugement?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Tremblay.

**Mme Tremblay (Nathalie):** Merci, M. le Président. Alors, M. le député, effectivement, le cas dont vous faites mention est un dossier dont on m'a... on a porté à mon attention, et l'analyse est effectivement terminée, et l'orientation d'aller en appel a été prise dans ce dossier. Je... Vous allez m'excuser de ne pas avoir à la portée de la main à quelle étape exacte, exacte en est rendu le processus judiciaire ou le processus des tribunaux dans ce dossier, mais l'intention de la Société de l'assurance automobile, dans cette décision dont vous faites référence, est effectivement de porter la décision en appel.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Évidemment, c'est un dossier qui se retrouvera incessamment, je présume, à la lumière de la réponse que vous venez de nous donner, devant les tribunaux, mais je serais intéressé de savoir sur la base de quel argument la société décide d'aller en appel d'un jugement qui dit que, lorsque l'état d'un accidenté se détériore, on doit accroître les prestations. Est-ce que c'est dans un souci, effectivement, de limiter le nombre de prestations, ou le montant, ou l'ampleur des prestations qu'on doit verser pour présenter un bilan le plus positif possible du travail des hauts dirigeants de la société?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Tremblay.

**Mme Tremblay (Nathalie):** Merci, M. le Président. M. le député, vous comprendrez que, dans le cas dont vous faites mention, je vais... compte tenu que le processus judiciaire est en cours et que ce n'est pas terminé, je ne le commenterai pas.

Par contre, je veux revenir sur votre préoccupation à l'effet de s'assurer que les accidentés de la route reçoivent toutes les prestations auxquelles ils ont droit. Pour avoir dirigé le Fonds d'assurance automobile pendant cinq ans et avoir travaillé de très, très, très près au service à la clientèle de cette clientèle spécifique que sont les accidentés de la route, vous pouvez être assuré que, depuis les cinq dernières années, on a entrepris un virage important dans nos façons de faire au niveau du traitement des réclamations d'assurance des accidentés de la route. Le cœur même de ce virage-là était de revoir nos façons de faire dans une... en ayant à l'esprit la grande préoccupation de simplifier la vie aux accidentés de la route lorsqu'ils faisaient affaire avec nous.

Et vous allez me permettre, M. le député, de vous donner un exemple, par exemple, un des éléments qui me revient rapidement, cet après-midi, de façons de faire qu'on a allégées pour les accidentés de la route. Alors, cet exemple-là, c'est nos accidentés de la route qui sont gravement accidentés et qui, compte tenu de leur condition, utilisent beaucoup de matériel urologique dans le cadre de leur santé actuelle après l'accident d'automobile. On avait une façon de faire pour ces clients-là, et les associations d'accidentés de la route nous soulevaient la problématique que ça devenait compliqué

pour les accidentés de la route, la façon dont nous fonctionnions dans, entre autres, les appels d'offres, les soumissions de fournisseurs, et on compliquait la vie à nos accidentés de la route qui utilisaient le matériel urologique. Et on sait que les clients qui utilisent ce type de matériel là, c'est nos clients les plus accidentés. Donc, c'est eux qui ont vraiment le plus de difficultés suite à l'accident d'auto.

Alors, on a revu l'ensemble de nos façons de faire, principalement pour nos clients qui utilisaient le matériel urologique, et je peux vous assurer qu'aujourd'hui c'est beaucoup plus simple pour les accidentés de la route, à chaque année, de nous dire avec quel fournisseur ils veulent faire affaire pour s'approvisionner dans leur matériel urologique. Et on a fait une grosse amélioration pour les accidentés de la route.

Et j'en aurais pour vous en parler quand même assez longtemps parce que ça a été vraiment le coeur du travail des cinq dernières années. On a pris chacun des éléments. Les clients qui avaient des adaptations de domicile, les clients qui avaient des adaptations de véhicule, des clients qui se présentaient chez nous après un accident d'automobile, qui, par exemple, pour une blessure légère, venaient simplement se faire réclamer des médicaments. On a allégé nos façons de faire, on a revu nos approches de façon à accélérer le traitement des réclamations, à simplifier la vie aux accidentés de la route, pour vraiment assurer que leur relation avec nous n'était pas dans un dédale administratif, mais que c'était vraiment une relation qui tenait compte de la condition des accidentés de la route.

Alors, oui, les façons de faire ont été revues, oui, les façons de faire ont été faites dans une optique d'améliorer le service à la clientèle. Et ce qu'on visait, c'était simplification et diminution des délais: Ça peut-u être plus simple, on peut-u faire ça plus rapidement, de manière à ce que nos accidentés n'attendent pas indûment après le service de leur assureur, en quoi ils sont en droit de l'avoir? C'est sûr que ces allègements de façons de faire là, diminutions de délais ont eu des résultats bénéfiques sur notre service à la clientèle et ont eu une conséquence sur la diminution du coût du régime.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci, Mme Tremblay. M. le député de Verchères, il reste...

**M. Bergeron (Verchères):** Bien, on va reporter ça...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** ...une vingtaine de secondes. On les remet à l'autre bloc. Et on passe du côté de...

**Une voix:** Il y avait une demande de...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** ...du côté du parti au pouvoir. Vous commencez pour un bloc de 20 secondes...

**Mme Boulet:** Est-ce que je peux demander... Je vais prendre...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** ...mais après la pause.

**Mme Boulet:** Oui, c'est ça, je vais prendre... de suspension, mais on va le prendre sur notre temps. Ça va prendre deux, trois minutes.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, à la demande de la ministre, il y aura une suspension de cinq minutes environ qui sera prise sur le temps du parti ministériel. Merci.

*(Suspension de la séance à 15 h 27)*

*(Reprise à 15 h 48)*

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, nous allons recommencer nos travaux en disant aux représentants du parti ministériel que leur bloc de 20 minutes vient juste de se terminer. Alors, je laisse...

**M. Bergeron (Verchères):** Moi, c'est une des meilleures que je vous ai entendu dire à date.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Je laisse maintenant la parole... Je laisse maintenant la parole au... M. le député de Beauce-Sud... Beauce-Nord, pardon...

**M. Grondin:** Beauce-Nord.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** ...pour le deuxième parti d'opposition. M. le député.

#### **Conditions salariales des hauts dirigeants (suite)**

**M. Grondin:** Merci, M. le Président. Alors, juste pour faire un petit retour, j'écoutais, tout à l'heure, quand vous avez parlé des bonus puis tout le travail que ça... tout le travail que vous avez besoin de faire pour établir la manière de donner des bonus. Ce ne serait pas plus simple de donner une augmentation de salaire, puis on n'en parle plus, des bonus?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Madame... Remarquez que je donne toujours la parole à Mme Tremblay, mais en réalité c'est à Mme la ministre, là.

**Mme Boulet:** Là, c'est correct, M. le Président.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Ça va?

**Mme Boulet:** Oui, tout à fait.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Tremblay.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Mme Tremblay (Nathalie):** Merci, M. le Président. Alors, M. le député, actuellement, la façon dont... C'est sûr que ça peut paraître compliqué, mais ce qu'il est important de retenir, c'est que cette politique de rémunération là est une politique de rémunération qui est appliquée actuellement dans l'ensemble du marché, dans l'ensemble de l'industrie, avec une portion fixe et une portion variable de la rémunération globale d'un haut dirigeant.

D'ailleurs, avant d'adopter la politique de rémunération globale de la société, il y a une firme externe qui a été mandatée pour nous faire un comparable par rapport au marché. Et la philosophie de fonctionner sur une base de rémunération avec une base fixe et une base variable, c'est appliqué actuellement à la fois dans l'industrie de l'assurance et dans la majorité des industries. C'est actuellement ce qu'il y a sur le marché pour rémunérer les dirigeants.

Alors, on s'est appuyés sur cette étude de marché là pour établir les paramètres de notre politique de rémunération à la Société de l'assurance automobile. Et, bon, c'est sûr que je vous ai peut-être donné beaucoup d'explications, mais c'était important pour moi que les gens comprennent bien que la rémunération, à la société, elle est bien encadrée, que c'est un processus qui est rigoureux, et qui part d'un début d'année jusqu'à une fin d'année, et qui est appliqué actuellement dans l'ensemble de l'industrie et du marché.

● (15 h 50) ●

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Je comprends très bien votre explication, mais je trouve que c'est passer par loin pour revenir à la même chose, là. Si vous donnez une augmentation de salaire, ça règle le problème, puis on n'étudie plus rien, là. C'est de même que je vois ça chez nous. Mais ce n'était pas là que... C'était juste parce que tantôt ça m'a passé par la tête, puis, vous savez, moi, je dis tout ce qui me passe par la tête.

J'écoutais aussi mon collègue pour les cas problèmes qu'on vit avec la SAAQ. Il faut calculer que, je dirais, 95 % ou 97 %, puis peut-être plus, des cas à la SAAQ, on n'a pas de problème, ça va très bien. C'est les exceptions. Et, quand on a un cas problème, bien c'est sûr que, pour nous autres... Parce qu'ils se ramassent tous dans nos bureaux de député, puis, j'imagine, c'est autant pour n'importe quel député. Souvent, on se demande pourquoi que les... Je ne sais pas, y a-tu des médecins à la SAAQ qui reprennent les dossiers des autres médecins ou qui contestent? Moi, j'ai toujours pensé qu'un médecin, c'était un médecin, là, il avait suivi les mêmes cours. Parce que, quand on a un blessé qui s'en va là, à la SAAQ, là, il nous revient, puis ça lui prend une autre expertise d'un autre médecin parce que le médecin de la SAAQ conteste ça. C'est quoi qui se passe là-dedans? Avez-vous un cabinet de médecin là-bas? C'est quoi qui se passe? Pourquoi qu'on a ces problèmes-là?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Tremblay.

**Mme Tremblay (Nathalie):** Alors, merci, M. le Président. C'est certain que les clients qu'on dessert chez nous, c'est des clients qui ont des dommages corporels. Alors, c'est inévitable que tout le volet santé relié à la condition médicale de l'accidenté de la route est quelque chose qui est extrêmement important pour nous. Alors, on n'a pas de cabinet de médecin au bureau. Les médecins sont une denrée rare au Québec, ils sont une denrée rare chez nous aussi. Et bien sûr on a des médecins dans l'équipe et on a d'autres corps médicaux dans l'équipe. On a des psychologues, on a des physiothérapeutes, on a des ergothérapeutes. Donc, on a plusieurs spécialistes en santé. Ces spécialistes en santé là sont là pour nous éclairer, pour nous donner des avis et des opinions dans le cas de dossiers plus complexes d'accidentés de la route.

Les médecins à l'interne ne refont pas les évaluations des clients. D'ailleurs, ils ne les rencontrent pas, ces clients-là. Alors, il n'y a pas d'examen diagnostiques qui sont faits par les médecins internes. Les médecins de l'interne sont vraiment là pour nous guider et nous conseiller, des fois même dans la compréhension de la blessure. Et il peut arriver à l'occasion que, suite à un cas complexe, on demande que le client soit rencontré par un expert qui est un expert externe à la SAAQ mais qui est mandaté par nous. Et ces experts-là, eux, rencontrent les clients et nous font des rapports d'expertise pour nous aider à bien comprendre la condition dans laquelle se trouve la personne accidentée.

Vous allez me permettre un clin d'oeil sur, encore là, les changements dans nos façons de faire, qu'on a faits au cours des dernières années et qui continuent de se faire pour diminuer nos délais de service à la clientèle pour les accidentés de la route. Au niveau de l'expertise médicale spécifiquement, on est à mettre en place, là, un nouvel outil pour faciliter le travail des clients, des médecins en cabinet, parce qu'ils ont beaucoup de boulot et on essaie de diminuer leur charge, eux aussi, de manière à offrir un service plus vite à nos accidentés. Donc, on est sur le point de débiter, là, l'implantation d'un nouvel outil qui va éviter au client de retourner plusieurs fois chez le médecin pour aller chercher un rapport médical dans le traitement de sa réclamation. Alors, on va... on est vraiment en train de voir à l'envoyer à quatre moments clés de sa réhabilitation de manière à éviter que le client ait continuellement à aller, là, en bureau de médecin.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** O.K. Parce que, écoutez, moi, je l'ai vécu dans mon bureau, même les médecins aujourd'hui, quand c'est un accidenté de la route, souvent refusent... Quand tu n'as pas un médecin de famille, là, puis il faut que tu emmènes... Une personne est accidentée puis elle n'a pas de médecin de famille, elle a de la misère à trouver un médecin qui va accepter de s'en occuper parce qu'il y a trop de paperasse à remplir. Et puis des fois il faut faire des... Ils viennent voir le député pour que le député trouve un médecin de famille pour remplir le papier du patient. Ça commence à être assez extraordinaire, l'affaire, quand on dit qu'on paie une assurance. Mais, écoutez, là, en tout cas, vous avez à réfléchir là-dessus,

## Bilan routier

Moi, j'aimerais qu'on parle un peu aussi de... On a passé l'année 2009. Supposément qu'on a... pas supposément, les chiffres sont là, on a une très bonne année au niveau de la sécurité routière. J'aurais aimé savoir, moi, par tous les groupes d'âge, là... Bien, on l'a ici, on l'a dans les... en tout cas, dans un article de *La Presse*, tous les accidents qu'on a eus, où ça a diminué le plus. On voit, les piétons puis... Avec toutes les améliorations qu'il s'est fait, alors c'est... On nous dit que c'est à peu près juste dans la ville de Montréal qu'on n'a pas d'amélioration à ce niveau-là. Pourtant, dans la ville, il me semble que, l'an passé ou dans le dernier projet de loi qu'on avait passé, ils avaient demandé des diminutions de vitesse puis ils ont des photoradars, et ça... Comment se fait-il que les accidents ont resté... même ils ont augmenté dans la ville de Montréal par rapport aux autres régions du Québec?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Tremblay.

**Mme Boulet:** Bien, alors, ça va être Mme St-Cyr, mais on va lui laisser le temps de s'installer.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** D'accord.

**Mme Boulet:** Alors, M. le Président, on est très fiers du bilan routier, puis je pense que c'est grâce à tout le monde ici, parce que les partis et de l'opposition et le parti ministériel ont collaboré d'une façon exceptionnelle, au cours des dernières années, à mettre en place... Il n'y a pas juste les lois. Mais, nous, on est là pour légiférer. Alors, au niveau des lois, c'est bravo, je pense, à tous... Parce qu'il y a le collègue de Verchères, il y a également le collègue de Beauharnois qui était là avant lui et qui a toujours participé de façon exceptionnelle aussi aux travaux parlementaires pour tenter de bonifier les projets de loi qui étaient présentés. Alors, que ce soit la loi, la promotion... la loi, la sensibilisation ou le contrôle, Mme Tremblay le disait tantôt, c'est une recette gagnante.

Et je pense qu'on est à 515 décès. On est passé, en 2006, M. le Président, à 721 décès et, trois ans plus tard, on est à 515... 515, c'est ça. Donc, c'est 206 décès de moins en trois ans. Alors, je pense qu'il faut continuer dans ce sens-là. C'est un beau travail, c'est exceptionnel, mais il reste... il n'en demeure pas moins qu'il y a 515 personnes qui décèdent sur le réseau routier au Québec. Donc, c'est encore beaucoup trop de gens. Alors, il faut continuer à travailler dans le même sens et faire en sorte que ce bilan-là continue à diminuer.

Maintenant, je vais laisser Mme St-Cyr, si vous me permettez, M. le Président, répondre à la question plus spécifique du député de Beauce-Nord.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, est-ce qu'il y a consentement pour entendre Mme St-Cyr? Mme St-Cyr, après vous être identifiée, vous avez la parole.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Merci beaucoup, M. le Président. Johanne St-Cyr, vice-présidente Sécurité routière, à la Société de l'assurance automobile. Alors, je ne sais pas s'il vous conviendrait que je fasse un bref résumé des faits saillants? Est-ce que...

**M. Grondin:** Un bref résumé, ce serait apprécié.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Mme St-Cyr (Johanne):** Il va être très court. Des fois, je conclus en une phrase, M. le Président. Alors, Mme la ministre l'a exprimé, c'est vraiment des résultats qui sont réjouissants parce qu'il y a une diminution du nombre de personnes qui sont décédées et blessées. Alors, par rapport à 2008, il y a une diminution de 7,5 %. 515 personnes malheureusement sont mortes, mais il y en avait eu 557 l'an passé. Les blessés graves, c'est une baisse de 4,7 %, et les blessés légers, une baisse de 1 %.

Les faits saillants. Peut-être, attirer votre attention. Les jeunes, effectivement, les 15-24 ans sont toujours surreprésentés parce que, à titre d'exemple, ils représentent 10 % des titulaires de permis de conduire puis ils sont impliqués, là, dans 25 % des accidents avec victime, avec blessures corporelles. Mais cependant, quand on regarde

en nombres absolus, les 15-24 ans, en 2009, il y a eu 69 conducteurs décédés, alors qu'il y en avait eu 83, l'an passé. Puis, même quand on regarde pour l'ensemble des victimes, il y a eu moins de jeunes qui sont décédés cette année, en nombres absolus.

Cependant, les jeunes, leurs caractéristiques vraiment, bien, c'est la jeunesse, donc le manque d'expérience et la prise de risques. Alors, on les trouve malheureusement trop, trop avec des comportements de type non-port de la ceinture. 43 % des jeunes qui sont décédés en 2009 ne portaient pas leur ceinture, alors que, quand on regarde la population en général, c'est plus de l'ordre, là, de 37 % en moyenne, de 2005 à 2009. Les accidents mortels, la vitesse, quand on regarde le facteur contributif vitesse pour l'ensemble des accidents, c'est à peu près 38 % en moyenne; chez les jeunes, le facteur vitesse, 50 %.

Alors, on pourrait décliner tous les facteurs de risques et dire: Les jeunes, c'est encore une grande cible. Les grands facteurs de risques encore une fois: l'alcool, la vitesse, l'âge, dans le sens où je l'exprimais, là, en termes de prise de risques, de manque d'expérience.

**Une voix:** ...ville de Montréal.

● (16 heures) ●

**Mme St-Cyr (Johanne):** Sur la ville de Montréal, quand on regarde le territoire de la ville de Montréal comme tel, il y a quand même eu une amélioration. La question qui a surgi au moment de la conférence de presse du bilan routier touchait plus l'ensemble de l'agglomération de Montréal, où là on notait une détérioration. Parce que, pour la ville de Montréal, qui est sous la responsabilité du SPVM, il y a eu une amélioration. Puis on se rappellera que le SPVM s'était doté, là, d'un effectif de 133 policiers additionnels qui sont dédiés à la sécurité routière. Ils font depuis quelques années une campagne piétons qui est très marquée. Parce qu'effectivement, l'île de Montréal, bon, il y a beaucoup... il y a un phénomène de beaucoup de blessés et de morts, là, par rapport aux piétons.

**Une voix:** ...

**Mme St-Cyr (Johanne):** À l'île de Montréal? Je vais vous sortir le chiffre dans deux secondes.

**M. Bergeron (Verchères):** ...des cyclistes.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Les cyclistes, il y a une légère détérioration. Oui, effectivement, si on note une amélioration, là, pour l'ensemble des groupes, finalement, chez les cyclistes, malheureusement, il y a un nombre un peu plus élevé, là, de personnes qui sont décédées.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Ce que j'aimerais savoir justement... Dans le nombre de décès, on inclut les piétons, on inclut les cyclistes, on inclut toutes les motos, les camionneurs. Est-ce que vous faites une... Peut-être que ma question va être bizarre, là. Mais, vous savez, souvent, quand il y a des gens qui en ont assez, puis qui décident de se suicider, puis qui frappent... ils s'en vont frapper un camion, et tout ça, ils sont inclus dans ces morts-là?

**Mme St-Cyr (Johanne):** Si on le...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme St-Cyr.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Oh! pardon, M. le Président. Les suicides ne sont pas toujours identifiés comme tels, M. le Président... M. le député. Alors, si on le sait, on ne les inclura pas dans les statistiques. Mais on ne le sait pas nécessairement.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Beauce-Nord.

#### **Revenus provenant de l'utilisation des radars photographiques**

**M. Grondin:** C'est sûr que c'est un peu... un peu spécial. Je voulais savoir, les fameux photoradars, ça a-tu été rentable?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Madame...

**Mme Boulet:** Oui, oui, je peux... Je vais commencer. Les photoradars, en fait...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Oui. En fait, les photoradars, là, à ce jour, il y a eu 37 000 infractions, 37 000 infractions. Ça a rapporté à peu près 6,2 millions de dollars, et, je le répète, ça ne va pas au fonds conjoncturel du gouvernement, ça va dans un fonds dédié aux victimes de la route. Donc ça, c'est important. Ceci dit, avant qu'il y ait de l'argent dans le fonds pour les victimes... soit un fonds pour les victimes de la route, ou ça pourrait aller aussi à un fonds d'aide aux municipalités pour mettre en place des mesures de sécurité routière, des glissières sur un réseau municipal, des dos d'âne, mettons, de faire des... je vais dire des stries, là, sur...

**Une voix:** ...des bandes rugueuses.

**Mme Boulet:** Des bandes rugueuses, des bandes rugueuses. Alors, les villes vont pouvoir nous présenter des projets. Et ce fonds-là va aider les victimes de la route mais pourrait aussi accompagner des projets de municipalités qui nous sont présentés.

Ceci dit, pour cette année, évidemment, il faut payer l'installation. Et le coût des photoradars, le coût de l'appareil, de l'entretien, des équipements, et tout ça, est à peu près... le contrat qui a été donné à CGI est à peu près de 6,7 millions de dollars. Alors, avant qu'il y ait des surplus de générés pour permettre que le fonds puisse venir en aide ou puisse accompagner des projets, bien il faudra peut-être qu'on attende plus de temps, là, parce que pour l'instant c'est les revenus qui sont actuellement là.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Puis, dans les projections, est-ce qu'on... est-ce que vous avez l'intention d'en installer d'autres ou si...

**Mme Boulet:** Bon, le projet pilote, c'est...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Oui. Merci. Excusez-moi, M. le Président. Le projet pilote, c'est un projet de 18 mois qu'on s'était donné, 18 mois en accord avec les partis d'opposition à l'époque, pour 15 sites. Et on avait dit dans la loi qu'après un an on était pour avoir un rapport qui serait déposé à l'Assemblée nationale, aux parlementaires, pour voir, bon, c'est quoi, le rendement, est-ce que...

Parce que, vous savez, on a des chiffres importants en termes de diminution de vitesse. Je pense que c'était l'objectif qu'on s'était tous fixé. D'ailleurs, c'est ce qui a permis, en France, de sauver beaucoup de personnes, de diminuer de façon importante le nombre de décès. Alors, la réduction de vitesse, de façon générale, là où il y a des photoradars, les gens ont diminué de 12 km à l'heure leur vitesse pour circuler. La diminution des excès de vitesse est de 62 %, la diminution des grands excès de vitesse, 97 %. Donc, dans ces zones-là, il n'y a presque plus de problématique de grands excès de vitesse. Et la réduction de la violation feu rouge est de 83 %. Ça fait que je pense que les chiffres parlent d'eux-mêmes, c'est très significatif. Alors, ce sera aux parlementaires de l'Assemblée nationale de décider si, après les 18 mois, on étend à plus d'endroits.

Vous savez également certainement que les municipalités demandent... Vous savez que les municipalités demandent à en avoir sur leur territoire, notamment Montréal et Québec. Alors, écoutez, ce sera une décision de l'Assemblée nationale. Je pense que ça nous concerne tous. Et il y avait une certaine réticence quand on a mis ça en place, mais je pense qu'aujourd'hui les gens vivent bien avec ça et je pense qu'on a tous aujourd'hui la démonstration que c'est efficace et que c'est un outil complémentaire au travail des policiers.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** C'est sûr que les gens... Quand on ne se fait pas prendre, on vit très bien, c'est...

**Mme Boulet:** On les avise. M. le Président, on informe les gens. Les gens savent. On a annoncé les sites. On ne sait pas... Ce n'est pas... Il n'y a rien qui est fait en cachette, puis ce n'est pas un piège. On a annoncé les sites en conférence de presse, on a annoncé les sites dans les journaux, sur Internet. Avant un site, il y a deux panneaux, là, un... Là, je ne me rappelle plus bien les distances, mais il y a deux panneaux qui nous indiquent que, dans tant de mètres, il y aura... Alors, je pense que...

Comme M. De Koninck dit souvent — je trouve que c'est une remarque amusante mais qui est très pertinente — ce sont des volontaires, là, les gens qui continuent à conduire trop vite là où ils savent qu'il y a un photoradar, qui savent qu'ils vont se faire prendre puis qu'ils vont se faire photographier. Alors, nous, ce qu'on veut, c'est changer le comportement des gens sur le réseau routier, et ça, ça peut nous permettre de faire un bout de chemin. Ce n'est parfait, ce n'est pas... ça ne fait pas toute la job ou tout le travail, mais ça nous aide à accomplir, là, des grands pas.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Beauce-Nord, il vous reste deux minutes.

### Rôle et fonctions des contrôleurs routiers

**M. Grondin:** Puis il y avait eu une... Je pense qu'on avait demandé, dans le cadre du projet de loi, pour voir si on ne pouvait pas donner plus de pouvoirs aux contrôleurs routiers pour les intégrer... leur permettre de donner des... certains constats sur le réseau. Est-ce que ça a été fait, l'étude? Est-ce qu'on a eu des...

**Mme Boulet:** Vous vous rappelez...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Puis là, il reste deux minutes, je vais manquer de temps, M. le Président, mais peut-être que je pourrai prendre... Je ne prendrai pas trop de temps, ils ne m'aimeront pas.

**M. Grondin:** ...vous pouvez le prendre... vous pouvez le prendre sur mon prochain bloc.

**Mme Boulet:** D'accord. Alors...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Mme Boulet:** Je pense qu'il n'en a pas, hein?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Une voix:** L'année prochaine.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Je voudrais vous dire, Mme la ministre, que le temps...

**M. Bergeron (Verchères):** On va le calculer sur le bloc de l'année prochaine.

**Mme Boulet:** Non, mais à soir... à soir il n'en a pas? Vous n'avez pas de bloc ce soir, M. le député de Beauce-Nord? Il y a du hockey.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Grondin:** Ce n'est pas le hockey comme... demandez au leader. Moi, je...

**Mme Boulet:** ...est très pertinente. Votre question est très pertinente, et...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** En 50 secondes, Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Non, je vais prendre... Si vous me permettez... Parce que c'est une question importante, puis le député de Verchères est aussi intéressé. Je suis certaine qu'il va la poser même après, qu'il va revenir... Alors, si... Il y a à peu près... je dis 300, là, mais c'est 300... 300 contrôleurs routiers. C'est parce que des fois c'est...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** C'est ça. Ils sont 280 ou près de 300 contrôleurs routiers qui relèvent de la Société d'assurance automobile du Québec, qui jouent un rôle important, très important sur le réseau routier. Ces gens-là ont demandé à ce qu'on revoie, qu'on examine les responsabilités qu'ils ont à l'égard surtout des automobilistes, là, des gens qui circulent avec des véhicules ordinaires. Donc, ce qu'on avait décidé d'un commun accord avec la commission, c'était de former un comité dans lequel on retrouvait le sous-ministre de la Sécurité publique, le sous-ministre des Transports, la Société d'assurance automobile et le ministère des Transports.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre, juste... je m'excuse, vous allez pouvoir continuer, mais là, à partir de maintenant, vous continuez sur le temps du...

**Mme Boulet:** Oui, c'est ça. Je vais juste...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** ...du parti au pouvoir.

**Mme Boulet:** O.K. Alors, ce comité-là ont travaillé, là, ça doit faire un an, un an et demi. Ils se sont rencontrés plusieurs fois. Ils ont rencontré 22 groupes, si je ne me trompe pas, 22 groupes qui sont venus leur parler du travail des... du rôle, du travail des contrôleurs routiers. Et ils nous ont remis un rapport. Ce rapport-là, je vais le... Il a été présenté la semaine dernière au Conseil des ministres, donc il devrait être déposé à l'Assemblée nationale, là, j'imagine, cette semaine ou la semaine... mais pas cette semaine, mais la semaine prochaine, quelque chose comme ça.

Et, moi, ce que j'ai... Et j'ai demandé... Oui, oui. Oui, c'est ça, j'ai demandé au comité ministériel, et c'est écrit, j'ai demandé à ce que la commission, ici, des transports et de l'environnement, reçoive le comité, parce qu'on voulait qu'il nous fasse un compte rendu verbal ici, en présence... qu'on puisse leur poser des questions. Alors, ces gens-là vont être convoqués, et on va les rencontrer.

Essentiellement, il y a quatre recommandations. Là, je ne l'ai pas avec moi, là, je ne sais pas si M. Meloche... Il y a de la formation. En fait, c'est de donner de la formation. Alors, essentiellement, là, c'est... Bon...

**Une voix:** ...

● (16 h 10) ●

**Mme Boulet:** O.K. C'est ça. Alors, mener une campagne de sensibilisation auprès de la population en général et des propriétaires exploitants de véhicules lourds afin de revaloriser le rôle et les fonctions des contrôleurs routiers. Donc, est-ce qu'on peut leur donner une vitrine? Est-ce qu'on peut expliquer à la population qui sont ces gens-là, quel est leur rôle et leurs responsabilités, et en quoi ils sont importants pour la sécurité routière?

Deuxièmement, c'est mettre en place des mécanismes pour accentuer la formation continue, donc permettre à ces gens-là d'avoir une mise à niveau, lorsqu'ils le désirent, pour être toujours à jour dans leur formation.

Développer un meilleur arrimage entre les interventions des partenaires, notamment des policiers, des contrôleurs routiers et des associations de transporteurs, afin de maximiser le travail de tous les partenaires.

Et, quatrièmement, c'est de mettre en place un comité de suivi.

Donc, il y a un rapport, il y a des choses qui sont inscrites dans le rapport. On ne veut pas que ça tombe lettre morte, on ne veut pas que ça aille sur une tablette. Donc, on mettra en place... et je pense que mon collègue de la sécurité publique en a parlé avec le collègue de Verchères, il y aura un comité de suivi pour s'assurer que, ce qu'on a mis là, on ait des résultats puis qu'il y ait une continuité. Alors, c'est ce qui a été fait. Et je pense qu'ils sont ici. Il y en avait avec nous ce matin. Je ne sais pas s'il sont... Ils ne sont pas ici, hein?

**Des voix:** ...

**Mme Boulet:** Ils étaient là... Alors, moi, je tiens à les saluer et à les remercier pour leur travail. Alors, je pense qu'ils participent grandement à la sécurité routière au Québec.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci. Maintenant, nous passons la parole au parti ministériel pour un bloc de 17 minutes et des poussières. Je reconnais M. le député de Vanier.

#### Règlementation concernant la conduite d'un cyclomoteur

**M. Huot:** Merci, M. le Président. Merci. C'est à mon tour de saluer la ministre et toute son équipe. Merci, merci d'être là.

Moi, je voulais revenir un petit peu... Le député de Beauce-Nord a parlé beaucoup du bilan routier. Il y a une partie qui n'a pas été abordée et que, moi, j'ai une préoccupation particulière pour ça. Je suis dans un secteur, le comté de Vanier, beaucoup de familles, de jeunes familles, donc beaucoup de cyclomoteurs ou, en bon français, des scooters, des scooters et mobylettes. Donc, il y en a de plus en plus. Et, je vais faire une confession, j'ai eu un scooter à 14 ans et, je vous dirais, quand on embarque là-dessus pour la première fois on se croit invincible, mais on n'est pas nécessairement très habile. Ceux qui ne le savent pas, les freins sont à l'envers par rapport à un vélo. Donc, les personnes qui embarquent sur un scooter la première fois, il y a des... il y a certains petits problèmes.

Et on a, depuis... je crois que c'est depuis le 1er mai qu'il y a un cours qui est obligatoire pour les jeunes qui ne sont pas titulaires d'un permis de conduire classe 5. Donc, les jeunes de 14 à 16 ans qui n'ont pas de permis de conduire vont devoir suivre un cours obligatoire avant d'avoir un permis de cyclomoteur. Je présume qu'on vise à améliorer le bilan routier. Il y a des événements toujours malheureux. J'en ai eu un dans mon comté, un jeune en cyclomoteur qui s'est fait frapper par quelqu'un qui était en état d'ébriété. Et donc c'est vraiment... Ce n'est pas toujours les personnes qui sont sur le cyclomoteur qui sont responsables de l'accident. Malheureusement, ils ne sont pas beaucoup protégés, mais le cours peut sans doute contribuer à une plus grande sécurité au volant du scooter, pour leur propre protection aussi. Donc, je présume qu'on devrait améliorer le bilan routier.

Ça a été quoi, le bilan des accidents de cyclomoteur en 2009? Dans les dernières années, on fonctionne toujours... dans toutes les données qui nous sont présentées, on parle de la dernière année, 2009, qu'on compare à 2008. On fait toujours une moyenne sur cinq ans aussi. Donc, est-ce que c'est devenu un problème? On en voit de plus en plus, des cyclomoteurs. C'est probablement plus des accidents avec

blessés que des accidents mortels à cyclomoteur, quoiqu'il y en a quelques-uns, malheureux. Donc, j'aimerais entendre... je ne sais pas si ça va être la ministre ou...

**Mme Boulet:** Mme St-Cyr, M. le Président, s'il vous plaît.

**M. Huot:** Donc, Mme St-Cyr, peut-être le bilan, avant de laisser la parole au député de Jean-Lesage, là, sur les... la question des cyclomoteurs.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme St-Cyr.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Merci, M. le Président. Alors, il y a eu une amélioration dans le bilan routier pour les cyclomoteurs. D'entrée de jeu, je dirais que le parc, il a grossi d'à peu près 60 % depuis 2004, mais il y avait eu une légère diminution de 4 %, là, 2009 par rapport à 2008, mais quand même... Alors, si on regarde, justement, cette année, deux décès, alors que l'an passé on en avait eu quatre, si on regarde, donc une diminution de 50 %, mais on comprend que ce sont de tout petits chiffres. Si on regarde du côté des blessés graves, 46 cette année, alors qu'on en avait eu 56 l'an passé, et, du côté des blessés légers, une diminution aussi, 844 blessés légers cette année, alors qu'on en comptait 995. Donc, de façon générale, c'est une diminution de 15,5 % en 2009 par rapport à 2008. Et vous parliez de la moyenne cinq ans. Alors, cette fois-ci, il y avait par contre, là, une augmentation qui est notée, au global. Mais l'année 2009 était mieux.

**M. Huot:** Et peut-être, rapidement, sur la question du cours. Évidemment, je présume que ça va être un cours plus théorique peut-être que... Il y a un volet...

**Mme St-Cyr (Johanne):** Bien, aussi une certaine...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme St-Cyr.

**Mme St-Cyr (Johanne):** ... — merci, M. le Président, je m'excuse — une certaine sensibilisation aussi à la pratique, bien sûr. Et, vous avez raison, les titulaires sont... C'est accessible à compter de 14 ans. Alors, il y avait des mesures qui avaient été adoptées par l'Assemblée nationale il y a à peu près deux ans. Alors, notamment, les conducteurs de moins de 16 ans n'ont plus droit d'avoir des passagers, parce que là on avait remarqué qu'il y avait une augmentation de blessés, d'accidents avec dommages corporels lorsqu'il avait des blessés avec les... les passagers avec les moins de 16 ans. Et il y avait également... ce qui a été introduit, c'est l'interdiction de... pardonnez-moi l'anglicisme, là, mais de «booster», d'ajouter des ingrédients qui font en sorte que le cyclomoteur pourrait aller plus vite.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Vanier.

**M. Huot:** Bien, je terminerais, puisqu'on est sur le sujet... Parce qu'il y a eu un retour des cours obligatoires en... le permis de conduire régulier aussi pour les jeunes. Ça fait, quoi, trois mois, je pense, que c'est...

**Mme St-Cyr (Johanne):** C'est entré en vigueur... M. le Président, avec votre permission. C'est entré en vigueur le 10 janvier, effectivement.

**M. Huot:** Donc, est-ce que vous dressez un bilan... Ou il est peut-être tôt un petit peu...

**Mme St-Cyr (Johanne):** Il est un peu tôt.

**M. Huot:** Mais est-ce que vous voyez une différence?

**Mme St-Cyr (Johanne):** C'est difficile, à ce stade-ci, de voir une différence. Ça va prendre plusieurs mois. Par ailleurs, on est en implantation, ça se passe bien, il y a un bon accueil. On a un comité de suivi, naturellement, parce que la première année, c'est une année de rodage, ce sont des nouveaux instruments, une nouvelle approche pédagogique. Alors, tout a été changé du tout au tout. Je l'avais résumé, lors de la dernière étude des crédits, en disant: C'est toute la différence entre se conduire et conduire un véhicule. Alors, il est un peu tôt, mais on a vraiment bon espoir. On a changé la recette pour obtenir des résultats différents.

**M. Huot:** Avec les écoles de conduite... tant avec les écoles de conduite qu'avec la clientèle, il y a satisfaction, ça va bien?

**Mme St-Cyr (Johanne):** Jusqu'à présent, ça se passe bien, effectivement.

**M. Huot:** Merci.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Vous êtes sûr, M. le député, là?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Huot:** Oui, oui.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député d'Orford.

#### **Réglementation concernant la conduite d'une motocyclette trois roues**

**M. Reid:** Oui. Très brève question. Je ne savais pas si on aurait le temps d'y venir, mais je pense que l'occasion est belle puisqu'on parle de permis. Moi, je parle d'un autre véhicule et d'une autre tranche d'âge, à toutes fins pratiques, le Spyder. Je me souviens que, le Spyder, quand Bombardier Produits récréatifs a fait ses études, un des marchés visés, c'était un marché de baby-boomers qui n'avaient pas nécessairement ni la force ni l'envie de pouvoir tenir une moto, qui est très lourde souvent, ou d'être obligés de la relever sur un coin de rue avec une lumière, quand on arrête.

Et, quand on a vu apparaître le fait qu'il faudrait peut-être avoir un permis de moto pour pouvoir avoir un Spyder, il est clair que ça... Je pense que ça avait des incidences sur le plan marketing, mais aussi il y avait des gens, dont des femmes, dans mon comté, qui n'étaient pas très, très chaudes à l'idée d'aller passer un permis de moto en sachant qu'ils ne seraient peut-être pas capables de le retenir de tomber éventuellement quand il faut s'arrêter et peut-être même se faire écraser par la moto, alors qu'avec le Spyder

évidemment, on a beaucoup de ces avantages de la moto sans avoir les inconvénients. Et donc je pense que...

Ce que j'aimerais savoir, moi, c'est un petit peu... Ce qu'on sait, c'est qu'il y a eu effectivement une étude qui a été faite, l'étude... avec un certain nombre de personnes. Ce serait intéressant de savoir avec combien de monde ça a été fait, là. Et l'étude devait évidemment voir de quelle façon... Je comprends le dilemme dans lequel on était. C'est-à-dire qu'on veut essayer de donner une ouverture maximum à ce nouveau véhicule. En même temps, on ne veut pas mettre sur la route des gens qui n'ont pas les permis nécessaires ou la connaissance nécessaire, qui deviennent dangereux, parce que c'est des véhicules quand même assez puissants, assez lourds, et tout ça.

Et donc j'aimerais savoir un peu comment c'est arrivé, là, la décision qui finalement est celle dont on n'a pas besoin d'une moto, ce qui a soulagé beaucoup de monde, ça, j'en suis conscient, et en même temps on donne une obligation de suivre un cours. J'aimerais savoir un peu ce que contient ce cours-là et de quelle façon est-ce qu'on s'assure effectivement qu'on donne le plus large accès possible à ce véhicule intéressant, tout en s'assurant qu'on ne met pas en vie... on ne met pas en péril la vie des autres utilisateurs de la route.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme St-Cyr? Mme St-Cyr.

**Mme St-Cyr (Johanne):** M. le Président. Alors, effectivement, M. le député, il y a eu une étude avec vraiment des gens qui conduisaient des Spyder. Mais je dois vous mentionner que ça avait été précédé d'une étude que nous avons fait faire à l'externe par un ingénieur. Lorsque les motos trois roues ont été introduites par Transports Canada comme étant une catégorie de véhicules — motos trois roues — pouvant aller sur le réseau routier, on a fait faire une analyse par un ingénieur externe pour voir justement... On est bien conscients qu'il n'y a pas la même problématique que si c'est le conducteur qui fait l'équilibre, là, on n'est pas en présence d'un véhicule de ce type-là. Alors, l'ingénieur, sa conclusion avait été effectivement: c'est ni une conduite d'une moto ni une conduite d'une auto. Ça s'apparente peut-être davantage à la conduite d'auto, justement à cause du phénomène d'équilibre, là. Il n'y a pas de contrebraquage dans les tournants, et tout ça.

Alors, sur cette base-là, nous avons fait... la ministre avait autorisé la réalisation d'un projet pilote. Environ 297 personnes, là, ont bénéficié du projet pilote en question, et c'était pour voir si, sur la base d'un cours d'une durée de sept heures, dont trois heures sont consacrées à la théorie, deux heures en circuit fermé, deux heures sur la route... allait être éventuellement un apport suffisant pour permettre à des personnes de conduire en toute sécurité. Alors, c'est ce qui a été fait. Et il y a une évaluation qui a été faite auprès des participants en question, ce qui nous a amenés à conclure qu'effectivement c'était vraiment une conduite qui demandait éventuellement une classe promenade de base mais qui requerrait une formation d'appoint additionnelle.

À terme, éventuellement, ce sera vraiment... Comme véhicule, là, c'est de la catégorie des motos. Quand on lit que les gens, ce n'est pas juste... et tout ça, aux fins d'immatriculation, c'est une moto et aux fins, éventuellement, de l'accréditation, ce sera une sous-catégorie dans la classe des motocyclettes. Mais à terme, à court terme, c'est vraiment...

De toute façon, ça s'obtiendra par le fait de détenir une classe promenade et le fait d'avoir le cours d'appoint en question.

● (16 h 20) ●

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député d'Orford.

**M. Reid:** Et par ailleurs, pour terminer, on est certain que le fait d'avoir cette possibilité-là, ça n'ouvre pas la porte à pouvoir conduire des motos sans avoir passé de permis de moto, évidemment. C'est bon. Merci.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Jean-Lesage.

### Lignes directrices sur la publicité automobile

**M. Drolet:** Merci beaucoup, M. le Président. Bien, écoutez, j'aimerais vous entendre sur la publicité automobile souvent très charmante pour le confort ou le design, mais très souvent, et même trop, la publicité vante la vitesse, soit même la puissance des moteurs, influence négativement le comportement des conducteurs, particulièrement — toujours les mêmes — les jeunes, mais malheureusement difficiles à quantifier.

Dans le rapport de la Table québécoise de la sécurité routière, en juillet 2007, et l'adaptation de la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, en décembre 2007, la société s'est vu confier le mandat, en collaboration avec l'industrie concernée, d'établir des lignes directrices visant à interdire tout message publicitaire utilisant un véhicule routier et qui témoigne d'insouciance à l'égard de la sécurité routière en présentant des situations qui encouragent des pratiques ou gestes imprudents, dangereux et prohibés. M. le Président, ma question s'adresse peut-être aux gens de l'assurance automobile encore une fois: Qu'est l'état de la situation en ce moment? Êtes-vous venus à un consensus sur ces lignes?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme St-Cyr.

**Mme St-Cyr (Johanne):** M. le Président, merci. Effectivement, on est arrivés à un consensus. Si vous me permettez, je vais faire l'historique rapidement. Cet article de loi là est entré en vigueur en 2008. Dans le fond, l'esprit, c'est vraiment d'amener à faire en sorte que l'industrie s'autorégule et qu'elle ne fasse pas de publicité qui encourage les comportements à risque. L'article de loi disait aussi que la société devait faire la promotion de ces lignes directrices et prévoyait l'obligation pour la ministre des Transports de faire rapport à l'Assemblée nationale dans les deux ans après l'adoption de telles directives.

Voici l'histoire. On a commencé dès janvier 2008 à rencontrer des représentants de l'industrie automobile et de la publicité au Québec. Très rapidement, ils nous ont dit: Écoutez, nous, on ne veut pas d'une série de règles pour le Québec et d'une série d'autres règles pour le reste du Canada, ça ne peut pas marcher comme ça. Alors, ce qu'on a fait, c'est qu'en avril 2008 le dossier a été présenté au conseil des sous-ministres des Transports du Canada. L'obligation qui a été faite, là, dans la loi, à la Société de l'assurance automobile leur a été présentée ainsi que l'attente de l'industrie automobile quant au fait qu'ils souhaitaient voir plutôt un consensus à l'échelle canadienne dans ce dossier-là.

Alors, les autres sous-ministres se sont montrés intéressés, effectivement, à ce qu'il y ait des représentants des provinces et territoires qui travaillent avec les gens de l'industrie automobile à améliorer les lignes directrices. Il faut savoir qu'au Canada il y a un mécanisme d'autorégulation dont s'est dotée l'industrie — pas juste automobile, au sens large — qui s'appelle Les normes canadiennes de la publicité. C'est un organisme d'autorégulation mis sur pied dans les années... ça fait une cinquantaine d'années. Ça régit donc la publicité de tous les secteurs de l'industrie, que quelqu'un soit membre ou non.

Alors, ce qu'on a choisi de faire, c'est vraiment de bâtir sur ce qui existait déjà. Alors, la SAAQ s'est retrouvée à coordonner un comité de travail qui réunissait des représentants des provinces. Physiquement, dans les faits, je vais vous dire que c'est surtout les représentants de l'Ontario et de Transport Canada qui assistaient à toutes les rencontres. Ce comité de travail là, il réunissait aussi des gens de l'industrie, naturellement. Alors, il y avait, je pense que c'est intéressant de le noter, l'Association canadienne des annonceurs, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, l'Association des agences de publicité du Québec, l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, General Motors, Les normes canadiennes de la publicité et Volkswagen Canada. Au tout début, il y a eu Chrysler, une couple de rencontres, mais finalement ils ont laissé le travail.

Alors, ce qui a été fait, donc, c'est de regarder ce qui se faisait ailleurs, dans d'autres pays, pour baliser la publicité. On a convenu — il existait déjà certaines règles du jeu qui étaient sous l'égide, là, des Normes canadiennes de la publicité — avec les gens de l'industrie automobile, qui ont fait preuve d'une très grande collaboration dans les circonstances qu'on connaît... En 2008 et 2009, ce n'était pas une année très facile pour l'industrie automobile, ni au Canada ni aux États-Unis, et on a convenu de règles additionnelles.

Puis l'exemple le plus concret que je peux donner, une affaire que tout le monde trouvait bien agaçante, c'est le fait qu'on pouvait voir une publicité auto qui se passait sur une piste de course, puis il fallait être capable de lire les tout petits caractères pour savoir que ce n'était pas le réseau routier. Alors, normalement, ce genre de chose là ne devrait plus apparaître.

En fait, le but du travail qui a été fait, ça a été, donc, d'ajouter à ce qui existait déjà, et ça a été entériné par l'industrie. J'expliquerai le formalisme de tout ça dans quelques instants. Et le mérite que ça a, c'est d'être vraiment un outil qui est là pour permettre aux gens en aval de faire des publicités qui ont de l'allure. Ça sert aussi éventuellement de grille d'analyse, s'il devait y avoir une plainte du public, qui, à ce moment-là, s'adresse aux Normes canadiennes de la publicité.

Alors donc, l'industrie et tous les acteurs que j'ai nommés tout à l'heure, représentés à la fois par l'Association des manufacturiers et l'Association des constructeurs, ont signé un protocole d'entente. À l'échelle canadienne, c'est le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui représente l'ensemble des provinces et territoires, qui a signé l'entente, pour éviter qu'on tombe dans une entente interprovinciale, ce qui aurait pu être beaucoup plus long. Et ce protocole d'entente là a été signé en mai dernier, en mai 2009. Et de surcroît ce que nous avons fait jusqu'à

présent, c'est qu'en septembre à Montréal et en octobre à Toronto nous avons rencontré l'ensemble des grandes compagnies automobiles, avec leurs agences de publicité et les annonceurs et nous avons présenté les nouvelles lignes directrices. Et ce qui est intéressant là-dedans, c'est que les gens de l'industrie, naturellement, étaient... Moi, j'étais l'invitée, et c'est les gens de l'industrie qui présentaient, en grande partie, à leurs pairs les normes sur lesquelles ils avaient consenti, là... qui devaient les régir.

L'évolution qu'on a vue dans ce dossier-là, en quelques secondes, c'est qu'au début les gens de l'industrie automobile nous disaient: Écoutez, là, franchement, il n'y en a pas, de lien entre la publicité auto et le comportement, notamment des jeunes. Tant qu'à faire, vous devriez vous attarder aussi aux jeux vidéo, au cinéma, etc. Et l'image qu'on leur avait servi à ce moment-là, c'est: Bien sûr, c'est comme le bilan routier, il y a des problèmes d'alcool, vitesse et ceinture, il y en a tellement qu'on ne fera rien. Alors là, finalement, naturellement qu'ils avaient retroussé leurs manches... et vraiment une superbe collaboration.

Dans les mois à venir, ce qu'on a l'intention de faire, c'est que là, naturellement, il va demeurer la partie évaluation. C'est un dossier qui est beaucoup plus de nature qualitative, en quelque sorte, que quantitatif parce que Les normes canadiennes sont saisies de peu de plaintes. Notamment en matière auto, le plus gros des plaintes, ça va sur des erreurs... bien, des erreurs... en fait, des publicités un peu trompeuses sur les prix et plus rarement sur le caractère dérangeant des publicités. Alors, il y a quand même une lecture qui sera faite. Est-ce qu'il y a une évolution en termes du nombre de plaintes? Remarquez que, si les plaintes augmentent, ça veut dire, dans le fond, que les gens sont plus vigilants. Alors donc, il faut prendre ça avec des pincettes, autrement dit.

Par ailleurs, on a fait un sondage, avant de faire adopter les nouvelles normes de publicité, pour voir le degré de connaissance que les gens... qu'est-ce que les gens pensaient, à l'échelle canadienne, les résultats particuliers au Québec, mais, à l'échelle canadienne, qu'est-ce que les gens pensaient de la publicité auto. Est-ce qu'ils savaient qu'il y avait un organisme auprès de qui on pouvait porter plainte? Et c'est un sondage qu'on pourra reprendre, le cas échéant.

En finale, vous dire que ce dossier-là, avant d'être signé par le CCATM et les grandes associations de manufacturiers et de constructeurs qui réunissent les 17 grands du Canada, avait été présenté au Conseil des sous-ministres des transports du Canada, qui avait donné son aval à ce dossier.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci, Mme St-Cyr. Ça termine ce bloc pour la partie ministérielle. Et on passe maintenant la parole au parti de l'opposition... premier parti d'opposition. Je reconnais M. le député de Verchères.

### Rôle et fonctions des contrôleurs routiers (suite)

**M. Bergeron (Verchères):** Merci, M. le Président. Très brièvement, un commentaire sur les contrôleurs routiers. À l'invitation de Mme la ministre, je fais ce commentaire. D'abord, je pense qu'il est important de préciser trois choses. Les contrôleurs routiers ne demandent pas de nouveaux pouvoirs, ils demandent simplement de pouvoir exercer les responsabilités qu'ils exerçaient par le passé.

Deuxième chose, on demande une cohérence dans l'action, en ce sens que les contrôleurs routiers actuellement peuvent intervenir auprès d'un jeune homme qui conduit une Honda rouge pour aller livrer de la pizza, mais ne peuvent pas intervenir auprès du même jeune homme dans une même Honda rouge lorsque c'est un véhicule de promenade.

Ce qu'on demande, au fond, c'est de permettre une amélioration du bilan routier par la mise en oeuvre du Code de la sécurité routière, par la prohibition des comportements délinquants. On ne cesse de répéter, dans le cadre de l'adoption du projet de loi n° 71, qu'il y a lieu de resserrer le contrôle. Il y a là quelque 300 professionnels qui peuvent, dès demain matin, contribuer, apporter leur contribution à l'augmentation des contrôles sur la route. Qu'est-ce qu'on attend pour agir?

Quant au rapport, bien, moi, je constate qu'il y a deux des quatre éléments qui touchent la publicité et la formation. Alors, comment on va réussir à réconcilier ça avec la nouvelle directive qui a été lancée dans le cadre du discours du budget?

● (16 h 30) ●

Et le troisième élément, le comité de suivi, bien, à première vue, ça a l'air tout à fait sympathique, mais il ne faudrait pas que ce soit une nouvelle mesure dilatoire pour repousser encore à plus tard une décision qui est plus qu'attendue et plus qu'urgente, surtout compte tenu des débats qu'on a dans le cadre du projet de loi n° 71.

Et justement, dans le cadre du projet de loi n° 71, Mme la ministre et nous avons déjà eu l'occasion d'en parler, il y a d'autres recommandations des plus pertinentes qui ont été formulées par les contrôleurs routiers, et je crois pouvoir dire que nous cherchons à faire en sorte d'en appliquer, d'en intégrer le plus possible dans le projet de législation.

### Revenus provenant de l'utilisation des radars photographiques (suite)

J'aimerais revenir aussi sur la question des photoradars. On sait que les sommes qui sont recueillies par les amendes qui découlent de l'opération des photoradars doivent être réinvesties en mesures de sécurité routière. Normalement, on devait mettre en place un comité chargé de gérer cet argent, en le retournant notamment aux municipalités. J'aurais besoin de savoir: Est-ce que ce comité a été mis en place? Quelle portion du fonds est retournée aux municipalités? Est-ce qu'on peut penser, justement à la lumière des demandes qui nous ont été faites dans le cadre de l'étude du projet de loi n° 71 par Vivre en ville, par Vélo Québec, par la Fédération québécoise des sports cyclistes puis par la coalition, dont j'oublie le nom, là — parce qu'il y a trois organisations qui en font partie — de faire en sorte de prévoir des aménagements, particulièrement en milieu urbain, pour protéger les usagers les plus vulnérables?

On a vu effectivement qu'il y a eu une augmentation... une détérioration du bilan pour les cyclistes et les piétons à Montréal. Donc, ça illustre la nécessité de mettre en place des aménagements urbains qui vont protéger les cyclistes et les piétons. Est-ce que ça pourra servir à ça notamment? Parce que je constate que, d'après ce que nous disait la ministre, il y a une partie qui pourrait effectivement être retournée à une municipalité, une autre partie pour la sensibilisation. Peut-être que cette partie pour la sensibilisation pourrait régler notre problème de réduction de 25 % pour la publicité, là. Et Mme la ministre nous parlait d'un rapport qui devait être déposé au terme de un an. Que je sache, on est pas mal rendus là, là. Alors, où est-ce qu'on en est là-dessus?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Oui. C'est ça. Le rapport, c'est lequel... Excusez-moi, M. le député de Verchères, là. Le rapport sur... Bien, c'est au mois d'août. C'est au mois d'août 2010 que le rapport...

**M. Bergeron (Verchères):** Alors, on parle qu'on le rend un an à partir du moment où les contraventions sont entrées en vigueur.

**Mme Boulet:** C'est ça.

**M. Bergeron (Verchères):** Parce qu'on sait qu'il a été mis... ils ont été mis en service trois mois plus tôt.

**Mme Boulet:** Trois mois, c'est ça.

**M. Bergeron (Verchères):** Donc, ce n'est pas au mois de mai, là.

**Mme Boulet:** Non. C'est un an après la mise en service, là, avec les infractions.

**M. Bergeron (Verchères):** Les infractions.

**Mme Boulet:** Tout à fait.

**M. Bergeron (Verchères):** O.K. Pour le reste?

**Mme Boulet:** Bien là, c'est ça, j'aurais dû noter tout ce que vous avez dit, là. Bon. Vous avez...

**M. Bergeron (Verchères):** Le comité a-t-il été mis en place?

**Mme Boulet:** Oui, tout à fait, le comité a été mis en place. Il y a déjà eu deux rencontres. Ce sont cinq membres de la Table québécoise de la sécurité routière qui normalement vont analyser les projets ou les demandes qui vont leur être soumis et qui vont nous faire des recommandations.

Maintenant, est-ce qu'on doit, là-dedans, insérer des mesures d'intégration urbaine, là, ou d'aménagement urbain pour faciliter, là? La question mérite d'être posée. Je vous dirais, moi, dans un premier temps, comme réponse, là, à brûle-pourpoint, je vous dirais qu'on est peut-être mieux de planifier ces choses-là à partir du Fonds routier quand on le peut et de permettre ou de faire en sorte que le fonds serve vraiment, là, à des mesures de sécurité routière. Parce que je pense qu'avec le Fonds routier c'est peut-être... on a peut-être plus de disponibilités, là. Ce sera peut-être plus facile d'orchestrer ou de mettre ça dans la programmation. Mais, maintenant, moi, je n'ai rien contre, là. Est-ce que... Ça mérite... la question mérite d'être regardée? Moi, je n'ai pas de problème...

**M. Bergeron (Verchères):** Parce que j'essaie juste de comprendre, Mme la ministre. Vous dites...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** M. le Président. Vous dites qu'il y a une partie qui doit servir à la sensibilisation. Peut-être on...

**Mme Boulet:** Non. Pour le Fonds routier, pour les photoradars?

**M. Bergeron (Verchères):** Oui.

**Mme Boulet:** En fait, c'est pour les victimes d'actes... d'accidents de la route ou des municipalités qui déposent des projets pour des aménagements sur leur réseau routier municipal, comme je le disais tantôt, là, un dos d'âne, les bandes rugueuses, des glissières, si une ville veut aménager une intersection qui est dangereuse, qui est trop...

**M. Bergeron (Verchères):** Mais je pense qu'on dit la même chose, Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Oui, peut-être.

**M. Bergeron (Verchères):** Parce que, lorsqu'on installe un dos d'âne, ça a nécessairement pour effet de ralentir la vitesse.

**Mme Boulet:** Oui, c'est ça qu'on... Bien, oui, oui, tout à fait. Mais, nous, ça va être à ça... Quand les municipalités... Ça sert en même temps... vous avez raison que ça sert en même temps aux cyclistes, puis aux piétons, puis à tous ces gens-là. Bon. Mais ce que je veux dire, moi, c'est qu'en même temps on fait, chaque année, à partir de la programmation, pour 1,5 milliard de dollars d'aménagements qui servent à la sécurité routière. Alors, est-ce que ça peut provenir d'un fonds ou de l'autre? Je pense que ça s'additionne, tout simplement. C'est ce que je voulais dire.

Mais je n'ai rien contre, là, que ces argents-là... Il y aura sûrement beaucoup de demandes. On va attendre de voir quelles seront les entrées d'argent puis quelles seront les disponibilités du fonds. Mais assurément, je pense, ça va nous permettre d'accompagner des beaux projets dans les municipalités du Québec.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

### Tarifification d'assurance des motocyclistes

**M. Bergeron (Verchères):** M. le Président, je reviens un peu sur... Je sais que j'ai peut-être fait sourciller quelques collègues sur les objectifs que se fixe la Société de l'assurance automobile et à partir desquels on définit si, oui ou non, on devrait verser des bonis aux hauts dirigeants, mais je maintiens qu'il y a essentiellement, mis à part l'administration interne, trois grandes façons de parvenir à atteindre les objectifs: l'augmentation de la tarification, l'amélioration du bilan routier puis la réduction des prestations qui seront versées aux accidentés. On en tire les conclusions qu'on voudra.

Quant à la tarification, on sait qu'il y a un effort particulier qui a été exigé de la part des motocyclistes. Ça a donné lieu à beaucoup de controverses, à beaucoup de manifestations de la part des motocyclistes. Et, dans un communiqué publié en août dernier, l'ex-président-directeur général de la société faisait le point sur la tarification de l'assurance des motocyclistes. On y expliquait, dans ce communiqué, dis-je, que «l'analyse des résultats obtenus [...] avec [la] nouvelle tarification ainsi que [les] données

actualisées sur les accidents impliquant [les] motos sera complétée à l'automne 2009 et présentée aux représentants du monde de la moto. [L'analyse] servira de base aux travaux pour l'élaboration, le cas échéant, d'une proposition de nouvelle tarification ou d'une révision de la structure de classification.»

Or, que je sache, les motocyclistes recommencent à se mobiliser. J'ai comme l'impression qu'ils n'ont pas été mis au fait des résultats de cette étude qui devait être complétée à l'automne 2009 et que cette étude n'aura pas servi... l'analyse n'aura pas servi, comme on le disait, «aux travaux pour l'élaboration, le cas échéant — c'est peut-être là les termes qui sont importants, "le cas échéant" — d'une proposition de nouvelle tarification ou d'une révision de la structure de classification».

Est-ce que cette analyse, ces résultats qui devaient être complétés l'automne dernier le sont? Quels sont les résultats de cette étude? Ces résultats ont-ils permis de déterminer l'opportunité d'aller de l'avant avec l'élaboration d'une nouvelle tarification ou d'une révision de la structure de la classification?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** M. le Président, est-ce que vous me permettez que nous passions la parole à Mme Tremblay?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Tremblay, vous avez la parole.

**Mme Tremblay (Nathalie):** Merci, M. le Président. Alors, à l'égard de l'analyse et de la réactualisation des données sur la tarification moto, malheureusement — l'échéance initiale était l'automne 2009 — les travaux ne sont pas tout à fait terminés. Les travaux sont en cours, ils ne sont pas tout à fait terminés. Comme je vous mentionnais tout à l'heure, je fais ma quatrième journée d'entrée en fonction, ça fait partie d'un des dossiers que je veux revoir dans les prochaines semaines. Et soyez assurés que, lorsque ces travaux d'analyse là seront terminés, qu'on en aura pris connaissance, ça va nous faire plaisir de les partager avec les gens de la moto et par la suite de prendre les décisions et les mesures appropriées qui vont suivre. Mais c'est extrêmement important que ces analyses-là et l'actualisation des données dont mon prédécesseur faisait référence dans le communiqué dont le député a fait lecture, c'est extrêmement important que ces travaux-là soient complétés. Alors, ils sont en cours de... Ils sont sur les tables à dessin actuellement, les analyses et l'actualisation des données.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** M. le Président, quelqu'un à l'intérieur de la société peut-il nous indiquer pourquoi ce n'est pas complété?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Tremblay.

**Mme Tremblay (Nathalie):** On n'a pas l'information actuellement, non. Vous allez m'excuser, hein, comme je vous dis, je plaide mon quatrième jour, là, mais l'équipe...

**M. Bergeron (Verchères):** Oui, mais il n'y a pas que vous qui êtes ici, là.

**Mme Tremblay (Nathalie):** Non, non, non, effectivement. Mais l'équipe... l'équipe me fait signe qu'on n'a pas l'information avec nous, en main, cet après-midi. On pourra faire les recherches, et déterminer pourquoi un retard dans l'échéancier, et vous revenir ultérieurement. On s'en excuse, mais on n'a pas, là, l'information cet après-midi.

**M. Bergeron (Verchères):** Alors, je vais vous parler d'une autre... d'une autre...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

### Application de la réglementation sur les pneus à neige

**M. Bergeron (Verchères):** M. le Président. Je vais vous parler d'une autre étude qui devait être effectuée au cours de l'été 2009. Je ne sais pas si celle-là a été réalisée. On n'a pas le rapport annuel, on n'a pas l'étude pour la tarification des motocyclistes, j'espère que, celle-là, on l'aura. L'an dernier, à l'étude des crédits, donc il y a un an, on nous disait vouloir dresser, au cours de l'été 2009, «un bilan de la première année d'application de la réglementation touchant les pneus d'hiver afin d'y apporter [le cas échéant] les corrections requises». La problématique des pneus d'hiver pour motos devait notamment être abordée lors d'une rencontre post-mortem alors prévue à la fin mai, début juin 2009, pour faire le point avec le ministère des Transports.

Peut-on savoir quel bilan la Société de l'assurance automobile a finalement tiré de ces premières années d'application de la nouvelle réglementation, notamment au niveau de la problématique des pneus d'hiver pour motocyclistes? Nous avons réussi, je pense, à faire la démonstration, lors du mandat de surveillance à l'automne 2008, du fait qu'il y avait une problématique particulière concernant les pneus d'hiver pour motocyclistes. Où est-ce qu'on en est là-dessus? Quelles recommandations est-ce qu'on a formulées au ministère? Et lesquelles ont, oui ou non, été considérées et, le cas échéant, mises en application depuis ce temps-là?

● (16 h 40) ●

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Tremblay.

**Mme Boulet:** On va passer la parole à M. Morin, qui est le directeur des services de la sécurité routière au MTQ.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Est-ce qu'il y a consentement pour entendre M. Morin? Consentement. Est-ce que... Après vous être identifié, M. Morin, vous avez la parole.

**M. Morin (Claude):** Alors, Claude Morin, directeur de la Direction de la sécurité en transport au ministère des Transports.

M. le Président, M. le député, alors, effectivement, la problématique du fait qu'il n'y ait pas de pneus d'hiver sur les motos a été soulevée. On a eu oui-dire qu'il y en avait quelques-uns, mais qu'ils sont rarissimes, qui existaient sur le marché. Maintenant, les options qui s'offrent si jamais

on n'en trouve pas, de pneus d'hiver pour les motos, ce serait d'autoriser les motos au moment où on n'autoriserait pas les véhicules automobiles ordinaires. Donc, ce n'est pas une option qui est viable. Donc, c'est... On est dans une impasse: les motos, on ne peut pas les autoriser pendant l'hiver pour des raisons de sécurité, d'autant plus qu'il n'y a pas de pneus d'hiver, comme certains modèles de véhicules sport, par exemple.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Est-ce qu'on a dressé le bilan des premières années d'application de la réglementation touchant les pneus d'hiver? Et, si oui, quel bilan a-t-on tiré de ces premières années d'application, quelles recommandations a-t-on formulées au ministère, et lesquelles de ces recommandations ont ou n'ont pas été mises en oeuvre... ou considérées, dans un premier temps, et mises en oeuvre, le cas échéant, par le ministère?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Morin.

**M. Morin (Claude):** Alors, on a examiné, pour la première année d'application, les mois d'hiver, là où on oblige les pneus d'hiver, par rapport au reste de l'année. On a constaté, en comparant ces mois-là avec les cinq années précédentes, qu'il y avait une amélioration du bilan de 16 %, par rapport à 11 % pour les autres mois de l'année, alors un gain net de 5 % pour l'application de cette obligation-là des pneus d'hiver pour les automobiles.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**Mme Boulet:** M. le député de Verchères, si vous me permettez, je vais passer la parole à Mme Cashman-Pelletier. Mais on me dit que c'est Carl Bélanger qui aurait dû répondre à ça, puis Carl n'est pas là. Mais on pourra lui demander peut-être de se présenter ce soir pour répondre. Mais Stéphanie a peut-être un complément... un complément d'information qui est intéressant également.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Est-ce qu'il y a consentement pour entendre Mme Pelletier?

**Une voix:** Évidemment.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** J'imagine... J'imagine que oui. Après vous être identifiée, Mme Pelletier — vous avez un très beau nom — je vous laisse la parole.

**Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie):** Stéphanie Cashman-Pelletier, Service des politiques de sécurité au ministère des Transports.

**Une voix:** ...Stéphanie.

**Mme Boulet:** C'est notre Stéphanie.

**Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie):** C'est ça. Donc, c'est ça, alors il y a un rapport d'évaluation, effectivement, qui est en cours de préparation. Alors, il sera disponible incessamment, là, mais on voulait avoir les

deux premières années de... les deux premières saisons, en fait, où les pneus d'hiver ont été en obligation. Et, à date, les résultats qu'on a sont très positifs. Mais évidemment, là, ça prend des analyses, et tout ça, et nos experts en sécurité routière sont en train de le regarder. Et donc il y aura le bilan complet, là, qui sera déposé en temps et lieu, quand les analyses seront terminées.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Et, au-delà du fait qu'on constate ce qu'on constatait déjà à l'automne 2008, qu'il y a comme une impasse pour les pneus d'hiver pour motocyclistes, là, est-ce qu'il y a quelque chose qu'on envisage de faire éventuellement pour... trouver éventuellement une solution à l'espèce de petit vide qu'on avait réussi à mettre en évidence quant à la possibilité via les autorisations temporaires, là, de... Oui?

**Mme Boulet:** Je peux-tu vous demander...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Oui, si ça ne vous dérange pas, je vais inverser le rôle. Qu'est-ce que...

**M. Bergeron (Verchères):** Ça viendra bien assez vite, ça, Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Non, non...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Mme Boulet:** ...vous demander: C'est quoi que vous souhaiteriez, que les motocyclistes puissent circuler 12 mois par année? C'est parce que, je ne sais pas, là, avez-vous... C'est quoi, l'objectif ou...

**M. Bergeron (Verchères):** Bien, la situation... Moi, je ne suis pas ici pour vous livrer ce que, moi, je souhaiterais. Je suis ici pour vous dire qu'il y a une problématique qu'on a mise en lumière lors du mandat de surveillance, concernant les pneus d'hiver. Je suis ici pour vous dire que la tarification s'applique pour une utilisation de véhicule 12 mois par année. Or, ils ne peuvent pas, ils sont contraints par les autorités à ne pas utiliser leurs véhicules 12 mois par année. Donc, qu'est-ce qu'on envisage éventuellement de faire, au-delà de dire que nous sommes face à une impasse? Parce que, ça, on le sait déjà depuis la mise en oeuvre de la mesure.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Alors, je vais laisser Mme Cashman-Pelletier répondre à la question. Mais ce qu'on m'indique, c'est que la tarification, M. le député de Verchères, elle est graduelle, et normalement, là, pour les mois d'hiver, pour l'utilisation d'une motocyclette, les tarifs sont beaucoup, beaucoup... Est-ce qu'il y a quelqu'un à la SAAQ qui peut nous répondre à ça?

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** C'est Johanne? O.K.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme St-Cyr.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Merci beaucoup, M. le Président. Si vous me donnez deux secondes pour retrouver...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Moi, je peux vous donner, Mme St-Cyr, 2 min 20 s.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Parfait.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Bergeron (Verchères):** Allez-y, commencez, s'il vous plaît.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Alors, la tarification des motocyclettes est annuelle mais calculée à pourcentage sur une période de sept mois, soit d'avril à octobre. Alors, le propriétaire qui immatricule sa moto en avril ou en mai paie 100 % des droits d'immatriculation et de la contribution d'assurance. Ce pourcentage diminue de 16,7 % pour chaque mois subséquent. Le propriétaire d'une moto doit donc payer 16 % des droits pour l'immatriculer s'il le fait au mois d'octobre. Cette immatriculation est valide jusqu'en mars 2010 s'il immatricule sa moto en décembre, il devrait aussi payer 16,7 % des droits.

**M. Bergeron (Verchères):** Merci, Mme St-Cyr. On nous dit qu'il serait tout aussi dangereux de... M. le Président, qu'il serait tout aussi dangereux de circuler avec des pneus d'hiver l'été que des pneus d'été ou quatre saisons l'hiver. CAA-Québec croit d'ailleurs que le gouvernement devrait maintenant obliger les conducteurs à enlever leurs pneus d'hiver pendant les mois les plus chauds de l'été, c'est-à-dire de juin à août, de façon à éviter que certains se laissent tenter par des économies qui risquent de leur coûter cher en cas d'urgence, et qui risquent de nous coûter cher comme société, je me permets de l'ajouter. Alors, est-ce que c'est une problématique qui a retenu l'attention de la Société de l'assurance automobile, a retenu l'attention du ministère? Et, le cas échéant, est-ce qu'on compte poser des gestes pour obliger le changement de pneus durant l'été?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Pelletier, en ...

**Mme Boulet:** Mme Stéphanie.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** ...40 secondes.

**Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie):** Oui, merci. Alors, c'est effectivement une problématique que le CAA a porté à notre connaissance et qu'il répète assez régulièrement. Bon, c'est vrai que c'est important d'avoir les pneus qui sont adaptés à la saison, c'est toujours préférable, évidemment. Donc, c'est une problématique qu'on regarde également avec nos experts en sécurité routière actuellement, et donc ça fait l'objet d'analyses pour voir s'il y a lieu de prendre des mesures.

Mais, à ce moment-ci, il n'y a pas de problématique d'accidents qui ressort, comme ce qu'on pouvait voir avant l'obligation des pneus d'hiver l'hiver. Alors, on voyait qu'avant

les autos... Avant qu'il y ait la loi qui soit en vigueur, les véhicules qui n'étaient pas munis de pneus d'hiver étaient surreprésentés dans les accidents l'hiver, alors que là on n'a pas cette problématique-là avec les pneus à l'été. Par contre, c'est une problématique qu'on prend au sérieux et qu'on regarde également, qu'on analyse.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères, le temps est terminé, mais le temps que vous prendrez sera pris sur le prochain bloc.

**M. Bergeron (Verchères):** Oui, très bien. Simplement parce que je ne veux pas qu'on l'échappe, là, puis qu'on puisse compléter la discussion là-dessus, là. C'est que l'une des problématiques, c'est... On sait qu'en période chaude la semelle d'un pneu d'hiver s'use prématurément. Alors, si la personne conserve son pneu d'hiver l'été, elle va se retrouver à la période froide avec une semelle qui ne sera, à ce moment-là, plus sécuritaire du tout. Alors, c'est peut-être plus à ce niveau-là que l'obligation de changer de pneus durant la période chaude prend toute son importance. C'est sûr qu'il y a peut-être moins de chance qu'il y ait des accidents l'été avec des pneus d'hiver, mais un pneu d'hiver à la fesse — excusez-moi l'expression, là — rendu en hiver, c'est peut-être encore plus dangereux qu'un pneu quatre saisons en hiver.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Pelletier.

**Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie):** Oui, tout à fait, vous avez extrêmement raison. Mais il y a déjà des règles pour s'assurer que les pneus qu'on met sur le véhicule ne soient pas usés, alors soit des pneus qui soient encore en bon état, là, pour faire le travail qu'ils doivent faire. Donc, oui, vous avez tout à fait raison, et c'est quelque chose aussi qu'on prend en considération, évidemment.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci. Et on passe maintenant au parti ministériel, et je laisse la parole à M. le député de...

**M. Huot:** Vanier.

● (16 h 50) ●

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Vanier.

### Bilan routier (suite)

**M. Huot:** Je n'ai pas changé depuis tantôt. Merci. Merci, M. le Président. Vous m'avez demandé tantôt si j'avais terminé. Non, je n'avais pas terminé, il reste une petite question sur le bilan routier. Peut-être que Mme St-Cyr pourrait répondre. Parce qu'on parle souvent... pour bien mesurer notre bilan, on fait le calcul souvent par le taux de mortalité par 100 000 habitants. On n'en a pas parlé encore. Et c'est la meilleure façon de se comparer aussi, même si on dit un certain nombre de décès vis-à-vis l'Ontario, vis-à-vis d'autres provinces, même vis-à-vis d'autres pays, il faut toujours rendre ça relatif. Donc, c'est le taux de mortalité par 100 000 habitants.

Qu'est-ce qu'il en est au Québec? Et est-ce qu'on est... Est-ce qu'on a un bon bilan de ce côté-là ou il y a... Il y a toujours du travail à faire, il y a toujours place à amélioration. Évidemment, un décès sur les routes est un décès de trop.

Ça, je pense qu'on ne peut pas... on ne pourra pas jamais trop le répéter. Mais comment on se compare avec les autres provinces ou même avec les autres pays?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme St-Cyr.

**Mme St-Cyr (Johanne):** M. le Président, je vous remercie. Alors, si on regarde le Québec lui-même, parlons juste des... peut-être depuis 2006, pour qu'on voie la gradation, quand on parle de nombre de décès et de taux de décès par 100 000 habitants, on s'est améliorés au Québec. Nous avions, je le rappelle, 721 personnes qui sont décédées en 2006, ça représentait un taux de 9,4 % par... 9,4 par 100 000 habitants; en 2009, 6,6 décès par 100 000 habitants. Alors, on voit, vraiment, là, l'escalier va en descendant, c'est très bien.

Mais, quand on se compare, on voit effectivement qu'il y a encore place à l'amélioration. À titre d'exemple, si nous avons un taux de 6,6, l'Ontario a plutôt un taux de 6,1. Si on avait... si on appliquait ce taux-là à notre nombre de décès, ce n'est pas 515 décès que nous aurions eus sur les routes, c'est 470. Et, si on va du côté d'un pays performant comme la Suède, à titre d'exemple, en Suède, on constate plutôt un taux de 4,3 de décès par 100 000 habitants. Si on appliquait ce taux-là à nos décès au Québec, à notre population au Québec, c'est plutôt 337 personnes qui seraient décédées. Alors, oui, le Québec s'est amélioré, mais, oui, il reste beaucoup de place à l'amélioration.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Chomedey.

### Système de reconnaissance de plaques d'immatriculation

**M. Ouellette:** Merci, M. le Président. Je veux vous parler, Mme la ministre, mais ça va probablement être la question à Mme Tremblay, de la SAAQ, sur le système de reconnaissance de plaques, là. Ça fait quatre jours qu'elle est en poste, donc on va effectivement...

**Des voix:** ...

**M. Ouellette:** Oui. Non, non, c'est sûr qu'on ne la testera pas, là, ce n'est pas le but de l'exercice. Mais définitivement on va utiliser ses connaissances dans le milieu à très bon escient. Effectivement, je veux parler avec Mme Tremblay du système de reconnaissance de plaques. C'est un système, là, qui lit et enregistre la plaque d'immatriculation de tout véhicule observé par des caméras qui sont dissimulées dans des véhicules de police. On nous dit que ce système-là nous permet de lire 3 000 plaques d'immatriculation à l'heure. Et normalement on va installer ces caméras-là sur des véhicules de police qui sont banalisés, et les caméras vont aussi bien être en fonction sur les véhicules garés que sur ceux qui roulent.

Il semblerait que, chaque semaine, la SAAQ fournit à la SQ un fichier dans lequel apparaît les numéros de plaques qui n'ont pas le droit de circuler, pour toutes sortes de raisons, sur nos routes. Et, vous m'excusez, là, mais là je rêve un peu: si on avait eu ça il y a plusieurs années, dans mon ancienne vie, câline que ça aurait été extraordinaire!

**Une voix:** ...

**M. Ouellette:** Ah non! mais ce n'est pas... ce n'est pas un fantasme. Le député de Beauce-Nord fantasmeait sur les grenouilles à matin, puis, moi, je vais fantasmer sur les plaques. Puis ça nous aurait aidés, ça nous aurait définitivement aidés dans ces cas-là. Ça nous aurait aidés encore plus à détecter les gens à 0,05 dans une certaine période. Mais ça, c'est une autre histoire. Aujourd'hui, on a la technologie.

Donc, je mentionnais que, chaque semaine, la SAAQ fournissait à la SQ un fichier pour les gens qui n'ont pas le droit de circuler sur nos routes ou les gens qui n'ont pas payé leurs frais d'immatriculation. Et ce qui est extraordinaire avec ce système-là, c'est que, quand le véhicule roule, toutes les plaques qui sont dans le champ de la caméra sont lues. Et, lorsqu'il y a un véhicule en infraction qui est repéré, bien, on a un petit bip sonore. Encore là, ça me permet de fantasmer assez particulièrement. On nous dit...

**Une voix:** ...

**M. Ouellette:** Pardon?

**Une voix:** Sur le bip?

**M. Ouellette:** Sur le bip sonore. Parce que vous vous souvenez, en commission parlementaire, qu'il y a des gens qui sont venus nous parler du bip sonore pour le projet de loi n° 71.

Donc, la société participe à ce projet-là, parce que c'est sûr que ça aide à accomplir la mission de la société, qui est la promotion de la sécurité routière. C'est sûr aussi que ça aide à promouvoir la sécurité sur nos routes. Ça facilite d'autant le travail des policiers. Ça permet de détecter les conducteurs fautifs. Et, un mot qu'on emploie très souvent au Revenu, c'est équitable pour tout le monde, c'est que tous les gens... On s'assure ainsi que tous les gens ont payé leurs frais d'immatriculation et que tous ceux qui n'ont pas d'affaire à être sur le chemin ou qui sont délinquants ont des chances, un jour, de déclencher le bip dans un char banalisé. Et ça, c'est pas mal extraordinaire.

Donc, j'ai quelques questions pour vous, Mme Tremblay. On nous disait qu'en 2008-2009... particulièrement en 2008, là, pour les crédits, parce que ça commençait, et on nous disait que c'était efficace. Est-ce que vous auriez des chiffres par rapport à 2009, pour nous démontrer que c'est tout aussi efficace? Je sens que vous allez avoir besoin d'un appel à tous pour vous aider lors de cette première question. Et je poserai mes...

**Une voix:** ...

**M. Ouellette:** Ah oui!

**M. Bergeron (Verchères):** ...un peu plus tôt.

**M. Ouellette:** Donc, vous êtes en train de me dire que j'ai manqué une très bonne heure. O.K. C'est correct. Ça fait que, donc, ma première question sera celle-là. Et je viendrai avec mes trois autres questions. J'espère que vous allez être capable de répondre à une au moins.

**Mme Boulet:** M. le Président...

**Le Président (M. Huot):** Oui, Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Ça va être Mme St-Cyr.

**Le Président (M. Huot):** Bon. Mme St-Cyr.

**Une voix:** C'est mon appel à l'aide.

**Le Président (M. Huot):** Mme St-Cyr, la parole est à vous.

**M. Ouellette:** ...que ce soit Mme Tremblay, mais ça va être Mme St-Cyr.

**Le Président (M. Huot):** La prochaine, M. le député.

**M. Ouellette:** C'est correct.

**Mme St-Cyr (Johanne):** M. le Président, je vous remercie. Alors, les seules données dont nous disposons à ce stade-ci, c'est vraiment celles qui étaient le produit de la Sûreté du Québec, qui avait fait le projet pilote avec les huit véhicules. Alors, ils avaient procédé à 862... Ils avaient émis, sur une période de trois mois, avec huit véhicules munis du système de reconnaissance de plaques, 6 533 infractions, ils avaient saisi 862 véhicules. Les éléments d'information à mettre en relief, c'est que 21 % des constats étaient donnés à des conducteurs qui avaient un permis sanctionné à la suite d'une infraction au Code criminel, d'accumulation de points d'inaptitude ou d'amendes impayées. Et un autre fait à souligner, c'est que, 69 conducteurs, il y a un permis sanctionné, donc leurs permis étaient révoqués, ne devaient pas se retrouver au volant, avaient été, là, interceptés grâce à l'appareil en question. C'est une statistique qui est intéressante parce qu'effectivement c'est une clientèle qui est très à risque.

Alors, en ce moment, nous avons une entente, la société s'est engagée, là, à aider la Sûreté du Québec à financer l'acquisition de 100 appareils. Par ailleurs, nous avons signé une entente type avec l'Association des directeurs de police du Québec. Cette entente est applicable à tous les corps policiers visés, à l'exception de la SQ et du SPVM, qui pourra faire l'objet d'une entente distincte. Et ils ont jusqu'en 2011 pour signer une entente de financement. Alors, ce qui est prévu, c'est qu'en fonction de la taille de leur population... Alors, à titre d'exemple, si la population est de moins de 100 000 habitants, on pourrait financer, là, 50 % de l'acquisition d'un appareil. Alors, si on parle d'entre 500 000 et 999 000 habitants, ce serait quatre appareils.

Alors donc, sous le couvert de cette entente-là, jusqu'à maintenant, trois corps de police ont complété le processus de signature, alors soit Saint-Jean-sur-Richelieu pour un appareil, la Régie intermunicipale de police Richelieu—Saint-Laurent pour deux appareils et Saint-Georges pour un appareil. D'autres signatures sont à prévoir. Et notamment le corps de police de la ville de Montréal, le SPVM, nous a contactés pour bénéficier aussi du financement d'un certain nombre d'appareils. Le dossier est à l'étude en ce moment.

Alors, effectivement, vous l'avez mentionné, à chaque semaine, on fait une mise à jour de la banque. Alors, c'est non seulement des plaques d'immatriculation de véhicules qui ne sont plus censés être sur la route parce qu'ils sont très, très vieux — normalement ces véhicules-là n'existent plus — mais également les plaques d'immatriculation de véhicules appartenant à des personnes dont le permis est sanctionné ou encore le véhicule lui-même n'est pas censé se retrouver sur le réseau routier. Alors, c'est un dossier qui est intéressant sur le plan de la sécurité routière, sur le plan de

l'équité, parce que c'est une façon de s'assurer que tout le monde contribue aussi au régime d'assurance.

● (17 heures) ●

**Le Président (M. Huot):** M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** M. le Président, on parlait de vieux, là, des véhicules très, très vieux, là, il n'y a pas d'âge, là. Parce que, là, on a parlé de vieux pas mal toute la semaine, puis là on est rendus à 50 ans, donc c'est les véhicules qui ont un certain âge, pas juste des véhicules antiques, là.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Non, non, des... vraiment, là, les...

**M. Ouellette:** Parce que, «vieux», on est tout mêlés avec le terme «vieux».

**Mme St-Cyr (Johanne):** Nous sommes tous très jeunes ici, M. le Président.

**M. Ouellette:** O.K. Merci.

**M. Bergeron (Verchères):** Certains le sont juste un peu moins que d'autres.

**M. Ouellette:** Oui. Bon, tu es fin encore. Mais il y en a qui sont plus corpulents que d'autres aussi. O.K. On continue. Dans...

**Des voix:** ...

**Le Président (M. Huot):** Je vous rappelle qu'on est dans l'étude des crédits.

**M. Ouellette:** Je m'excuse, je m'excuse, M. le Président. Je m'excuse, M. le Président.

Dans le système qui est fourni par la SAAQ à chaque semaine, est-ce que ça permet de repérer les véhicules volés?

**Mme St-Cyr (Johanne):** Oui. Nous avons ajouté les données portant sur les véhicules volés, ce qui permettra aux policiers de les repérer.

**M. Ouellette:** Vous nous avez dit aussi qu'au niveau de la Sûreté du Québec il y a eu plusieurs contraventions, là, puis il y a eu plusieurs vérifications. Est-ce que vous avez pu remarquer ou est-ce que vous avez pu moduler dans quelles régions où est-ce que c'est plus rentable... ou, je vous dirais, pas rentable, mais où est-ce que c'est le plus efficace? Dans quelles régions du Québec?

**Mme St-Cyr (Johanne):** M. le Président, avec votre permission.

**Le Président (M. Huot):** Oui, la parole est à vous, on est en plein...

**M. Ouellette:** J'essaie de vous en trouver une facile, Mme Tremblay, là, mais là...

**Mme St-Cyr (Johanne):** Jusqu'à présent, non. Il faut dire que le dossier est relativement jeune. On n'a pas constaté d'augmentation significative d'avis de renouvellement ou il y a encore très peu... Dans le fond, la Sûreté du Québec

n'a pas encore acquis, là, ces systèmes additionnels. Alors, il est tôt pour vraiment parler d'une concentration par région ou de données vraiment significatives.

**M. Ouellette:** Là, ce que vous me dites...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, M. le Président. Ce que vous me dites, c'est que les statistiques de la Sûreté ne sont pas encore assez élaborées pour qu'au niveau des interventions on soit capable de tirer des inférences qu'il y a les gens... les gens de certaines régions sont plus délinquants que d'autres régions.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme St-Cyr.

**Mme St-Cyr (Johanne):** M. le Président, je rappelle que les statistiques que nous avons sont sur la base du projet pilote de trois mois qu'avait effectué la Sûreté du Québec. Et, oui, ces données sont ventilées en partie, là, par région qu'elles couvrent. Cependant, les nombres... et l'historique n'est pas suffisant pour qu'on puisse vraiment tirer des conclusions. C'est plus ça, le sens de ma réponse.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Oui. Je vais essayer, lors d'une prochaine question, d'en trouver une pour Mme Tremblay. Mais je vous promets que, d'ici la fin des crédits, j'en aurai une pour vous.

**M. Huot:** Il reste combien de temps?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Sept minutes.

**M. Huot:** Ah, bien, je vais commencer. Je vais commencer, on va...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Vanier.

### **Plan d'amélioration du Réseau de transport de la Capitale**

**M. Huot:** Merci, M. le Président. On va changer de sujet. Moi, je voulais... Je sais qu'il en a été beaucoup question hier. Malheureusement, moi, je n'étais pas là hier. Transport en commun, principalement à Québec, étant un député de Québec. Et je ne peux pas m'empêcher de saluer M. Larose, qui est là, au fond, dans la salle, un ancien... un ancien de la ville de Québec, du Réseau de transport de la Capitale. Je pense qu'on vous salue à chaque année, M. Larose, donc on n'y manquera pas.

Récemment, il y a quelques semaines, j'ai fait une annonce dans mon comté, qui était d'ailleurs un engagement électoral, d'accompagner le RTC pour le nouveau métrobus 803, qui est un quatrième métrobus à Québec. Le Réseau de transport de la Capitale, je pense qu'on ne pourra pas le répéter... on ne pourra pas le répéter trop souvent... Même le maire de Québec a dit de cet organisme-là qu'il était... qu'il était très fier, que c'est un organisme public qui atteignait ses objectifs et qui était performant.

Donc, le RTC a son plan stratégique qui dure jusqu'en 2014, s'est donné une série d'objectifs qu'il est en train d'atteindre, donc, comme je mentionnais, un quatrième métrobus qui est assez... qui sont assez efficaces. Il y a eu le 802 il n'y a pas tellement longtemps, et là c'est le 803, et qui est à l'intérieur de mon comté, là, je suis très fier de le dire, qui part du terminus Les Saules, évidemment dans le comté de Vanier, qui passe sur l'axe Lebourgneuf, l'axe Lebourgneuf, c'est le centre du comté de Vanier, donc dans le secteur des Galeries de la Capitale.

Donc, le métrobus, c'est des nouveaux autobus articulés, dans ce cas-ci, c'est une augmentation des fréquences, des infrastructures améliorées, donc voies réservées, stationnement incitatif, des nouveaux terminus, donc confort des usagers, qui est une des orientations du RTC, d'améliorer le confort de ses usagers pour aller chercher une clientèle plus fidèle encore. Donc, il y a...

Les gens ont souvent l'impression, quand il y a des travaux comme ça, que c'est la ville de Québec et que c'est le RTC seulement qui font ça, qui sont derrière la décision. Mais le ministère des Transports a eu son mot à dire, évidemment, dans tout ça, non seulement pour le paiement des coûts d'infrastructures routières, mais pour l'achat d'autobus, parce que, dans ce cas-ci, il y a plusieurs... il y a de l'achat d'autobus. Et même, avec ces nouveaux métrobus là, il y avait la construction d'un nouveau garage métrobus, qui est aussi situé dans le comté de Vanier.

Donc, ce mouvement vers les métrobus du RTC, c'est beaucoup de... c'est beaucoup de sommes investies, et c'est beaucoup de sommes investies par le ministère des Transports aussi via différents programmes. Parce que l'achat d'autobus, je crois, est payé à 50 % par le ministère des Transports. Dans le cas du garage, je pense que c'est 100 %. Des infrastructures comme voies réservées, c'est quelque chose comme 75 % de la facture qui est payée par le ministère des Transports.

Donc, j'aimerais ça savoir quel a été le rôle et quel est le rôle, là, via les différents programmes du ministère des Transports, dans ce cas-ci, pour l'aménagement de l'autobus 803. Et il y aura un 804 dans les prochaines années, toujours dans le comté de Vanier, très heureux, très heureux de le mentionner. Donc, quel a été le rôle pour l'achat des autobus, pour fournir le 803? C'est des nouveaux autobus articulés. Pour les infrastructures, les travaux sont commencés. C'est quand même quelque chose, c'est assez important, ce qui est en train d'être fait comme travaux sur le boulevard Lebourgneuf. Et qu'est-ce qui a été fait par le ministère des Transports pour la construction du nouveau garage qui a été inauguré il y a quelques semaines?

Donc, je ne sais pas si c'est Mme la ministre qui est en mesure de répondre à tout ça ou il y a peut-être quelqu'un d'autre. Vous allez sans doute, Mme la ministre, être en mesure de nous éclairer, d'éclairer, comme le député de Verchères le mentionne souvent, les nombreux téléspectateurs qui nous regardent présentement.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Merci, M. le Président. Alors, ça me fait plaisir. Je vais commencer, si vous me permettez, cher collègue, puis je vais laisser la place au sous-ministre, qui donnera peut-être plus de précisions. Moi, je voudrais, dans un premier temps, si vous me permettez, saluer le travail du RTC parce que c'est une équipe extraordinaire qui ont, au

cours des dernières années, mis beaucoup de choses en place qui vont changer le portrait du transport collectif sur le territoire de la capitale nationale.

Alors, le transport... le RTC, là, je demandais... je ne sais pas si on peut avoir le chiffre, combien de personnes, combien d'employés, mais c'est... Ça serait sûrement un chiffre impressionnant. Mais on parle de 596 autobus, 45 millions de déplacements, M. le Président, en 2009, et un budget annuel de 177 millions de dollars. Alors, je pense qu'à Québec c'est vraiment, là, une institution. Mais c'est plus qu'une institution parce qu'ils offrent un service à la population.

Et, vous savez, avec notre nouvelle politique de transport collectif, l'objectif c'était d'augmenter de 16 % l'offre de services pour augmenter l'achalandage de 8 % d'ici 2012. Alors, à ce jour, le RTC, lui, à partir de la politique québécoise de transport collectif, ce qu'il nous a déposé, c'est un plan dans lequel il va offrir un niveau de services accru de 23,4 % d'ici 2011. Alors, l'objectif de la politique, c'était une offre de services de 16 % d'ici 2012, eux sont à 23 % d'ici 2011. Alors, on sait que, quand on augmente l'offre de services, l'achalandage est à peu près la moitié, donc c'est un achalandage qui va être bonifié de 10 %, 11 %, là, presque 12 %.

Alors, sincèrement, je pense qu'ils font preuve de vision, ils sont audacieux. Et ils mettent des projets en place, puis je pense que c'est des projets qui sont bien pensés, qui sont réfléchis et qui donnent des bons résultats pour le déplacement et la mobilité des personnes sur le territoire de Québec.

Alors, comme le disait le collègue, bien, le projet de métrobus, c'est des voies réservées et des mesures prioritaires, qui traversent la ville de Québec d'ouest en est à partir du terminus Les Saules jusqu'au terminus Beauport, via Lebourgneuf, sur l'axe du parcours 60. C'est un terminus à neuf quais avec abri tempéré aux Galeries de la Capitale. C'est un stationnement incitatif de 350 places, deux abris tempérés dans le secteur de Charlesbourg puis un parcours bordé d'une soixantaine de stations régulières.

Alors, M. le Président, c'est un projet de 40 millions de dollars. Le gouvernement est très heureux d'y être associé via son Programme d'aide gouvernementale en transport collectif des personnes et également à partir de la SOFIL. Alors, la contribution du gouvernement — parce que là il faut partir des dépenses admissibles — sur le 40 millions de dollars, il y avait 27 millions de dépenses admissibles, et la contribution gouvernementale est à la hauteur de 21 millions, juste sur le projet du métrobus. Ça, c'est à part de la contribution qui a été donnée également sur le garage et le centre d'entretien, là, qui était une quarantaine de millions de dollars également, ou pas loin, là, je n'ai pas les chiffres. Alors, les travaux devraient débuter au printemps 2010 et se terminer à l'automne 2011.

Et vous dire que, comme je le disais tantôt, il y a des beaux projets, parce que le RTC veut faire l'acquisition de 67 autobus articulés pour la période... En fait, c'est 25 autobus articulés qui ont été mis en service depuis 2009, 20 qui devraient être en service à partir de 2010 et 22 autres à partir de 2011. Donc, sur trois ans, 2009, 2010, 2011, c'est 67 nouveaux autobus articulés. Donc, on sait qu'un autobus articulé a une capacité d'asseoir 30 % de personnes de plus. Donc, c'est une contribution, encore là, du gouvernement, sur trois ans, de 32,9 millions de dollars pour aider le RTC à acquérir ces nouveaux autobus là.

Alors, on est très heureux d'être des partenaires et on invite le RTC à continuer à avoir une belle vision de transport collectif sur le territoire de Québec. Et, si vous me permettez,

M. Pelletier, je vais passer la parole à mon sous-ministre, peut-être qu'il lui reste quelques éléments.

● (17 h 10) ●

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, je m'adresse aux députés du parti ministériel, votre temps est dépassé depuis une minute.

**Mme Boulet:** Ah! notre temps est dépassé. Bien, excusez-nous.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, est-ce que vous voulez recevoir la réponse de M. le sous-ministre sur votre prochain bloc?

**Des voix: ...**

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, M. le sous-ministre... Est-ce qu'il y a consentement pour entendre M. le sous-ministre? Est-ce que... Après vous être identifié, M. le sous-ministre, vous avez la parole.

**M. Caron (André):** André Caron, sous-ministre adjoint à la direction générale de...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Vous êtes intervenu ce matin, ça va.

**M. Caron (André):** Merci.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Vous avez la parole.

**M. Caron (André):** Il me reste à dire que les travaux vont commencer dans les prochains jours et qu'effectivement ça va permettre une intégration... une augmentation de la fréquence, donc une augmentation de fréquence aux 10 minutes, la mise en place d'équipements améliorés et que la durée également du trajet en sera également réduite. Donc, c'est un travail qui permet d'améliorer le transport en commun, particulièrement dans ce secteur. Il complète les métrobus 801 et 802.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci, M. Caron. Maintenant, nous passons la parole à l'opposition officielle, et je reconnais M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Merci, M. le Président. Comme nous avons encore avec nous les gens de la Société de l'assurance automobile, j'aimerais profiter de leur présence pour poser quelques petites questions en rafale.

**Mme Boulet:** ...générales, monsieur...

**Société de l'assurance  
automobile du Québec**

**Réglementation concernant la  
conduite d'un cyclomoteur (suite)**

**M. Bergeron (Verchères):** Bien, je ne sais pas, ça va dépendre des questions. Peut-être, Mme Tremblay sera plus en mesure de dire qui pourra y répondre. J'ai quelques questions éclair qui, je l'espère, donneront lieu à des réponses éclair.

Dans un premier temps, j'aimerais... on l'a abordé tout à l'heure, je crois que c'est mon collègue de Vanier qui l'a fait, le cours de conduite pour les futurs conducteurs de cyclomoteur. Dès l'entrée en vigueur de cette nouvelle mesure, nous avons constaté quelques petits problèmes, qu'on a gérés avec les gens de la SAAQ avec une très grande collaboration de leur part. Malheureusement, ça n'a peut-être pas eu les résultats escomptés là où le problème se posait. On parle, par exemple — sans nommer de nom, là — d'un jeune en Abitibi qui veut suivre le cours, mais le cours n'est pas offert dans la région. Alors, c'est une problématique qu'on vit en Abitibi mais qu'on risque de voir dans d'autres régions.

Comment est-ce qu'on réagit, à la Société de l'assurance automobile, à cette problématique comme quoi il n'y a pas la même offre de service tout dépendant des régions, alors que tous les Québécois, partout sur le territoire, devraient pouvoir effectivement bénéficier de la possibilité d'utiliser un cyclomoteur? Comment on pense s'attaquer à cette problématique?

**Mme Boulet:** M. le Président...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** ...ça va être Mme St-Cyr qui va répondre à la question.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme St-Cyr, vous avez la parole.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Merci, M. le Président. Alors, effectivement, nous sommes conscients qu'il existe un problème quant à la disponibilité des services partout à travers la province. Il est sûr que, ce dossier-là, il appartient à l'entreprise privée d'offrir le service. Alors, le meilleur filon, entre guillemets, lorsqu'un problème se pose, c'est vraiment, pour nous, de demander à notre mandataire, qui est l'Association québécoise des transports et des routes, d'entrer en communication avec les écoles qui sont en périphérie, parce qu'elles ne sont pas toujours naturellement immédiatement dans la région visée, et de voir s'il y a possibilité, moyennant un certain nombre d'élèves, d'assurer un déplacement ou une adaptation, si on veut, qui permettrait à des gens... Alors, oui, nous sommes conscients qu'il y a un problème. Effectivement, on ne peut pas exiger de l'entreprise privée qu'elle s'installe partout. Par ailleurs, l'AQTR va être très vigilante et essayer de vraiment avoir une collaboration maximale de ce côté.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Je ne veux pas insister longuement là-dessus, mais on est bien conscients de cette problématique-là, puis je suis parfaitement d'accord avec Mme St-Cyr, mais, à partir du moment où l'État impose une obligation aux citoyens, il faut que l'État ait la préoccupation de permettre aux citoyens de répondre à cette obligation qui leur est faite. Dans le cas qui nous intéresse, ce jeune homme doit faire trois heures de route pour aller suivre son cours. Puis normalement le cours dure six heures, on le fractionne en deux. Il fait trois heures de route aller pour trois heures de cours,

revient, trois heures à la maison, puis doit faire un autre trois heures de route pour aller suivre l'autre trois heures, et pour faire un autre trois heures pour revenir à la maison. Ça n'a pas de bon sens. Alors, il faut trouver des moyens de régler ce genre de problème dans les régions, quitte à ce qu'on donne le cours d'une traite, avec les six heures, ce qui évite les déplacements inutiles. Mais ce genre de situation est tout simplement inacceptable.

Si vous me le permettez, M. le Président, j'aimerais aborder une autre question, qui, j'en suis convaincu, va intéresser mon collègue de Chomedey...

**Mme Boulet:** ...vous me permettez de dire...

**M. Bergeron (Verchères):** Oui, oui, oui, je vous en prie.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** ...que je suis tout à fait d'accord avec votre conclusion, et on va tenter de trouver une solution.

Alors, premièrement, de fractionner, ça n'a pas de bon sens. Deux, est-ce qu'on peut payer le déplacement de la personne s'il n'y en a pas à proximité? Et, trois, bien, on va regarder avec des écoles. Mais, vous avez tout à fait raison, il faut trouver une solution à très court terme.

**M. Bergeron (Verchères):** Merci, Mme la ministre.

**Mme Boulet:** On est d'accord avec vous. Le message est bien compris.

**M. Bergeron (Verchères):** Merci beaucoup.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

#### **Immatriculation du véhicule d'une personne occupant un emploi à risque**

**M. Bergeron (Verchères):** C'est une question qui va certainement intéresser mon collègue de Chomedey. D'aucuns diront que c'est une question plantée, mais c'est une problématique qui a été soumise à notre attention. On a déjà eu l'occasion d'en discuter avec les gens de la Société de l'assurance automobile, qui n'était pas fermée. Il y avait des difficultés au niveau de l'application. Mais c'est l'immatriculation des véhicules routiers de personnes qui occupent un emploi à risque. On parle des agents correctionnels, les policiers, qui, via leur plaque d'immatriculation, peuvent être identifiés par des gens qui voudraient pouvoir les identifier pour... bon, je passe les détails sur ce qui... pour les raisons pour lesquelles ces gens-là voudraient les identifier.

Il y a des États américains, notamment l'Ohio et la Californie, qui permettent le fait que l'adresse d'enregistrement de personnes à risque ne soit pas leur adresse de résidence personnelle. Est-ce que c'est le genre de chose qu'on envisage de mettre en oeuvre éventuellement au niveau de la Société de l'assurance automobile, histoire de protéger ces agents de la paix qui souvent mettent leur vie en péril pour réaliser le mandat que la société québécoise leur confie?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Je vais laisser la parole à Mme St-Cyr, M. le Président.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme St-Cyr.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Alors, M. le Président, je ne pourrais pas vous donner les critères exacts, mais je sais... pour quelles catégories de gens on le fait, mais je sais que c'est quelque chose que l'on fait. Est-ce que c'est ouvert à... Alors, pour des questions de sécurité, il peut arriver... Moi, j'ai déjà été témoin, à titre d'exemple, que, pendant une période particulièrement houleuse, les adresses de certains juges avaient été rendues inaccessibles, alors, dépendamment des cas. Alors, je sais que c'est quelque chose qu'on fait. Par ailleurs, je ne peux pas vous confirmer sur quels critères ou le processus suivi. On pourra vous fournir l'information additionnelle, naturellement sans vous fournir les noms des gens.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Puis éventuellement c'est quelque chose qu'on pourra... Je suis heureux d'entendre la réponse que Mme St-Cyr nous donne, parce qu'on a un cas particulier d'un agent correctionnel qui souhaiterait pouvoir se prévaloir de cette possibilité-là, et, jusqu'à présent, cette possibilité-là lui a été refusée. Alors, s'il existe une possibilité, j'aimerais que nous puissions faire en sorte que cette personne-là puisse en bénéficier. Alors, on fera le contact.

**Mme Boulet:** ...l'information mentionnée.

### **Contrôle du bruit émis par les véhicules routiers**

**M. Bergeron (Verchères):** C'est bon. Alors, on a évoqué tout à l'heure aussi la question du bruit des systèmes d'échappement des motocyclettes puis des cyclomoteurs. Autrefois, on pouvait visuellement constater les modifications qui avaient été apportées aux véhicules pour soit les rendre plus puissants ou plus bruyants. Aujourd'hui, avec la nouvelle technologie, c'est souvent difficile de le voir à l'oeil.

Il y a un mandat qui a été confié à un chercheur de l'Université Laval, mandat qui a été confié par la Société de l'assurance automobile et le ministère des Transports, qui doit proposer, en s'inspirant des normes déjà existantes ailleurs dans le monde, une procédure qui serait applicable au Québec pour contrôler le bruit des véhicules routiers. Le chercheur a remis son rapport préliminaire avant la période des fêtes 2009. Son rapport final était attendu d'ici quelques mois, à la suite de quoi une tournée des municipalités pourrait être effectuée pour convaincre les maires, corps policiers d'accepter les changements proposés.

À terme, on souhaite procéder à une modification au Code de la sécurité routière. Plus précisément, au lieu d'avoir des articles de règlement qui spécifient les composantes acceptables sur les véhicules routiers, on souhaiterait y aller avec des seuils maximaux d'émission de bruit qui pourraient être mesurés à l'aide de sonomètres par des policiers, notamment. On disait espérer pouvoir procéder à des modifications réglementaires et/ou législatives pour l'été 2011.

Où en est-on dans ce dossier? Le chercheur a-t-il remis son rapport final? Une tournée des municipalités est-elle toujours envisagée dans ce dossier?

● (17 h 20) ●

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** M. le Président, oui, vous allez me permettre... On va passer la parole à M. Bergeron, de la Société de l'assurance automobile.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Bergeron, vous n'êtes pas... Alors, est-ce qu'il y a consentement pour entendre M. Bergeron? M. Bergeron, après vous être identifié, vous avez la parole.

**M. Bergeron (Gaétan):** Bonjour, M. le Président. Je suis Gaétan Bergeron, chef du Service de l'ingénierie des véhicules à la Société de l'assurance auto.

Pour répondre à votre question, M. le député, le chercheur a remis un projet préliminaire, donc un projet préliminaire suite aux recherches qu'il a faites depuis deux ans. On est à analyser ça avec les gens du ministère des Transports. Excusez, je vais prendre de l'eau. Donc, ce que vous avez lu, c'est exactement la position actuelle, c'est-à-dire qu'on a un projet de rapport final qu'on est en train d'analyser. Ce qu'on veut faire, c'est en arriver à une méthode pour mesurer le bruit à l'aide d'un sonomètre.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** L'échéancier prévu, modifications réglementaires ou législatives pour l'été 2011, est-ce que c'est toujours un échéancier...

**M. Bergeron (Gaétan):** C'est toujours ce qu'on vise. Il est trop tard pour cette année, il reste des tests à faire. Donc, on profite de l'été pour faire ces tests-là. On va faire ça aussi dans certaines municipalités avec des associations de motocyclistes qui veulent faire de la promotion de motos silencieuses. Donc, on va en profiter pour faire des mesures pour compléter notre étude et profiter de l'hiver prochain pour préparer un projet de règlement.

### **Pratique ayant pour effet de masquer des éléments d'une plaque d'immatriculation**

**M. Bergeron (Verchères):** Merci beaucoup. J'ai une question qui peut apparaître un peu, je dirais, anecdotique mais qui a fait l'objet de quelques interventions auprès de nous. Il y a une pratique qui devient de plus en plus courante, de masquer des portions de la plaque d'immatriculation. Certains le font en y apposant des autocollants, d'autres le font... Souvent, il y a des concessionnaires automobiles qui le font en ayant une espèce de cadre pour la plaque d'immatriculation contenant des informations sur le concessionnaire, une espèce de plaque, une espèce de cadre promotionnel du concessionnaire automobile qui a pour effet de couvrir certains éléments de la plaque d'immatriculation.

Alors, un, c'est quoi, je dirais, le corpus législatif concernant ce genre de pratique? Et comment intervient-on pour prévenir ce genre de chose, et qui tend à se répandre, particulièrement de la part des concessionnaires automobiles?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Ça va être Mme St-Cyr, M. le Président, qui va répondre.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme St-Cyr, vous avez la parole.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Alors, M. le Président, alors je ne connais pas les articles du code par coeur, là, mais il existe effectivement une disposition à l'effet qu'on ne doit pas masquer la plaque d'immatriculation. Normalement, c'est aux policiers, effectivement, d'intervenir. Et puis là je ne connais pas par coeur non plus, le cas échéant, la pénalité qui serait assortie.

Vous témoignez du fait qu'effectivement certains concessionnaires, quand on prend livraison d'un véhicule neuf, sans le savoir, je pense, mettent vraiment un encadrement promotionnel. Alors, il n'y a pas eu, à ma connaissance, d'intervention systématique pour les aviser de cesser la pratique, en tout cas pas dont je me souviens, on pourra vérifier, le cas échéant. Mais effectivement je pense que c'est fait de bonne foi. Mais, dans les faits, ça a pour effet de contrevenir à l'article du code. On voit vraiment le nom du concessionnaire ou le nom de la sorte d'auto qui est... C'est vraiment un cadre, hein, par-dessus la plaque.

**M. Bergeron (Verchères):** Est-ce de mise de vous demander de peut-être faire ce genre d'intervention auprès des concessionnaires automobiles?

**Mme St-Cyr (Johanne):** Oui, nous pourrions faire un rappel auprès des concessionnaires à cet effet-là.

**M. Bergeron (Verchères):** Ce serait vraiment une bonne idée, parce qu'on contrevient très clairement à une disposition du code. Et, si d'aucuns le font de façon... encore une fois, de bonne foi, sur une base individuelle, en y apposant des autocollants... Par exemple, on voit — puis je pense que personne ne s'opposera à ça — très souvent apparaître des coquelicots au centre du code alphanumérique, et ça, je crois que c'est permis, le coquelicot au centre du code alphanumérique, parce que ça ne couvre rien, ça ne cache pas d'élément de la plaque d'immatriculation. Mais il y a une pratique qui tend à se répandre, où on cache des éléments de la plaque d'immatriculation, que ce soit la devise, le nom du... bien, l'identification «Québec» avec le logo. C'est le genre de chose qu'il faudrait cesser de la part des institutions que sont les concessionnaires automobiles.

**Mme St-Cyr (Johanne):** M. le Président, si vous permettez...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme St-Cyr.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Juste pour mentionner que les plaques sur lesquelles apparaissent un coquelicot, elles sont faites par la Société d'assurance auto. Ce n'est pas un coquelicot qui est ajouté a posteriori.

**M. Bergeron (Verchères):** Ah non! mais il y a des gens qui appliquent, qui apposent un...

**Mme St-Cyr (Johanne):** Ah! O.K. Parfait. Merci.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

#### Véhicules avec conduite à droite

**M. Bergeron (Verchères):** Oui, M. le Président. Je ne sais pas si on...

**Des voix: ...**

**M. Bergeron (Verchères):** Sur la question de la décision qui a été rendue récemment concernant les «Kei cars» et la conduite à droite, on est conscients... Bien, j'aurais peut-être trois questions par rapport à ça. On est conscients du fait que l'association des véhicules importés, là, n'est pas tout à fait contente... est partiellement heureuse, devrais-je dire, de la décision, parce qu'il y a toujours une catégorie de véhicules, à savoir ceux qui seraient achetés maintenant, à compter de la date... — je ne me souviens plus laquelle, là — ...

**Mme Boulet:** ...avril 2009.

**M. Bergeron (Verchères):** ...le 29 avril, qui sont visés par l'interdiction de circuler sur les routes. D'aucuns se demandent quel est toujours le rationnel qui explique cette décision-là, considérant le fait que les véhicules achetés avant cette date, que les «Kei cars» avec la conduite à droite, que les véhicules antiques, eux, sont toujours permis de circulation sur nos routes.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Oui. Bien, tout à fait. Bien, en fait, le rationnel, c'est qu'on a permis aux gens qui avaient déjà des véhicules... c'était... On a été à l'écoute, M. le député de Verchères. C'est des gens, des concessionnaires qui sont venus nous voir et qui avaient acheté ces véhicules-là, et on a donné... Finalement, c'est qu'on a permis à ces véhicules-là... à ce concessionnaire-là ou à d'autres concessionnaires au Québec qui avaient acheté des véhicules avec volant à droite de pouvoir avoir une période finalement pour les vendre et que ces véhicules-là étaient protégés par une clause grand-père. Alors, on a eu cette ouverture-là.

Parce que vous disiez: Ça n'a pas de bon sens et puis... Bon. Alors, on s'est dit, effectivement, les gens qui ont déjà un véhicule, autant pour les «Keis», qu'on n'a pas réduit à 70 parce qu'ils les avaient déjà dans des conditions où ils pouvaient circuler à 100 km... Donc, ceux qui avaient des véhicules et ceux qui avaient un commerce avec des véhicules dans la cour de garage... finalement, la clause grand-père s'applique à tous les véhicules qui sont déjà au Québec.

La logique, la logique d'interdire les véhicules à droite au Québec, ma préoccupation, à moi... Il y en a quelques-unes, là. Parce que ce sont d'abord des véhicules qui ont plus de 15 ans. Si elles peuvent rentrer au Québec, c'est qu'elles peuvent passer au-delà des normes de Transports Canada. Donc, Transports Canada règle les véhicules pendant 15 ans, ou il les réglemente, ou les encadre, mais, après 15 ans, les véhicules ne sont pas assujettis à ces règles-là, donc peuvent rentrer au Québec.

Donc, ce sont des véhicules qui datent de 15 ans. Alors, il y a des problématiques associées à ces véhicules-là, notamment en termes de système antipollution. Ils sont plus bruyants. Ce sont des véhicules également qui sont plus dangereux... Et, pour moi, une préoccupation importante, ils sont conduits... Parce qu'ils ne sont pas dispendieux à acheter, ce sont des vieux véhicules, plus vieux à tout le moins, ils ne sont pas dispendieux et, en grande partie, ils sont achetés par nos jeunes parce que ce sont des véhicules puissants.

On sait tous que, les véhicules... nos jeunes représentent 10 % des titulaires de permis, ils sont représentés à la hauteur de 24 % ou de 25 % dans les accidents. Des accidents, des fois, c'est 50 % dans les accidents avec vitesse, 44 % avec les accidents avec alcool. Donc, leur taux de représentation est très élevé dans toutes les catégories, là, que ce soit au niveau des points d'inaptitude, des grands excès de vitesse, au niveau des... Alors, l'analyse qui a été faite, avec l'étude qui a été faite sur les volants à droite, c'est qu'on augmente le risque, pour cette catégorie-là, de 32 %. Alors, pour moi, ils sont déjà très à risque, alors ça devient un élément, pour moi, déterminant.

Le surrisque chez les jeunes de 16 à 24 ans, c'est les moteurs puissants, ils sont polluants. En termes de sécurité, les pare-chocs sont non conformes, ils n'ont pas... La grande majorité d'entre eux n'ont pas d'attache pour les sièges de bébé. La grande majorité d'entre eux n'ont pas de coussin gonflable. Alors, je pense que c'est la raison, là.

Et on n'a pas touché aux «Kei cars». Alors, on n'a pas diminué la vitesse parce qu'on pensait, là, que ce n'était peut-être pas... Alors, on a essayé de trouver une solution intermédiaire, transitoire, qui va permettre et qui va faire en sorte que les gens qui avaient déjà des véhicules continuent à préserver leur droit et que, nous, comme société, les véhicules de plus de 15 ans qui rentraient au Québec, là, qui étaient les vieux véhicules du Japon le plus souvent, qu'ils ne viennent pas augmenter le nombre de décès sur notre réseau routier. Et, en termes environnementaux, ils ne répondent pas non plus aux normes. En fait, ils ne répondent pas non plus... ils sont plus polluants parce que leurs systèmes antipollution ne sont pas aussi technologiques, là, que les voitures que nous avons sur le marché actuellement.

● (17 h 30) ●

**M. Bergeron (Verchères):** M. le Président...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Un véhicule antique avec conduite à droite n'a pas de coussin gonflable...

**Mme Boulet:** Non, vous avez raison.

**M. Bergeron (Verchères):** ...n'a pas d'attache pour les sièges pour bébé, et pourtant on leur permet à eux de circuler sur nos routes. Ils sont définitivement en dehors des normes de Transports Canada, et, eux, on leur permet de circuler sur nos routes. Et, que je sache, corrigez-moi si je me trompe, mais on ne permet pas non plus l'importation de véhicules neufs à conduite à droite. Donc, ça, comment on l'explique?

L'autre question que j'aurais le goût de poser, puisque mon temps m'est compté, c'est le fameux... le fameux avant-viseur de l'APVIQ, le rétroviseur un peu spécial, là, qu'ils ont

préparé. Est-ce qu'il y a une intention de la part de la Société de l'assurance automobile d'aller de l'avant avec une espèce de projet pilote pour le tester puis voir si on est prêts à le mettre en oeuvre sur le territoire québécois?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Je vais laisser la parole, si vous me permettez, M. le Président, à Mme St-Cyr.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme St-Cyr, il vous reste 30 secondes. Vous avez la parole.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Merci, M. le Président. Alors donc, l'interdiction volant à droite, effectivement c'est sur la base du risque constaté sur la base d'une comparaison faite des véhicules similaires volant à gauche versus des véhicules volant à droite, et c'est là où on a conclu au surrisque.

Par rapport aux véhicules plus âgés, effectivement les véhicules de plus de 25 ans d'âge, souvent c'est des véhicules qui sont plus utilisés vraiment à des fins très particulières et non pas des véhicules d'usage courant, véhicules de promenade, ce qu'on voyait, là, avec les véhicules qui entraient au Québec, volant à gauche, plus puissants, là, depuis 2006.

Par ailleurs, quant au miroir, si ma mémoire est bonne, on en a acquis un pour regarder vraiment qu'est-ce qu'il en était et voir, le cas échéant, ne serait-ce que pour ceux qui sont déjà là, voir si c'est un outil qui peut éventuellement améliorer la sécurité. Alors, naturellement qu'on va continuer de monitorer ce qui se passe avec les véhicules volant à droite qui sont au Québec en ce moment.

**M. Bergeron (Verchères):** ...

**Mme St-Cyr (Johanne):** Les véhicules neufs, non. Comme le... Est-ce que je peux, M. le Président?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Est-ce que vous voulez prendre du temps sur votre prochain bloc, monsieur?

**M. Bergeron (Verchères):** Oui, oui, oui, tout à fait, si on me le permet.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Allez-y, Mme St-Cyr.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Alors, dans le fond, comme je le mentionnais, la base de la recommandation, entre autre chose, et ce qui était très important pour nous, que nous avons... — puis d'ailleurs l'étude est accessible sur le site Internet de la société — c'était le fait que c'était le véhicule volant à droite qui comportait un risque additionnel versus un véhicule similaire volant à gauche.

**Des voix:** ...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Il faudrait peut-être écouter Mme St-Cyr, on lui a posé une question.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Alors donc, effectivement, même les véhicules neufs... Parce que notre étude, ce qu'elle a mis en relief, c'est que ça faisait une différence que le

volant soit à droite. Parce qu'on a vraiment établi une liste comparative avec l'aide des gens de l'association des véhicules volant à droite, on s'est entendus avec eux sur des modèles qu'on considérait comparables, et ça... Tu sais, ils étaient d'accord avec les véhicules que nous avons retenus pour les fins de l'étude. La différence, c'était volant à gauche versus volant à droite.

Parce qu'on a tenu compte du facteur âge. Alors, on sait notamment qu'un jeune est toujours plus à risque, mais, quand il conduit un véhicule volant à droite, il est encore en surrisque. Alors, on n'a pas dit: Oh! un jeune, volant à droite, versus M. Mme Tout-le-monde, 50 ans, il y a un surrisque. Non, c'est: Tel groupe d'âge, volant à gauche, versus véhicule comparable, même groupe d'âge, volant à droite, surrisque. Alors donc, le surrisque que nous avons démontré portait sur le fait que c'était un volant à droite. Puis, bien candidement, je dirais qu'effectivement ça comporte certaines caractéristiques, un volant à droite, alors que la conduite ici se fait du côté droit du réseau routier.

Alors, c'était ça, la base. Alors, la logique, donc, s'applique également aux véhicules neufs qui ont un volant à droite. Ils n'étaient pas interdits formellement dans le code. L'arrêté... la décision prise par la ministre des Transports à la suite de l'arrêté les interdit, en ce moment, sur le réseau routier.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci, Mme St-Cyr.

**Mme St-Cyr (Johanne):** Ceux qui n'étaient pas déjà là, hein, immatriculés, là.

**M. Bergeron (Verchères):** M. le Président, je comprends qu'on...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères, est-ce que vous voulez tout finir vos blocs tout de suite ou...

**M. Bergeron (Verchères):** Bien là, on me dit qu'il me reste cinq minutes, là, je...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Non, votre bloc est terminé, là, votre bloc de 20 minutes est terminé.

**M. Bergeron (Verchères):** Oui, ça, je l'ai bien compris, là...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Vous avez empiété sur le prochain.

**M. Bergeron (Verchères):** Oui.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** De toute façon, on va se rebalancer ce soir. Allez-y.

**M. Bergeron (Verchères):** Bon. Alors, on se rebalancera.

On se fait fort souvent de nous rappeler que nous sommes la seule province à travers le Canada à n'avoir pas mis en oeuvre le 0,05 et qu'il faut prendre exemple sur les autres provinces. Or, dans le cas de la conduite à droite, que je sache, nous sommes la seule juridiction nord-américaine où on interdit la conduite à droite. Or, le surrisque n'est

pas plus élevé au Québec que dans le reste du Canada ou aux États-Unis. Pourquoi avoir décidé de faire bande à part cette fois-là plutôt que de nous calquer, comme on le fait sur le 0,05, avec... sur les autres provinces?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** M. le député, on n'est pas obligés d'être toujours les derniers, dans un premier temps. Et ce n'est pas vrai qu'on fait bande à part parce qu'il y a plusieurs provinces qui sont après justement examiner la possibilité de.

**M. Bergeron (Verchères):** Oui, mais ils l'examinent, là.

**Mme Boulet:** Bien oui, mais, regardez, il faut commencer par examiner. Nous autres, on avait déjà fait ce travail-là. Alors, éventuellement, il y a d'autres provinces... Mme St-Cyr est sur des comités avec d'autres provinces, et il y a d'autres provinces qui s'inquiètent beaucoup, notamment en Colombie-Britannique, où il y a beaucoup de voitures japonaises qui entrent avec des volants à droite, où on a une inquiétude particulière pour les voitures avec volant à droite. Alors, Mme St-Cyr, M. le Président, si vous me permettez, pourrait peut-être compléter.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme St-Cyr, vous avez la parole.

**M. Bergeron (Verchères):** Peut-être, Mme St-Cyr, également, vous nous dites que vous avez eu un des miroirs, des... — comment est-ce qu'ils appellent ça, eux autres? — des avant-viseurs. Est-ce que vous l'avez acquis simplement pour le plaisir de le faire ou est-ce qu'on étudie, puis éventuellement on va voir quelle utilité ça peut avoir sur des véhicules à conduite à droite, puis que ça pourrait, le cas échéant, changer la décision?

**Mme Boulet:** C'est certain qu'il a été acheté pour ça. Alors, il n'a pas été acheté juste pour acheter.

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** Il n'est pas dans la chambre à Jean-Philippe, qu'il dit.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, est-ce que Mme St-Cyr a la parole? Mme St-Cyr, on vous écoute.

**Mme St-Cyr (Johanne):** M. le Président. Puis pardonnez-moi, Mme la ministre, je vous ai mise un petit peu en erreur en disant qu'on en avait acquis un. En fait, c'est l'APVIQ qui nous l'a prêté pour qu'on puisse le tester. Puis M. Bergeron pourra donner des détails additionnels. Mais, effectivement, on y a vu certains avantages et certains inconvénients. Si vous souhaitez que nous élaborions là-dessus, M. Bergeron se fera un plaisir de vous donner des détails.

**Une voix:** Les autres provinces...

**Mme St-Cyr (Johanne):** Ah! par rapport aux autres provinces, oui. De façon générale, bon, d'une part, M. le Président, M. le député, nous ne sommes pas toujours les derniers dans les différentes mesures, notamment en sécurité routière. Je rappelle, à titre d'exemple, que le programme sur les véhicules gravement accidentés avait été implanté le premier au Québec, pour une première. Alors, il y a beaucoup de dossiers où on est vraiment relativement avant-gardistes. Les gens regardent beaucoup ce qu'on fait dans différents domaines, notamment dans le dossier de la publicité que j'ai évoqué si longuement tout à l'heure, le Québec était chef de file dans le dossier de la publicité.

Ceci dit, les autres provinces, depuis deux, trois ans, font des pressions auprès de Transports Canada, d'une part, pour que la norme d'entrée au Canada sans que les véhicules répondent aux normes de transport de sécurité Canada... les ministères, donc, les provinces font des pressions pour que ça passe à 25 ans comme aux États-Unis.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

### Rapport annuel 2009

**M. Bergeron (Verchères):** Ça fait quatre fois que j'aborde la question. Je vais poser la question plus directement: Quand peut-on espérer recevoir le rapport annuel de la Société de l'assurance automobile?

**Mme Boulet:** La semaine prochaine.

**M. Bergeron (Verchères):** Ah, c'est juste de valeur qu'on ne l'ait pas eu cette semaine!

**Mme Boulet:** Il a été déposé dans les comités, M. le député de Verchères. Alors, la semaine prochaine, il devrait...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Ça va, M. le député de Verchères? M. le député de Verchères, pour terminer à 6 h 6 min, là, vous auriez encore sept minutes, si vous voulez continuer. Puis après il restera 20 minutes pour le parti ministériel.

**M. Bergeron (Verchères):** Non, non, puis...

● (17 h 40) ●

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, pour le parti ministériel... Vous allez revenir pour sept minutes après? D'accord. M. le député de Vanier.

### Réaménagement de l'échangeur Charest—Robert-Bourassa, à Québec

**M. Huot:** Merci. Merci, M. le Président. Moi, maintenant, je voudrais parler d'amélioration du réseau routier. Parce qu'encore une fois je vais revenir à Québec et dans le comté de Vanier. C'est une belle occasion de parler de nos comtés, l'étude des crédits. Parce qu'il y a un très, très gros projet, c'est le plus gros projet de réfection autoroutière à Québec, c'est celui du réaménagement de l'échangeur Charest—Robert-Bourassa, qui est situé dans mon comté. À ma connaissance, c'est le plus gros au moins des 25 dernières années, le plus gros chantier à Québec. Ce n'est peut-être pas le plus gros chantier au Québec, mais, à Québec, au moins depuis les 25 dernières années, à ma connaissance, c'est un des plus gros chantiers.

Donc, c'est important de mentionner que ce secteur-là, c'est le deuxième axe en importance sur le territoire de la ville, c'est un... Ça donne accès à tout ce qu'on appelle dans le jargon les centres majeurs d'activité. Donc, il donne accès au secteur des centres d'achats à Sainte-Foy, boulevard Laurier, Place Laurier, Place Sainte-Foy. Il donne accès à l'Université Laval, aux deux cégeps... trois cégeps même, avec, bon, cégep Gameau, cégep Sainte-Foy, cégep St. Lawrence qui est dans ce secteur-là. Et, si on prend, de l'autre côté, vers le secteur Lebourgneuf, qui est également un centre majeur d'activité, donc beaucoup d'emplois qui sont situés dans ces deux secteurs-là, à deux extrêmes différents de Robert-Bourassa, donc ça devient un... ça devient drôlement important comme axe autoroutier. Et l'ampleur des travaux à faire est quand même assez considérable aussi. Et, si on rajoute à ça, en plus, qu'il y a de plus en plus d'édifices qui se construisent à Sainte-Foy, donc de plus en plus de trafic, des édifices à bureaux à Sainte-Foy, Lebourgneuf... C'est aussi vrai qu'il y a de plus en plus de travaux.

Et je veux faire une parenthèse aussi également et peut-être féliciter le ministère des Transports. C'est, avec le prolongement de l'autoroute... pas de l'autoroute, de Robert-Bourassa en boulevard urbain, qui est une décision de notre gouvernement, il faut le mentionner, décision du ministère des Transports... Le ministère des Transports a été très impliqué là-dedans. On dit que la ville de Québec va très bien économiquement, que le marché immobilier va très bien dans la ville de Québec. Bien, c'est grâce en grande partie à la décision de notre gouvernement de prolonger Robert-Bourassa, parce qu'on parle d'environ 5 000 permis de construction à Québec par année, de mémoire, là, je pense, et le quart des permis qui sont octroyés sont dans l'axe Robert-Bourassa qui a été prolongé. Donc, c'est incroyable, le nombre de permis de construction qui sont là. Il y a un boum, c'est des jeunes familles qui vont s'installer là. Mais c'est grâce à la décision de notre gouvernement d'avoir prolongé Robert-Bourassa, et du ministère des Transports de l'avoir fait, donc, ce qui amène... ce qui a un impact économique immense à Québec et, encore une fois, dans le comté de Vanier. Donc, très heureux de le mentionner. Ça amène de plus en plus...

**Une voix:** ...pas à Lévis?

**M. Huot:** Donc, ça amène de plus en plus de monde, mais c'est grâce... c'est grâce à cette décision-là. Parce que, les gens, s'il y en a que ça fait longtemps qu'ils sont allés dans le secteur, quand ça a été ouvert — en 2005 que ça a été inauguré, je pense — le nouveau boulevard, c'était complètement vide autour. Et allez voir la quantité de maisons, d'édifices résidentiels, commerciaux qui se sont construits là. Mais c'est grâce à nos décisions. Donc, je pense que c'est important de le mentionner, de rendre hommage aux gens du ministère des Transports, qui ont fait un travail quand même assez incroyable dans ce secteur-là.

Donc, si on revient aux travaux, aux travaux de l'échangeur, on parle de 68 liens routiers dans ce secteur-là. On parle d'un débit moyen annuel: sur Charest, dans l'axe Charest, 75 000 véhicules; l'axe Robert-Bourassa, 64 000 véhicules. Donc, c'est drôlement important. Donc, la complexité en plus... il y a toutes sortes de bretelles. C'est les secteurs industriels qui sont aux abords, puis ça donne accès à plusieurs parcs industriels dans le secteur, au parc technologique, aux secteurs commerciaux, comme j'ai mentionné. Et rajoutez à ça que, tout autour, il y a le secteur

résidentiel aussi. Donc, ça amène une complexité quand même importante avec l'ampleur des travaux.

Et là, maintenant, il faut le mentionner, les travaux... les bretelles avaient atteint leur vie utile. Il y a eu, bon, quelques... Il y a eu même des démolitions importantes. Il y a quelques semaines, on avait fermé pour toute la fin de semaine pour permettre de démolir une partie de l'autoroute Charest qui passait au-dessus de Robert-Bourassa. Il reste évidemment du travail à faire. Et les personnes qui passent là, probablement qu'elles font... Moi, je passe là pratiquement tous les jours. Ils font probablement tous comme moi, on regarde toujours au-dessus, quand on passe, pour être sûr... Parce qu'on est conscient qu'il a atteint sa vie utile, ça se voit. Donc, on regarde toujours pour être sûr, pour être sûr qu'il va encore tenir, tenir longtemps.

Donc, il y a de la reconstruction très importante à faire. Le but, bon, c'est accroître la sécurité des usagers, améliorer les mouvements. Il y a des choses qui vont être faites pour le transport en commun aussi. Et la sécurité, très important, c'est la sortie qui embarquait sur... Quand on embarquait sur Robert-Bourassa, direction nord, je crois que c'était le carrefour, au Québec, où est-ce qu'il y avait le plus d'accidents, d'accrochages et d'accidents. Donc, on parle d'améliorer la sécurité, puis ça devient encore plus important.

Donc, comme j'ai dit, la partie autoroute Charest... il y a une partie de l'autoroute Charest qui a été démolie dans la bretelle, sur le viaduc qui a été démolie. Il va rester une deuxième partie. Il y a beaucoup, beaucoup de travaux qui sont en train de se faire. Il reste quelques années.

Donc, Mme la ministre et votre sous-ministre, j'aimerais savoir où est-ce qu'on en est dans l'étape... dans les étapes des différents travaux qu'il y a à faire. Je sais qu'il reste au moins deux ans. Comment ça se passe? Est-ce qu'on est dans les échéanciers? Est-ce qu'on est dans les coûts qui avaient été prévus? Comment tout se passe? Et quel bilan vous faites, là, jusqu'à maintenant? Et quelles étapes s'en viennent cette année? Il va y avoir des travaux jusqu'à la fin de l'année, peut-être même pendant l'hiver. Donc, à quoi on peut s'attendre, à quoi les automobilistes de Québec peuvent s'attendre dans les prochaines semaines, les prochains mois?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Merci, M. le Président. Alors, merci, collègue député. Alors, évidemment, le projet... le dossier de l'échangeur Charest—Robert-Bourassa à Québec, c'est un des gros dossiers dans la région de la Capitale-Nationale. Et effectivement, quand on fait ce genre de dossier là, on est certain qu'il y aura une perturbation du trafic, de la circulation, de la fluidité. Ça, c'est les inconvénients. Je dis souvent: On ne peut pas faire d'omelette sans casser des oeufs. Alors, quand on répare le réseau routier, ça crée des inconvénients. Donc, on remercie les gens, la population, de leur tolérance.

Évidemment, aux abords des chantiers routiers, il faut être prudent. Des fois, il faut faire des chemins de détour, des chemins de déviation. Alors, ça demande aux gens qu'ils soient plus compréhensifs, qu'ils prennent un peu plus de temps pour se rendre au travail, pour leurs déplacements, qu'ils planifient un petit peu plus de temps.

Mais il était... en fait, cet échangeur-là était dû. Donc, essentiellement, le projet, il consiste en trois choses, là: à réaménager complètement l'échangeur Charest—Robert-Bourassa

afin d'améliorer notamment les entrées et les sorties; d'aménager trois voies par direction sur Robert-Bourassa, ce qui offrira l'opportunité d'implanter des mesures pour privilégier le transport en commun sur cette autoroute; et, troisièmement, reconfigurer la courbe de l'autoroute Robert-Bourassa au sud de l'échangeur afin de réduire le nombre et la gravité des accidents. Vous en avez parlé tantôt, c'est un endroit qui était problématique et qu'on pourrait considérer, là, accidentogène ou plus à risque pour les accidents.

Alors, normalement, ce projet-là, il est planifié en deux phases. La première phase s'est commencée l'année dernière, elle était au coût de 30 millions de dollars, et la phase II va débiter cette année, donc c'est la phase... Elle, elle coûte 220 millions de dollars. Elle touchera principalement la direction est de l'autoroute Charest de même que plusieurs structures surplombant l'autoroute Robert-Bourassa. Donc, en 2010, il y aura... Sur la programmation, c'est 220 millions de dollars. Bien, en fait, ce n'est pas 220 qui va être dépensé en 2010, mais l'ensemble de la phase II, c'est 220 millions de dollars, et, en 2010, il y aura 74 millions d'investis sur le projet de l'échangeur Charest.

Alors, en fait, ce qu'il est important aussi de vous dire, c'est qu'on a une préoccupation, à travers ce projet-là, de transport collectif. Et, à ce jour, il y a déjà une voie réservée, sur 300 mètres, dans la bretelle du chemin Sainte-Foy, qui a été aménagée en direction sud au coût de 1,5 million. On a également investi près de 17 millions en 2008 pour la réalisation d'un autre segment de voie réservée sur l'autoroute Robert-Bourassa en direction nord, entre Père-Lelièvre et Félix-Leclerc, sur l'autoroute de la Capitale, et ça, c'était pour améliorer l'entrée et la sortie, là, au niveau du transport collectif, là, en attendant d'aménager complètement les voies de transport collectif.

Alors, c'est un très beau projet. Et je pense que, pour la région de la Capitale, c'est un gros projet routier qui... Le chantier se déroule très bien, et on espère une mise en service du nouvel échangeur en 2013, donc c'est quand même... Ça veut dire qu'il y aura des travaux, là, sur trois ans, qui s'échelonneront pour terminer les travaux.

Et, si je peux me permettre, M. le sous-ministre... S'il y a des compléments d'information peut-être pour le député, si vous me permettez, M. le Président, on pourrait passer la parole à M. Caron.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Caron, à vous la parole.

● (17 h 50) ●

**M. Caron (André):** Merci. Évidemment, rappeler que l'objectif évidemment des travaux, là, qui sont estimés à 250 millions, vise particulièrement la sécurité et la fluidité dans le secteur. Effectivement, M. le député l'a mentionné, c'est un secteur, particulièrement dans l'échangeur sud de Robert-Bourassa, où il y a eu plus d'accidents dans le secteur.

Peut-être rappeler aussi l'importance du boulevard, qui a connu, depuis l'ouverture du prolongement, une augmentation de plus de 50 % du temps de parcours. C'est le deuxième axe en importance au niveau du transport en commun, puisqu'il donne accès aux centres commerciaux, et à l'Université Laval, et à des cégeps, comme vous l'avez mentionné. Il y a déjà un certain nombre d'interventions qui ont été faites au niveau du transport en commun, d'examiner la faisabilité d'une voie réservée. Donc, c'est un élément qui sera pris en compte à l'intérieur de ça.

Il y a déjà des aménagements donc qui vont être complémentaires au réaménagement de l'échangeur, donc des investissements additionnels de 75 millions, des aménagements qui sont à être requis entre Lebourgneuf et l'Université Laval. Donc, il y aura des aménagements nécessaires, puisqu'il y a des intersections aux échangeurs Félix-Leclerc, Hamel, etc.

Les travaux ont commencé, comme je le mentionnais, en août 2009. Déjà, 30 millions de travaux ont été faits. Cette année, comme le mentionnait Mme Boulet, c'est 74 millions qui sont investis. Alors, ces sommes comprennent... Le défi au niveau de la réalisation de ces travaux — je pense qu'on a mentionné l'artère importante au niveau de la circulation, l'utilisation au niveau du transport en commun — c'est de maintenir la circulation tout en maintenant la sécurité au niveau du chantier. Donc, cette année, il y avait une démolition, une reconstruction complète d'une des structures. Et je pense qu'on peut souligner le fait que cette démolition a eu lieu la fin de semaine du 16 au 18 avril, le tout s'est déroulé correctement, la circulation a été déviée. Et, avec la collaboration de la ville de Québec et de plusieurs partenaires, nous avons élaboré un plan de communication, donc l'utilisation de différents moyens l'information, les panneaux à messages variables qui sont utilisés et des listes de diffusion spécifique, puisqu'on est... de part et d'autre de cette artère-là, il y a des parcs industriels, donc d'avoir une diffusion spécifique aux parcs industriels, aux services d'urgence, aux centres hospitaliers, aux réseaux de transport. Donc, on a permis de gérer la circulation cette année.

En plus, cette année, dans l'axe Charest, il y aura un aménagement à l'intersection... à quelques centaines de mètres de l'intersection Saint-Sacrement, un réaménagement, avec la ville de Québec, donc, qui doit être pris en compte au niveau de la circulation. Donc, un certain nombre de travaux vont se dérouler la nuit... essayer de perturber le moins possible les travaux qui sont là.

Donc, l'aménagement, pour répondre à votre question, on est à l'intérieur des budgets qui ont été prévus, à l'intérieur des échéanciers qui ont été prévus. Et le déroulement des chantiers, à venir jusqu'à maintenant, au niveau de la circulation, se déroule adéquatement, tout en mentionnant évidemment que ça a une incidence sur la circulation. Mais on assure que les sorties puissent être accessibles. Et, si les sorties ne sont pas accessibles dans l'axe Robert-Bourassa, on invite les usagers à profiter des autoroutes parallèles comme Henri-IV, qui est en avant, ou encore d'éviter le secteur à partir de Saint-Sacrement.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Vanier, ça va?

**M. Huot:** Ça va.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Maskinongé.

#### **Information aux usagers sur l'état des routes**

**M. Diamond:** Merci, M. le Président. C'est juste pour rassurer nos téléspectateurs. Je sais qu'ils sont beaucoup à nous regarder. C'est que je les invite à ne pas sortir leurs pelles à neige tout de suite, ni leurs grattoirs, mais on va parler un peu de nos hivers québécois.

Le personnel du ministère des Transports et, à coup sûr, la ministre savent très bien que les usagers de la route manifestent de plus en plus leur intérêt pour des moyens de transport à la fois efficaces, sécuritaires, respectueux de l'environnement, et tous conviendront que c'est une bonne chose en soi. En ce sens, l'AMTQ a pour mission d'assurer sans relâche l'entretien des routes sur son réseau quel que soit... quel... soit en été ou en hiver.

L'hiver comme nous le connaissons ici, au Québec, réduit inévitablement la mobilité de la population, des biens et des services. Ainsi, durant la saison froide, les interventions d'entretien sont importantes, puisqu'elles ont ultimement pour objectif le rétablissement et le maintien des activités socioéconomiques du Québec.

Ma question, M. le Président: On sait que le ministère des Transports déploie beaucoup d'efforts au niveau du déneigement des routes, mais qu'est-ce que l'AMTQ fait pour informer les usagers de la route?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** M. le Président, je passerais la parole, si vous me permettez, à la spécialiste, là, Mme Anne-Marie Leclerc.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Leclerc, vous êtes intervenue ce matin, alors allez-y. Vous avez la parole, Mme Leclerc.

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** Merci, M. le Président. Alors, la viabilité hivernale, effectivement, elle est au coeur de la mission même du ministère, qui cherche à assurer une mobilité en tout temps et en toute circonstance à la population. Donc, on est obligés de déployer beaucoup d'efforts pour améliorer la sécurité des usagers et surtout avoir une opération de déneigement le plus efficace possible.

L'utilisateur est invité à y contribuer. Vous avez parlé, plus tôt aujourd'hui, des pneus d'hiver. Mais aussi on les sensibilise beaucoup à s'informer, avant de partir, sur les conditions de circulation qui prévalent. C'est la raison pour laquelle le ministère des Transports a mis en ligne un service 511 Info Transports qui est bon en hiver pour savoir, pour connaître les conditions routières avant de partir, avant de s'acheminer vers quelque part, mais — et je vais faire une parenthèse — c'est aussi intéressant d'aller s'informer au 511 pour voir quels sont les travaux routiers qui sont en cours au Québec et quels sont les entraves, ou les barils, ou les T-RV-7 qu'il risque de rencontrer sur son itinéraire. Donc, c'est bon en hiver, mais c'est aussi bon en été. Donc, ce site, ce service a été... est démarré depuis un certain nombre d'années, et on peut vous dire que la population du Québec s'en prévaut beaucoup. L'année dernière, on a eu près de 100 000 consultations. Donc, c'est vraiment très important.

Donc, pour nous, communiquer avec l'utilisateur, c'est quelque chose de majeur, c'est quelque chose de stratégique pour assurer sa sécurité, mais aussi pour transmettre l'information qu'il y a des équipes de déneigement qu'il risque de rencontrer sur sa route lorsque les conditions météo sont désagréables pour un conducteur. Donc, c'est le...

**M. Bergeron (Verchères):** ...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères, on écoute Mme Leclerc, s'il vous plaît.

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** C'est le volet de sensibilisation des usagers. Par ailleurs, on surveille énormément le réseau routier de façon régulière également, soit par des patrouilles au niveau... pour faire de l'assistance à l'usager. Mais vous savez que, sur le réseau routier, il y a au-dessus de 400 caméras qui surveillent la circulation, la fluidité, et surtout, s'il y a des usagers qui sont en détresse ou qui sont mal pris, là, le long de la route, on va les dépanner très, très, très rapidement, les équipes du ministère sont les premiers intervenants. Ça prévaut en hiver et en été, mais l'hiver c'est particulièrement sensible, compte tenu des conditions de circulation.

Maintenant, pour l'entretien du réseau hivernal comme tel, on déploie énormément d'efforts pour avoir le maximum d'effectifs sur le terrain. On travaille en régie, à contrat, de différentes manières. Mais le réseau routier est constamment surveillé, et constamment déneigé, et mis à niveau par nos équipes et celles qui travaillent pour nous. Pour les aider, pour les appuyer, on a déployé des réseaux de stations météo routières. Parce qu'en déneigement il faut intervenir au bon moment avec les bonnes technologies, et nos stations météo nous permettent d'ajuster nos consommations de sel, nos consommations de fondants, nos façons de travailler également, et viennent ajouter à la précision des équipes.

C'est important de le savoir, c'est important de le connaître et de connaître ce qui s'en vient en système météo routier, puisque ça nous permet de mieux gérer les fondants, mieux gérer les épandages de sel de voirie. Vous savez qu'on est de plus en plus sensibles à l'utilisation optimale des sels, qui nous permet de préserver un maximum... particulièrement les milieux sensibles. Donc, sur le plan environnemental, on a aussi l'obligation de bien gérer nos quantités de sel, tout autant que pour la sécurité routière. Il ne s'agit pas de sortir pour mettre du sel, il faut que le sel soit efficace quand on sort aussi. Donc, ce n'est pas toujours le cas, et c'est souvent une mauvaise... Il faut faire attention aux mauvais gestes qu'on risque de poser avec des bonnes intentions.

Finalement, je voudrais mentionner un autre élément qui nous a beaucoup préoccupés au cours des dernières années, c'est les collisions par l'arrière de nos équipes... des véhicules de déneigement lorsque ces équipes-là sont à pied d'oeuvre sur la route et qu'il y a des problèmes de visibilité. Donc, on a complètement modifié... Si vous avez circulé l'hiver dernier, on a complètement modifié tout ce qui était signalisation derrière les véhicules de déneigement pour éviter les collisions par l'arrière, réintégré des systèmes stroboscopiques différents et équipé la lame... le côté extérieur gauche de la lame de côté de ce qu'on appelle une... ça dépend, moi, j'appelle ça une marguerite, ou une rosette, ça dépend de vos intérêts pour les fleurs. En fait, c'est une espèce de...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** Excusez-moi, j'ai...

**Des voix:** ...

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** Non, c'est... Il y a beaucoup de pétales. Donc...

**Des voix:** ...

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** Donc, c'est un petit équipement rétro réfléchissant qui est disposé à cet endroit-là, ce qui permet à un véhicule, un chauffeur qui s'en vient en direction opposée — donc, on parle de déneigement de route à double circulation — de voir très bien, de très bien distinguer l'extrémité de la lame de côté, qui est quelque chose qu'on ne voit pas nécessairement, surtout la nuit. Donc, ça permet très facilement de repérer l'extrémité et de se positionner correctement sur la route pour ne pas heurter cet équipement-là.

On pense qu'avec ces mesures-là on va être capables réduire beaucoup notre risque d'être heurtés par un véhicule qui suit les gros équipements de déneigement. Parce que, quand ces équipements-là sont sur la route, bien évidemment c'est parce qu'il y a de la neige à déplacer et il y a une sécurité accrue à obtenir.

● (18 heures) ●

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci, Mme Leclerc. En théorie, il nous reste à peu près six minutes, mais, d'un commun accord, on va suspendre jusqu'à ce soir.

Mais j'aimerais poser une question aux deux partis: Est-ce que vous aurez besoin des services des membres de la Société de l'assurance automobile pour ce soir? Sinon, on pourrait les libérer, puis ils pourraient aller écouter... Je regarde Mme Tremblay qui est une amatrice des Canadiens de Montréal, elle pourrait...

**Des voix:** ...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** J'imagine.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Je ne peux pas me tromper, tout le monde est amateur des Canadiens.

**M. Bergeron (Verchères):** ...avec Janvier Grondin, pour aller écouter le hockey, vous, là?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, est-ce que vous pouvez libérer les membres de la Société des alcools?

**Une voix:** Oui.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci beaucoup aux membres de la Société de l'assurance automobile. Merci de votre participation.

Et, compte tenu de l'heure, je suspends les travaux de la commission jusqu'à 19 h 30.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

(Reprise à 19 h 33)

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** ...commencer nos travaux.

**Des voix:** ...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je

demanderais à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir fermer la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'année financière 2010-2011.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements pour la troisième partie de la séance?

**Le Secrétaire:** Oui, M. le Président. M. Drolet (Jean-Lesage) est remplacé par Mme Gonthier (Mégantic-Compton).

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci. Puisque nous débutons nos travaux à 19 h 33, y a-t-il consentement pour poursuivre la séance au-delà de l'heure prévue, c'est-à-dire 21 h 33?

**M. Ouellette:** Il y a consentement, M. le Président.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci. Alors, sans plus tarder...

**Des voix:** ...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Sans plus tarder, nous allons commencer avec l'opposition officielle. Et je laisse la parole à...

**Des voix:** ...

**M. Ouellette:** ...tu finissais.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Est-ce que je mets fin aux travaux ou si...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Huot:** Il n'y a plus de question, M. le Président.

**Des voix:** ...

**M. Bergeron (Verchères):** ...c'est eux autres qui commencent? Voilà. Puisqu'il le faut.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Merci, M. le Président. D'après ce que je comprends, Mme Tremblay et M. Grondin sont ensemble quelque part pour voir le Canadien tirer de l'arrière. Enfin, on va leur souhaiter une bonne fin de partie. Pendant ce temps-là, nous allons poursuivre l'étude des crédits du ministère des Transports. J'aimerais parler de l'autoroute 19.

**Des voix:** ...

**M. Bergeron (Verchères):** On commence la soirée, M. Gagnon.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Bergeron (Verchères):** Si je me fie à certaines des réponses que vous m'avez données hier, je les amènerais.

## **Prolongement de l'autoroute 19 à Laval**

Écoutez, à l'étude des crédits de l'an dernier, on nous disait avoir lancé une étude d'opportunité dont les résultats devaient être connus d'ici l'été. En fait, on sait que cette étude était attendue depuis l'automne 2008. La région attend impatiemment — et là je parle évidemment des Basses-Laurentides, je parle de Laval — attend impatiemment la conclusion de ce dossier. Mme la ministre n'est pas sans savoir que mon collègue de Blainville, moi-même et notre collègue de Vimont avons participé à une rencontre avec la ministre responsable de la région, la députée de Fabre, et, à ce moment-là, tout indiquait que le dossier était sur les rails et qu'on devait éventuellement procéder sous peu. Alors, peut-être, simplement nous mettre au fait, Mme la ministre, de l'état d'avancement de ce dossier et nous dire si tant est qu'on est en... qu'on peut s'attendre... qu'on puisse s'attendre à des nouveaux développements incessamment.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Alors, merci, M. le Président. Alors, je réitère et je maintiens ma position, M. le député de Verchères, que cette autoroute-là, c'est un projet qui nous tient à coeur, qu'il faut... De toute façon, je pense que c'est un incontournable parce que la croissance démographique de cette région-là le justifie pleinement et totalement. Et je dirais même qu'il ne faut pas penser pour dans deux, trois ans, il faut penser dans 15 puis dans 20 ans parce qu'il y aura une croissance importante au cours de la prochaine décennie.

Alors, moi, ce que... Il y a des choses qui ont été travaillées. Il y avait des projets qui avaient été regardés. Il y avait plusieurs scénarios qui avaient été analysés. Maintenant, le projet ou le scénario qui avait été retenu par le ministère a été présenté à mes collègues, à mes collègues du côté ministériel. Maintenant, moi, j'ai parlé avec le maire de Bois-des-Filion également, je lui ai dit qu'on s'en venait avec quelque chose. Mais peut-être que M. Gagnon peut vous donner plus de détails, et, si jamais... Je peux revenir, là, si jamais... Mais c'est un projet qu'incessamment on devra annoncer.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Jacques):** Merci, M. le Président. Alors, effectivement, ce qu'on avait confié comme étude il y a déjà un an ou deux, c'est une étude d'opportunité, donc une étude qui nous permet d'analyser différents scénarios d'intervention dans cet axe, qui est lourdement achalandé, on en convient. On a tous été un peu pris par surprise à l'époque où on a déplacé l'axe de l'autoroute 19 à cet endroit-là dans la nouvelle emprise de l'autoroute... c'est-à-dire on a déplacé la 335 dans l'emprise de l'autoroute 19 qui était déjà prévue à cet effet-là. Il s'est avéré que les volumes de circulation qu'on avait simulés à ce moment-là ont été doublés, voire triplés à la hauteur de Bois-des-Filion. Donc, l'axe qu'on pensait pouvoir être efficace pendant plusieurs années s'est avéré lourdement achalandé dès les premières années de mise en service.

Donc, cette étude d'opportunité là nous a permis d'analyser différents scénarios. Elle est terminée. Il y a différents scénarios, donc, qui ont été mis sur la table.

Mme Boulet vient de vous mentionner que ces scénarios-là ont été présentés à ses collègues. Il reste maintenant à finaliser une décision pour pouvoir avancer plus à fond dans cette étude-là.

Vous savez qu'à partir de l'étape actuelle, dès qu'on aura pris une décision sur le scénario à privilégier, il reste plusieurs étapes à franchir. Il faut soumettre ce projet-là au ministère de l'Environnement parce qu'il est soumis à la Loi sur la qualité de l'environnement et donc au processus qui en découle. Sans aucun doute que ce projet-là va nous amener en audiences publiques parce qu'aujourd'hui des projets nous amènent tous en audiences publiques.

Donc, c'est des étapes qui restent assez longues, étant donné qu'on a juste complété celle de l'étude d'opportunité, on n'a pas encore complété les avant-projets ni les avant-projets définitifs, on n'est pas à l'étape des plans et devis non plus. Alors, c'est sûr qu'en termes d'échéancier, à partir du moment où la décision sera arrêtée et que le gouvernement aura décidé d'aller de l'avant avec celle qui a été privilégiée, on en a encore sans aucun doute pour deux à trois ans, peut-être quatre ans, avant de pouvoir procéder à la mise en service de ce nouveau lien là, qui consistera fort probablement à doubler la capacité qu'on a actuellement, parce qu'encore une fois, comme j'ai dit précédemment, elle est lourdement achalandée.

● (19 h 40) ●

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** M. le Président, j'avais le goût de poser une seule question, mais je pense que je vais devoir en poser deux, à la lumière de la réponse que vient de me donner M. Gagnon. C'est bien évident que plus vite la décision sera prise, plus vite le processus de deux à trois ans auquel vous faisiez référence va pouvoir se mettre en branle. Donc, est-ce qu'on peut s'attendre à une décision qui sera prise très prochainement? Première question.

Et, la deuxième question, vous parliez d'audiences du BAPE, d'un processus du BAPE, puis d'audiences publiques. Moi, je veux bien. Puis j'ai déjà donné l'assurance que, de notre côté, nous allions collaborer pleinement puisqu'il en va de l'intérêt de la population de la région. Ceci dit, la dernière affirmation de M. Gagnon m'a fait un petit peu sursauter, lorsque vous dites qu'on veut accroître la capacité. Moi, j'avais cru comprendre, jusqu'à tout récemment, jusqu'à la rencontre avec la ministre responsable de la région, qu'il s'agissait de finaliser les tronçons qui sont simples pour les rendre doubles pour faire en sorte que cette deuxième voie soit une voie réservée pour le transport en commun et le covoiturage. Est-ce qu'il y a des changements dans le scénario, au moment où on se parle, ou est-ce qu'on s'en va toujours dans cette direction-là?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Jacques):** En fait, pour être plus précis, comme j'ai dit précédemment, on a analysé plusieurs scénarios, du scénario simple, qui consisterait à doubler la voie, la voie actuelle qui est utilisée, là, la voie de l'autoroute 19... de la 335, parce qu'on l'appelle la 335. On pourrait procéder à un doublement à deux voies contiguës, sans séparation centrale, donc de nature plus route nationale à grand débit, on pourrait la doubler sous forme d'autoroute, tel qu'on l'avait imaginé à un certain moment donné. Donc,

on pourrait envisager des autoroutes avec des échangeurs à plusieurs intersections, à une, ou deux, ou trois, ou quatre intersections. Donc, tous ces scénarios-là ont été analysés.

C'est sûr que l'orientation qui est privilégiée, c'est celle de lui donner la plus grande capacité possible, étant donné l'achalandage considérable. Encore une fois je répète que — pour vous donner des chiffres précis — quand on avait déplacé l'autoroute 335 dans l'axe de l'autoroute 19 à l'époque, on avait prévu qu'au pont de la 344 il y aurait l'équivalent de 17 000 véhicules par jour. Moins d'un an plus tard, il y en avait 35 000. Alors, c'est sûr et certain que l'accroissement de capacité qu'on va devoir envisager, qui est l'un des scénarios qui a été privilégié, va permettre d'assumer la pleine fluidité de la circulation à cet endroit-là. Donc, on va lui donner une capacité suffisante pour répondre aux besoins de ce secteur-là, qui est en forte croissance domiciliaire.

**Mme Boulet:** Et, si je peux compléter...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** C'est clair qu'il y aura du transport collectif puis une voie réservée, c'est clair. Maintenant, la façon dont je comprends votre vision, c'est qu'il y a la voie actuelle plus... il y aurait une voie réservée. C'est parce que le concept n'a pas été dévoilé à l'heure actuelle. Mais c'est un gros projet, M. le député de Verchères, là, ce n'est pas... C'est un gros projet avec beaucoup de... beaucoup d'investissements, là. Mais...

**M. Bergeron (Verchères):** ...

**Mme Boulet:** ...mais ce que je peux vous garantir, c'est qu'il y aura une voie réservée pour du transport en commun. Est-ce qu'il y aura juste une voie, là? Tant que le concept n'aura pas été dévoilé, là... Mais c'est un gros projet, c'est un projet majeur en termes d'investissement routier, là.

**M. Bergeron (Verchères):** Ça n'a l'air de rien, mais je suis quand même un gars assez perspicace, donc je lis entre les lignes qu'on parle de trois voies dans un sens puis trois voies dans l'autre.

**Mme Boulet:** Ça me semble... En tout cas, moi, je n'ai pas le concept final. Je sais qu'il a été... En fait, je l'ai vu, mais là, moi, ça fait... en janvier. Moi, je pense que...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** Non, c'est parce que, moi, je l'ai vu en janvier, là. Vous l'avez vu, vous autres, dernièrement. Je ne sais pas s'il a évolué. Mais ce n'est pas... C'est un concept qui est... C'est un gros chantier.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères, ça va bien? Après 19, c'est 20? Vous pouvez continuer.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Bergeron (Verchères):** Et on peut s'attendre à une annonce...

**Des voix:** ...

**M. Bergeron (Verchères):** On ne vous dérange pas trop?

**Mme Boulet:** Non, non. Allez-y. C'est parce que vous ne posez pas de question.

**M. Bergeron (Verchères):** Oui, mais j'étais en train d'essayer d'en poser une, là.

**Mme Boulet:** O.K. Bien, en fait, c'est parce que... c'est... Bien, écoutez, c'est parce qu'aujourd'hui... On voulait en parler avec les maires dans un premier temps. Moi, j'attendais de ma collègue, Mme Courchesne, son agenda ou la possibilité, là, qu'elle avait qu'on puisse discuter avec les maires en question. Alors, je ne peux pas, aujourd'hui, là... je ne veux juste pas devancer les... ce qui n'a pas été annoncé ou ce qui n'a pas été présenté aux maires de la région, discuté avec eux. Alors, mais on vous reviendra, parce que c'est quelque chose qu'on devait faire. Vous avez posé la question. C'est une annonce à très court terme, là. Mais on doit d'abord et avant tout présenter le projet qui a été retenu aux élus municipaux de la région. Je pense que ce sont des partenaires de premier plan. Alors, c'est l'étape... Moi, j'attendais après ma collègue pour savoir, là, quand est-ce qu'on pouvait contacter les maires.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Merci. Je comprends qu'on ne peut pas vraiment aller plus loin aujourd'hui sur ce dossier-là, ça fait qu'on aura certainement des nouveaux développements incessamment.

### Remplacement des voitures du métro de Montréal

M. le Président, un dossier qui défraie la manchette depuis plusieurs jours, sinon plusieurs semaines, sinon même plusieurs mois, sinon même plusieurs années, l'achat des nouvelles voitures du métro de Montréal. Le rapport de Hatch, me dit-on, est complété. Quand ce rapport sera-t-il soumis à la STM, au gouvernement? Quand la décision sera-t-elle prise quant au fait d'aller ou non en appel d'offres?

Je veux dire, je pense que c'est un secret de Polichinelle que le rapport de Hatch va confirmer la conformité de l'offre de CAF. Conséquemment, est-ce qu'on a l'intention éventuellement d'aller en appel d'offres ou de passer outre l'appel d'offres puis d'en venir à l'entente initiale avec Bombardier-Alstom? Et, si on décide d'aller de l'avant avec l'entente initiale avec Bombardier-Alstom, est-ce que c'est au coût unitaire de 300 voitures ou au coût unitaire négocié pour 700 voitures plus les options?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Oui. Alors, M. le Président, il y a beaucoup de questions, puis il y en a plusieurs auxquelles je ne pourrai pas répondre, là, parce que le rapport de la firme indépendante qui a été engagée par la STM pour analyser l'avis d'intention déposé par l'entreprise espagnole n'a pas été déposé encore à la Société de transport de Montréal. Donc, ce rapport-là devra être déposé à la Société de

transport, et après il y aura un examen, là. La STM et le gouvernement, le ministère vont analyser les résultats de ce rapport-là, les recommandations ou les analyses qui ont été faites. Alors, aujourd'hui, je ne suis pas en mesure, là...

Je comprends, là, qu'on attend tous avec beaucoup d'impatience l'aboutissement de ce dossier-là. Alors, mais, pour ce soir, je ne suis pas en mesure de vous donner la réponse parce que, tant qu'on n'a pas reçu ce rapport-là, qu'il n'a pas été analysé, regardé par le gouvernement, par le ministère et par la STM... Pour l'instant, il est prématuré, là, de connaître la conclusion. Il nous manque des données dans l'analyse qui doit être faite avant de conclure sur l'orientation ou la direction que prendra le gouvernement dans ce dossier-là.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**Mme Boulet:** C'est là qu'on en est, M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** Et, si je vous pose la question: Quand ce rapport sera-t-il déposé?, allez-vous me répondre: Demain?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Bien là, aux dernières nouvelles, là, c'est dans les prochains jours, mais je n'ai pas de journée, là. On ne m'a pas donné de... il n'y a pas de date d'arrêtée, là. La STM l'attend dans les prochains jours, là.

**M. Bergeron (Verchères):** Et, si on confirme que CAF... la conformité de l'offre de CAF en tous points, est-ce que le gouvernement est d'avis que ça nous oblige ou que ça nous enjoint à aller en appel d'offres, ou est-ce qu'il y a une volonté de la part du gouvernement de répondre aux demandes qui nous sont adressées de façon instantane, ces jours-ci, par les gens du consortium Bombardier-Alstom à l'effet d'aller de l'avant avec l'entente initiale conclue? Et, le cas échéant, est-ce que ce sera au coût unitaire de 300 voitures ou au coût unitaire négocié de 700 voitures plus les options?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Écoutez, c'est prématuré, là, c'est... Pour l'instant, moi, je n'ai pas l'ensemble des éléments qui me permettent de faire le tour de la question ou de faire la réflexion complète. Mais, dès qu'on aura plus d'éléments, M. le député de Verchères, dès qu'on aura plus d'éléments, c'est certain qu'on devra aller devant la population et annoncer la décision du gouvernement.

Il a fallu faire cet avis d'intention là suite aux modifications significatives du contrat de base qui était négocié avec le consortium Bombardier-Alstom. Et vous vous appellerez que leur appel d'offres... dans le premier appel d'offres, le consortium a déposé une proposition qui était non conforme. Le MAMROT a permis qu'on aille en négociation de gré à gré avec le consortium, avec certaines conditions, et, dans les conditions imposées par le MAMROT, c'était que, s'il y avait des changements significatifs sur la nature du contrat et qu'on devait émettre un avis d'intention international...

Et, M. le Président, on est passé de 342 véhicules, avec 126 véhicules en option, à un contrat de 765 véhicules plus 288 véhicules en option, donc plus de 1 000 wagons. C'est un des gros contrats qu'on... On essaie de trouver des comparatifs, là, à travers le monde et on n'en trouve pas. Donc, c'est un contrat très important. Alors, on est allés en avis d'intention, tel que le décret du MAMROT nous le demandait. Et, comme je vous dis, dès qu'on sera en mesure... On n'a pas vu le rapport de la firme Hatch. Alors, dès qu'on aura le rapport, on va prendre le temps de l'analyser, de voir ce qu'il contient, et le gouvernement prendra sa décision à partir de ces éléments-là.

● (19 h 50) ●

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron (Verchères):** M. le Président. À défaut de pouvoir vous poser des questions ici puis d'obtenir des réponses ici, on trouvera d'autres forums pour vous poser les questions puis pour obtenir les réponses.

**Mme Boulet:** M. le député, vous savez tout aussi bien que moi que, là, je ne peux pas. Quand je peux vous donner des réponses parce que je les ai, je les donne volontiers, je n'ai jamais... Mais, quand je ne suis pas rendue là, je ne peux pas vous donner une réponse que je ne connais pas, M. le député de Verchères, malheureusement.

### Reconstruction de l'échangeur Turcot, à Montréal

**M. Bergeron (Verchères):** Alors, merci, M. le Président. On va passer à l'échangeur Turcot. Puisqu'on est dans les gros dossiers, aussi bien les épuiser.

**Une voix: ...**

**M. Bergeron (Verchères):** Non, non, il en reste encore un peu, sois sans crainte.

M. le Président, il s'est passé quelque chose, ces derniers jours, de pour le moins troublant. Au terme des audiences du BAPE, au terme du rapport du BAPE, le gouvernement aurait présenté à la ville de Montréal une nouvelle hypothèse. Cette nouvelle hypothèse est apparue à ce point intéressante à la ville de Montréal que la ville de Montréal est arrivée elle-même avec sa propre hypothèse. Le jour où cette hypothèse a été rendue publique, d'après ce que j'en comprends, le gouvernement et la ville de Montréal en discutaient depuis à peu près deux semaines et demie, trois semaines, au moment où la ville de Montréal l'a rendue publique.

Le jour même où l'hypothèse a été rendue publique par la ville de Montréal, du bout des lèvres, la ministre et le ministre des Finances, responsable de la région de Montréal, ont dit être disposés à considérer la proposition de Montréal, tout en ayant fait circuler des chiffres qui avaient tendance à le discréditer, tant en ce qui concerne les coûts qu'en ce qui concerne l'échéancier de réalisation. Le lendemain, prenant un petit peu tout le monde par surprise, la ministre a déclaré que le projet de la ville de Montréal était rejeté et que les chiffres allaient lui être présentés, à la ville de Montréal, une semaine plus tard.

Ma question, fort simple: Si la ministre avait en main des chiffres qui lui permettaient, moins de 24 heures plus

tard, après avoir dit qu'elle le considérerait, de le rejeter du revers de la main, pourquoi ces chiffres n'ont-ils pas été présentés immédiatement à la ville de Montréal et qu'il aura fallu une semaine de plus pour que ces chiffres soient présentés à la ville de Montréal?

Sincèrement, ça nous amène à penser qu'ou bien les chiffres n'étaient pas, à ce moment-là, tout à fait complétés ou bien on n'est vraiment pas dans une atmosphère de collaboration avec le principal partenaire dans ce dossier-là, à savoir la ville de Montréal, lorsqu'on rejette un projet du revers de la main sur la base de chiffres qu'on ne se donne même pas la peine de leur présenter.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Ça va aller, Jacques?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Gagnon.

**Mme Boulet:** ...M. Gagnon peut vous répondre.

**M. Gagnon (Jacques):** En fait, M. le député, la réponse est fort simple. On avait donné à Mme Boulet l'évaluation préliminaire du concept que la ville nous avait présenté effectivement quelques semaines auparavant. Mais vous comprendrez qu'avec un concept comme la ville nous a présenté, qui était un concept qu'on pourrait appeler embryonnaire, et avec le peu de caractéristiques techniques qui étaient attachées à la présentation qu'ils nous ont faite, il a fallu quand même faire un certain travail, nous autres, d'évaluation assez rapide, parce qu'on avait convenu avec la ministre et le maire de Montréal de lui revenir assez rapidement sur à la fois les analyses techniques qu'on faisait de leur concept et les analyses financières qui en découlaient. Donc, on avait donné une première évaluation à Mme Boulet assez rapidement pour qu'elle ait en tête l'ordre de grandeur du concept qui nous avait été présenté par la ville, un ordre de grandeur qui était très réaliste mais qu'on n'avait pas encore structuré de manière suffisamment documentée pour pouvoir le présenter à la... C'est essentiellement pour cette raison-là qu'on a pris quelques jours de plus.

Mme Boulet, quelques jours plus tard, nous avait demandé de transmettre les données précises à la ville de Montréal. On devait les transmettre le vendredi après-midi, et c'est moi qui ai pris la responsabilité, vers 5 heures de l'après-midi, d'aviser le cabinet que je ne pourrais pas les présenter à la ville de Montréal parce que la forme dans laquelle je les avais reçues était insuffisamment explicite pour les envoyer à la ville de Montréal. Alors, j'ai demandé l'autorisation de prendre deux jours de plus pour pouvoir les envoyer le lundi, les structurer de manière plus compréhensible, plus facile, donc, à interpréter pour la ville, mais surtout pour leur présenter dans une forme qui puisse être comparée à l'évaluation de notre propre projet.

Donc, la structure d'évaluation du concept de la ville a été présentée exactement selon les mêmes catégories qu'on avait procédé pour évaluer notre propre projet, tout ça étant basé sur la prémisse suivante, c'est que la meilleure manière qu'on avait d'évaluer la valeur du concept de la ville de Montréal, c'était d'abord de se partir de notre propre concept à nous autres, étant donné qu'on est... on était quand même... on est quand même deux ans en avance, en termes d'état d'avancement de notre dossier, on est à l'avant-projet définitif

ou presque. Donc, notre évaluation de notre propre projet à nous autres, on était capables de l'établir assez fidèlement. Elle était déjà établie depuis un certain temps. Et la méthodologie qu'on a utilisée, c'est de regarder qu'est-ce qui est additionnel à notre concept, qui découle du concept de la ville. Donc, on a essayé de comprendre, techniquement parlant, les contraintes que le concept de la ville pouvait présenter et on a essayé d'évaluer précisément les coûts additionnels qui seraient générés par la mise en place éventuelle d'un concept comme celui qui nous avait été présenté.

On en est venus rapidement à la conclusion que, pour y arriver, il n'y avait qu'un seul scénario, étant donné que, sur le plan technique, le concept qui a été présenté par la ville se situe exactement à la même hauteur, il est exactement au même endroit que l'échangeur Turcot actuel. Mais vous savez tous que, dans notre concept à nous autres, on utilise l'échangeur actuel comme voie de déviation temporaire jusqu'à ce qu'on ait reconstruit le nouvel échangeur, ce qu'on ne peut pas faire dans le concept de la ville, étant donné, tout simplement, que les... de leur concept sont exactement les mêmes, ou à peu de choses près, que les évaluations qu'on a dans le Turcot actuel et sont aussi exactement au même endroit, là. Vous comprenez, on ne peut pas construire deux structures à la même place, là, c'est évident.

Donc, techniquement parlant, la seule manière d'y arriver, c'est de construire des voies temporaires, autant dans l'axe nord-sud que dans l'axe est-ouest, mais des voies temporaires qui doivent être des voies temporaires à grand débit, parce que c'est quand même l'autoroute 15 sud, la 15 Nord, 15 Sud, et c'est quand même l'axe 20-720, donc des voies de déviation d'une... je ne dirais pas d'une très grande importance, mais quand même d'une grande importance, mais aussi en structures, parce que les deux voies en question vont se chevaucher, il faut chevaucher aussi des voies ferrées qui sont existantes, donc il faut assurer le maintien du trafic ferroviaire, des voies du CN principalement, et il faut assurer le maintien des voies de circulation qui sont assurées actuellement par l'échangeur Turcot.

Et c'est sur cette base-là, donc, qu'on a évalué, en termes de structures additionnelles nécessaires, on a évalué à près de 100 000 m<sup>2</sup> les structures additionnelles requises pour les voies de déviation. Et leur concept propre, sans les voies de déviation, dans le concept qui nous a été présenté par la ville — c'est un des chiffres qui ont été déposés auprès de la ville — ils ont 241 000 m<sup>2</sup> de structures dans le concept qui nous a été présenté par la ville, alors que, dans le nôtre, on en a 62 700. Alors, vous comprendrez qu'avec près de quatre fois plus de structures dans le concept de la ville, ce n'est pas anormal que le concept de la ville coûte quatre fois plus en termes de coûts, uniquement pour les structures, auxquelles il faut ajouter les voies de déviation, qui sont elles-mêmes de 100 000 m<sup>2</sup>.

Alors, c'est cette structure-là qu'on a voulu détailler auprès de la ville, pour qu'ils la comprennent bien, et on les a même rencontrés cette semaine pour leur donner plus d'explications verbales, techniques, parce qu'on leur avait transmises par courrier lundi. Alors, on les a rencontrés mardi pour pouvoir leur expliquer plus en profondeur la nature des évaluations techniques qu'on a faites et la structure d'évaluation des coûts. C'est exactement... et c'est pour cette simple raison-là qu'on a pris quelque jours de plus, pour que le document soit présenté de façon claire, qu'il puisse être comparé à notre propre structure d'évaluation et qu'ils puissent comprendre les contraintes techniques qu'on avait évoquées quant à la mise en place de leur propre concept.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci, monsieur. Il vous resterait 30 secondes. Voulez-vous le reporter à l'autre bloc? D'accord. Et on y va du côté du parti ministériel. Et je reconnais M. le député de Chomedey.

### Prolongement de l'autoroute 25, à Laval

**M. Ouellette:** Merci, M. le Président. M. le Président, vous aviez incité tantôt le collègue de Verchères à traverser de la 19 à la 20, mais je vais plutôt, moi, sauter sur la 25, parce que c'est dans le... on est dans le même axe puis sur la même île.

**Une voix: ...**

● (20 heures) ●

**M. Ouellette:** On est sur la même île aussi. Ça fait qu'on fait juste changer de comté, pour Laval, parce que la 19... la 15... la 13, la 15, la 19 et la 25 séparent les cinq comtés à Laval.

Donc, je veux vous parler de la 25, Mme la ministre, parce que, pour tous les Lavallois, la 25, ça fait plusieurs années qu'on entend parler de la 25. D'ailleurs, notre ancien collègue, Maurice Clermont, le député de Mille-Îles, avait fait sa campagne, en 2003, sur «Pas de pont, pas de Clermont», là, et c'est resté dans les annales. Et je pense même qu'on va faire faire une petite plaque qu'on devrait visser en quelque part, là, sur le bord du pont pour souligner les efforts de M. Clermont pour le pont de la 25.

Je veux faire un petit retour dans le temps par rapport à l'autoroute 25 parce que ça a été une autoroute en PPP, et, avec tout ce que c'est que j'entends depuis que je suis en politique, je vous dirai que ce n'est pas toujours des commentaires louangeurs qui touchent les PPP, mais je pense que c'est important de parler de l'autoroute 25 parce que c'est un exemple.

Et déjà, je pense, en 2003, avec la ténacité du député de Mille-Îles... et puis il y a eu plusieurs tentatives du gouvernement du Québec, et particulièrement du ministère des Transports, pour donner vie à ce projet-là. Et, en 2005, il y a eu un décret pour que le projet de l'autoroute 25 prenne son envol, en spécifiant les différentes conditions de réalisation du projet. Ce qu'on voulait faire à l'époque, c'était de compléter le réseau autoroutier dans la partie nord-est de la grande région de Montréal pour désengorger cette partie-là, donner un plus grand accès, être en développement durable aussi pour désengorger la 19 et la 15, qui sont des stationnements tous les jours de la semaine. Et je pense aussi qu'on voulait aller... on voulait améliorer les services de transport en commun entre Montréal et Laval.

C'est sûr qu'avec le projet de l'autoroute 25 on désengorgeait les rues dans tout le transport de marchandises, et ça permettait d'avoir une circulation différente, et les transports de marchandises avaient une autre avenue que de passer sur les rues, autant à Laval qu'à Montréal. C'est le MTQ, donc le ministère des Transports, qui s'est vu confirmer que le mode de réalisation, c'était pour être en partenariat public-privé. Et il y a une entente de partenariat qui a été conclue avec un partenaire privé, qui est Concession A25. Déjà en 2009 — et c'est très rare que les médias parlent en bien de certains projets — déjà en 2009, il y avait sur le fil de presse un article de Dany Doucet, du *Journal de Montréal*, qui disait que voilà longtemps au Québec qu'on n'a pas vu «un chantier rouler comme sur des roulettes, en respectant ses coûts et ses échéanciers». C'était le 4 avril 2009.

On a eu l'occasion, dans les derniers mois, aussi de voter la loi qui va permettre des péages sur l'autoroute 25 et sur un chiffre un peu plus gros, que mon collègue vous parlera dans quelques minutes, que mon collègue d'Orford vous parlera dans quelques minutes. Et, non, ce n'est pas la 10. On va grossir le chiffre.

Et encore dernièrement, en fin de semaine, le 2 mai, dimanche, bien M. Doucet récidivait dans *Le Journal de Montréal*, à ma grande surprise...

**Une voix:** ...

**M. Ouellette:** Absolument pas. Absolument pas, mais je croirais... Je lisais que M. Toutant, le P.D.G. du consortium, s'était fait des nouveaux amis avec le PPP de l'autoroute 25. Et il ne se gêne pas pour le dire. Il était même prêt à donner des noms. Il s'est fait des nouveaux amis à Laval puis à Montréal tellement ça va bien. Bien, ça va tellement bien que, pour les quelques auditeurs qui nous écoutent ce soir, parce que la majorité sont pris dans des occupations... Probablement qu'ils regardent la présidente de la SAAQ avec le député de Beauce-Nord, là...

**Une voix:** ...ils vont nous regarder en reprise.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Ouellette:** ...et qu'ils vont effectivement nous regarder en reprise, là. J'aimerais ça, Mme la ministre, qu'étant donné que c'est un grand projet puis que je sais que vous êtes très méticuleuse dans tous ces projets-là, j'aimerais ça que vous nous donniez l'état d'avancement du projet de la 25, que vous nous parliez un peu des péages, qu'est-ce qui va être sur la 25, puis l'échéancier, parce que le collègue de Verchères était très... pas juste intrigué, mais il était très intéressé par les échéanciers de la 19. On pourra peut-être l'aider dans les échéanciers de la 25, et ça permettra effectivement de répondre à certaines de ses interrogations.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Alors, merci beaucoup. Alors, merci au collègue de Chomedey pour sa question. Alors, tantôt, j'inviterai Mme Sandra Sultana, qui est — Sandra est avec nous — alors, la spécialiste des PPP, de l'autoroute 25 et de l'autoroute 30. Alors, pour les péages puis tout ça, je pense que c'est elle qui est peut-être la mieux placée.

Alors, essentiellement c'est un beau projet de partenariat public, la 25. Et on est content parce que les travaux se réalisent rondement, on respecte les échéanciers et les coûts. Et assez rapidement les gens seront en mesure de circuler sur le pont de l'autoroute 25. Alors, je le répète, c'est un pont de six voies au-dessus de la rivière des Prairies. C'est un pont de 1,2 km. Il y a des voies réservées, autant du côté de Montréal que du côté de Laval, et c'est en circulation libre sur le pont, et il y a des pistes multifonctionnelles également.

Alors, ce qu'il est important de dire, c'est que les paiements au partenaire, c'est un montant de 207 millions de dollars, l'engagement avec le partenaire. Et, par la formule PPP, il y a une économie qui a été estimée, pour le gouvernement, à la hauteur de 226 millions de dollars par rapport au mode conventionnel. Alors, évidemment, pour

les paiements au partenaire, il y a deux façons, finalement. Il y a ce qu'on appelle des paiements, pour les quatre premières années, pour la conception, la construction, et il y a des paiements de disponibilité pendant les 31 années subséquentes, donc, qui comprennent le capital d'exploitation et l'entretien.

Alors, les tarifs, ça va être de 1,20 \$ par essieu en période de pointe et de 0,90 \$ par essieu en période hors pointe. C'est un système de péage électronique, donc les gens n'auront pas à arrêter. Ils vont peut-être se faire photographier. On avait eu tout un débat sur les photographies. Alors, Sandra, peut-être, pourra nous donner plus de détails.

Alors, les travaux sont avancés à 70 %, à l'heure actuelle, l'état d'avancement des travaux. Et le montant qui est prévu... le montant qui est prévu, M. le Président, pour cette année, pour 2010-2011, c'est des investissements de 129 millions de dollars. Et, en période de pointe, ce projet permet de créer ou de maintenir plus de 400 emplois, M. le Président.

Et ce qui est intéressant, c'est que le pont va diminuer la congestion au niveau des véhicules, la congestion autoroutière, donc moins de temps d'attente pour traverser les ponts, pour se rendre sur l'île. Donc, ça va améliorer la fluidité des transports, donc ça va contribuer à la réduction de 25 000 tonnes de gaz à effet de serre. Et, si on y inclut l'apport en diminution de tonnes de gaz à effet de serre du métro de Laval, on parle d'une diminution de 40 000 tonnes de gaz à effet de serre, en incluant, là, le projet du métro de Laval, là, qui a été mis en service au cours des dernières années.

Alors, peut-être que Sandra pourrait venir nous donner un petit peu plus de détails. L'échéancier de réalisation, en fait l'ouverture, la mise en service est toujours planifiée pour juillet 2011. Est-ce qu'on sera capables de devancer les travaux? Peut-être que Sandra a des bonnes nouvelles à nous annoncer. Est-ce qu'on sera capables d'aller à l'automne 2010? Mais on est très fiers. C'est un beau projet qui se déroule très bien, M. le député. Alors, peut-être, Mme Sultana a peut-être plus... une mise à niveau peut-être plus fraîche que la mienne, là. Alors, on va avoir les dernières nouvelles.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Est-ce qu'il y a consentement?

**Des voix:** ...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Oui. Mme Sultana, si vous voulez vous identifier, s'il vous plaît, votre nom, votre titre, et ensuite vous avez la parole.

**Mme Sultana (Sandra):** Merci, M. le Président. Alors, Sandra Sultana, je suis directrice du Bureau des partenariats public-privé au ministère des Transports. Je pense que Mme la ministre a à peu près tout dit. Il ne me reste presque plus rien à compléter.

En effet, le projet a été... le partenariat public-privé a été signé en septembre 2007. Ça avance rondement. Ça progresse très bien. Pour ceux qui ont été dans le coin pour voir le chantier, c'est un chantier qui progresse très bien. On est à 70 %... on pourrait même dire à 75 % d'avancement. La mise en service, elle est prévue en juillet 2011. Le partenariat privé avait jusqu'en septembre 2011 pour mettre en service l'infrastructure. Il est... il serait... La date présentement est en juillet 2011. Alors, c'est là qu'on en est avec ce projet-là.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Chomedey.

**Mme Sultana (Sandra):** Le péage, comme Mme la ministre l'a...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Sultana.

**M. Ouellette:** C'était ça, ma question.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Sultana.

**Mme Sultana (Sandra):** Donc, la question, c'est le péage. C'est un péage électronique. Les tarifs, comme Mme la ministre l'a précisé, en période de pointe, un maximum de 1,20 \$ par essieu pour des véhicules particuliers, en période hors pointe, de 90...

**Une voix:** ...

**Mme Sultana (Sandra):** J'ai oublié le taux hors pointe, là.

**Une voix:** ...

**Mme Sultana (Sandra):** 0,90 \$ hors pointe par essieu. Pour les véhicules lourds, c'est le double de ce tarif par essieu. Et c'est entièrement électronique, donc c'est des vignettes, là, qui sont... C'est une puce électronique, là, qui détecte le véhicule.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Chomedey.

● (20 h 10) ●

**M. Ouellette:** M. le Président, c'est ça, là, les transpondeurs, là, qu'on s'est évertué à parler, là, les transpondeurs anonymes, puis marqués, puis... Nous avons eu des discussions, des longues discussions, le collègue de Verchères et moi, là, sur les transpondeurs. C'est pour lire les vignettes?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Sultana.

**Mme Sultana (Sandra):** Oui, en effet... M. le Président. Oui. Donc, les vignettes, c'est les transpondeurs, les transpondeurs qui permettent d'avoir un compte client avec le partenaire privé, donc d'être détecté automatiquement. Ou il y a l'autre façon d'être détecté, par les caméras. Donc, la caméra prend une photographie de la plaque, et, avec une demande qui se fait à la Société de l'assurance automobile, le partenaire privé obtient les coordonnées de l'utilisateur, qui permet ensuite de lui transmettre la facture. Donc, il y a un paiement... deux types de paiement... en fait, trois types de paiement. Il y a un compte client qui peut être sans transpondeur aussi, qui peut être proposé.

**M. Ouellette:** Merci.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député d'Orford.

## Parachèvement de l'autoroute 30, à Montréal

**M. Reid:** Merci, M. le Président. Je vais poser... j'aimerais poser une question sur l'autoroute 30 et j'espère que c'est M. Gagnon qui viendra, non pas parce que je ne m'intéresse pas à Mme Sultana, mais monsieur...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Reid:** Parce que monsieur... Écoutez, c'est parce que M. Gagnon et moi sommes de vieux collègues de collège qui nous sommes perdus de vue pendant 40 ans. Le seul moment où on a vraiment l'occasion de se parler, c'est quand on est en commission.

**M. Ouellette:** Vous êtes vieux, M. le député d'Orford.

**M. Reid:** Je ne cache pas mon âge. Alors, écoutez, vous choisirez qui veut parler.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Reid:** Alors, personnellement...

**Une voix:** ...

**M. Reid:** Personnellement, la 30, pour moi, c'est quelque chose qui est un rêve un peu, parce que j'ai eu à traverser deux à trois fois, peut-être quatre fois par mois, pendant un certain temps, Montréal, le vendredi soir, de Dorion jusqu'à Brossard, donc vous imaginez un peu, là, par où j'ai passé, avec toutes les attentes et les congestions qu'il y avait à ce moment-là.

**M. Bergeron (Verchères):** Vous n'avez pas siégé à Ottawa.

**M. Reid:** Bien, c'était à Ottawa. C'était Ottawa. D'Ottawa à Sherbrooke, autrement dit.

**M. Bergeron (Verchères):** Oui. Ah! c'est l'enfer, mais...

**M. Reid:** Alors, c'est un enfer, et je pense qu'on partage probablement cette expérience-là. Et non pas qu'on n'aime pas Montréal. Montréal, extraordinaire, mais, bon, Montréal, un vendredi soir, quand on doit aller de Dorion à Brossard, ce n'est pas terrible.

Alors, le projet de parachèvement de l'autoroute, bien, pour moi, j'ai trouvé ça génial, franchement, là, et même si effectivement ça a commencé bien avant, et ça a fait couler beaucoup d'encre, fait fantasmer beaucoup de monde aussi probablement. Et j'étais très heureux, en 2003, par ailleurs, quand on a identifié, comme gouvernement, là, que c'était une de nos grandes priorités.

Alors, j'ai ramassé un peu d'information sur la 30 et je voudrais aller plus loin avec deux questions. D'abord, Mme la ministre, personnellement, vous vous êtes engagée à mener à bien ce projet structurant réclamé par l'ensemble des intervenants sociaux, économiques et par une large partie de la population de Montréal et de la Montérégie. On sait également que le projet a été divisé en deux parties.

En effet, il y a la partie est, située, si mes informations sont bonnes, entre l'échangeur 30 et 730, à Saint-Constant et Candiac, qui est réalisée en mode conventionnel par le ministère des Transports. Ce segment inclut également l'échangeur Jean-Leman — j'espère que c'est comme ça qu'on prononce le nom parce que je ne le connais pas. Et ce que j'ai aussi comme information, c'est que la partie ouest, réalisée en mode partenariat public-privé, PPP, qui se trouve, elle, entre Vaudreuil-Dorion et Châteauguay, avec un bras ou une extension, si vous voulez, de 7 km vers Valleyfield...

Le site Internet du bureau de projet, de son côté, mentionne que le parachèvement de l'autoroute 30 doit atteindre plusieurs objectifs, dont le premier consiste à doter la région métropolitaine d'une voie de contournement par le sud afin de contribuer à décongestionner le réseau autoroutier de la métropole en offrant un itinéraire alternatif aux véhicules de transit. C'est exactement... on parlait tantôt de véhicules de transit, c'est ce que nous étions, le député de Verchères et moi, à une certaine époque. De plus, le parachèvement de l'autoroute 30 favorisera l'intégration des autoroutes 10 — ça, ça m'intéresse toujours — 15, 20, 30, 40 — 30, bien sûr, 40 — et 540 au sein d'un réseau plus performant. Et, dans ce sens-là, les marchés de la Montérégie, comme l'Ontario et les États-Unis, seront, en principe, donc, beaucoup mieux servis, plus accessibles, favorisant ainsi le développement économique de la région. Et vous allez me voir arriver, avec le développement économique.

Enfin, compte tenu du développement démographique en Montérégie, le réseau routier existant, déjà fort achalandé par ailleurs, ne suffira plus à la demande dans quelques années. L'autoroute 30 contribuera donc à décongestionner les tronçons des routes 132 et 201, où la circulation est déjà actuellement difficile.

Alors, mes questions. Premièrement, c'est que j'aimerais avoir un détail de l'avancement des travaux. Autrement dit, où en est-on? Ce n'est pas nécessaire de faire tout l'historique, sauf ce qui pourrait nous être utile pour comprendre ce qui se passe aujourd'hui. Mais, deuxièmement, j'aimerais, moi, qu'on me détaille un peu plus... qu'on me détaille un peu plus les développements économiques et pourquoi et comment ça va aider le développement économique d'une région, qui n'est pas ma région mais qui est une région qui est intéressante?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Je vais faire un petit historique pareil, si vous me permettez, mon collègue. Alors, essentiellement, c'est un gros projet. C'est un partenariat public-privé, mais c'est un gros projet. C'est un tronçon de 42 km entre Vaudreuil, Dorion et Châteauguay, donc 35 km, et une bretelle de 7 km, là, qui va se rendre à Valleyfield. Alors, c'est un coût annoncé... En fait, il y a deux tronçons.

Il y en a un qui est sur le secteur est, Nelson, Candiac, Saint-Constant, donc on parle de... Celui-là, il se fait en mode conventionnel. On parlait de coûts de travaux de 325 millions de dollars. Et normalement ce tronçon-là devrait être mis en service à la fin de 2010. Alors, puis Jean-Leman, lui, il devrait être mis en service en 2012. Mais, pour le tronçon est, ce qui est fait en traditionnel devrait être ouvert à la fin de l'année.

Pour le tronçon ouest, c'est cette section-là qui a été... qui fait l'objet d'un partenariat public-privé, on parle... où le fédéral est avec nous également. Alors, on parle d'un

projet de 1,5 milliard de dollars. Alors, ça comprend la conception, la construction, l'entretien... conception, construction, entretien, exploitation et réhabilitation de la partie de 42 km dans la partie ouest, mais ça contient également l'entretien, l'exploitation et la réhabilitation de 35 km supplémentaires. Donc, il y a 77 km de route qui vont être entretenus, exploités et réhabilités à long terme.

Alors, c'est une entente, là... le fédéral s'est engagé à payer la moitié des coûts, donc 715 millions de dollars. Et la grille tarifaire, elle est moins importante, ça va coûter moins cher de passer sur le pont. Évidemment, le débit ne sera peut-être pas aussi important que celui qu'on va retrouver sur la 25. Alors, on parle d'une grille tarifaire entre 0,30 \$ de l'essieu à 0,70 \$ de l'essieu pour un véhicule de promenade, et ce, peu importe la journée. Puis, pour un camion, le taux fixé ne pourra être supérieur à une fois et demie le taux d'un véhicule de promenade. C'est également un système de péage électronique. Et la mise en service du tronçon ouest est prévue pour décembre 2012. Et les investissements qui sont prévus, cher collègue, c'est 441 millions de dollars pour cette année.

Les retombées économiques, je vais laisser M. Gagnon faire peut-être plus de détails sur les retombées économiques, mais on parle de 18 900 emplois directs et indirects pendant la durée des travaux de construction, alors c'est très important. Et ça, c'est sans compter qu'une fois que ce sera terminé on peut penser qu'il y aura des centaines d'emplois supplémentaires qui pourraient être créés sur 30 ans dans les parcs industriels de l'ouest de la Montérégie par l'accès que leur permettra l'autoroute 30. Donc, pour du développement industriel, ce sera sûrement une voie stratégique qui sera très structurante pour l'économie de la région. Alors, si vous me permettez, je vais laisser la parole à l'ami de mon collègue, M. Gagnon.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Jacques):** Merci, M. le Président. Comme Mme Boulet vient de vous le mentionner, les échéanciers qui avaient été identifiés à l'origine pour la construction de l'autoroute 30 seront de toute évidence respectés. Et vous voulez sans doute que je vous parle, ne serait-ce que 30 secondes, du fait que vous avez sans doute entendu parler qu'au début le projet semblait tarder à démarrer, ce qui est un fait, confirmons-le. Il a eu un peu plus de difficultés à démarrer, ce consortium-là, que celui de l'autoroute 25, mais depuis il a mis les bouchées doubles pour rattraper le léger retard qu'il avait pris au départ. Et là on peut voir, pour ceux qui ont eu l'occasion de se rendre sur le terrain, des chantiers un peu disséminés sur l'ensemble du parcours qu'il va faire, et donc il nous a déposé un plan qui démontre hors de tout doute qu'il devrait sans aucune difficulté rentrer dans l'échéancier qui avait été arrêté au départ. Donc, les dates que Mme Boulet vous a données sont les mêmes dates qui avaient été arrêtées à l'origine et elles seront respectées.

C'est certain que le chantier de l'autoroute 30 est... ou le projet de l'autoroute 30... le parachèvement de l'autoroute 30, c'est un projet qui est attendu depuis des décennies. Une première emprise avait déjà été expropriée dans les années 1970-1975, donc c'est un projet qui est attendu depuis longtemps. C'est sûr qu'avec l'évolution de la structure économique du trafic des marchandises elle prendra de plus en plus d'importance parce que, vous le savez comme moi,

l'entreposage, maintenant, il est à bord des camions, donc il circule, il n'y a plus d'entreposage. Et c'est un axe de... un corridor de transport pour les marchandises qui est majeur et qui permet le lien efficace entre l'Ontario, les États-Unis, les Maritimes. Donc, c'est un corridor qui sera sans doute utilisé à pleine capacité dès qu'il sera mis en service.

Ce qui est fort probable, c'est qu'il devra générer par... il va probablement générer par lui-même une foule d'activités économiques qui vont se développer dans le sud-ouest. On pense notamment que les entreprises de camionnage qui doivent obligatoirement rentrer et sortir à Montréal maintenant, même s'ils ont un point d'origine ou de destination à Montréal, vont peut-être modifier leur façon de se rendre ou d'originer de Montréal. Ils vont peut-être s'installer des postes de transbordement le long de l'autoroute 30, créer des emplois, donc, dans le sud-ouest, et ils desserviront Montréal à partir de plus petits camions. Parce qu'évidemment Montréal sera toujours Montréal, et il y aura toujours plus de difficultés à y pénétrer avec des grands camions.

Donc, toute l'importance économique de cet axe-là, qui a toujours été largement justifié, à notre point de vue, ne fera que s'accroître. Le trafic des marchandises a connu un essor considérable. Les liens intercontinentaux, entre le Québec et les États-Unis notamment, ont crû de façon exponentielle dans les dernières années. On pense que ça ne peut que s'accroître, et il était grand temps que cette voie de contournement là, qui permettra le trafic plus efficace de ces marchandises-là, puisse être mise en service le plus rapidement possible.

Alors, c'est donc dire que ce tronçon autoroutier là, qui bat son plein maintenant et qui est attendu depuis une trentaine d'années, va sans doute générer des retombées qui sont attendues depuis aussi longtemps dans le sud-ouest. Déjà, on sent des retombées, pour ceux qui ont déjà circulé dans le secteur. Même si les premiers tronçons de ce projet-là ne sont pas encore ouverts, il y a déjà un certain nombre d'activités économiques, d'implantations qui se font le long de l'autoroute 30, de l'autoroute 15 actuelle. On commence déjà à voir poindre les effets de débordement économique que ce tronçon de l'autoroute 30 va générer. Merci, M. le Président.

● (20 h 20) ●

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Il vous reste une trentaine de secondes, mais, si...

**M. Reid:** Oui, bien, ça va être très bref. Ça va être très bref.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Si vous allez sur le même sujet, vous...

**M. Reid:** Bien, si je peux poser ma question, ça va être très bref.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** ...vous pouvez empiéter sur l'autre bloc, oui. Allez-y, monsieur...

**M. Reid:** Est-ce que le développement économique pourrait être suffisamment... Est-ce qu'on peut prévoir que le développement économique serait suffisamment important pour avoir un impact sur les arrivées à Montréal le matin et le soir... le matin, puis les départs le soir? Autrement dit, est-ce qu'on va générer suffisamment d'emplois pour que ça ait vraiment un impact, ou on ne peut pas prévoir ça à ce moment-ci?

**M. Gagnon (Jacques):** Bien, à mon point...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Jacques):** Merci, monsieur...

**M. Reid:** ...à Montréal, ça.

**M. Gagnon (Jacques):** Merci, M. le Président. À mon point de vue, tout est possible, parce qu'évidemment, comme je disais, il y a peut-être des activités économiques qui se situent encore actuellement sur l'île de Montréal, qui pourraient profiter de la présence de l'autoroute 30 pour se localiser le long de l'autoroute 30. C'est un peu ce qui a toujours été annoncé et ce qui est un peu espéré dans certains cas. Donc, il est possible que des emplois qui sont dans ces industries-là ou dans ces entreprises-là, si ces emplois-là originent du sud-ouest de Montréal puis que les entreprises se déplacent vers le sud-ouest, bien il y aura peut-être un peu moins de migration alternante, soir et matin, en vers Montréal, qui pourrait en dépendre.

Mais il faut aussi comprendre que le trafic de marchandises qui vient accroître la congestion à Montréal actuellement, celui qui utilisera l'autoroute 30, bien il va permettre de soulager le réseau actuel, l'échangeur Turcot notamment. Ça pourrait permettre d'améliorer la fluidité de l'échangeur Turcot, on l'espère. Et donc, effectivement, ça pourrait générer des effets multiplicateurs dans le sud-ouest, qui pourraient représenter, tant en termes d'emplois qu'en termes de revenus, des sommes considérables.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Si vous avez d'autres questions sur la 30, vous pouvez empiéter sur votre prochain bloc, sinon on irait à l'opposition officielle. M. le député de Verchères, il vous reste 25 minutes. Et c'est votre dernier bloc, alors on va être obligé d'être sévère sur le temps parce qu'on ne peut plus empiéter sur le bloc de l'an prochain.

**M. Bergeron (Verchères):** Alors, M. le Président, comme le temps m'est compté puis qu'il reste encore plusieurs sujets à aborder, on va y aller encore une fois de questions en rafale, des questions éclair. On espère évidemment des réponses éclair.

### **Reconstruction de l'échangeur Turcot, à Montréal (suite)**

Juste terminer sur Turcot. On peut ergoter longtemps sur les coûts évalués pour un projet, évalués pour l'autre projet, il y a lieu de penser que, compte tenu de la philosophie qui a présidé au projet de la ville de Montréal, s'il est vrai qu'en termes de béton puis d'asphalte ça risque de coûter plus cher, d'aucuns pensent que ça permettrait d'économiser à long terme en termes de coûts environnementaux, coûts sociaux ou coûts de santé et qu'il ne faut pas simplement évaluer cela sur la base du coût simplement du béton.

Il y a eu également des critiques faites à l'égard du fait que ce serait une structure en hauteur, qu'une structure en hauteur dure moins longtemps, que c'est plus difficile à entretenir. Or, il y a un dénommé Saeed Mirza qui ne partage ce point de vue, qui disait qu'il est possible de construire des structures en hauteur qui puissent durer jusqu'à 125 ans pour peu qu'elles soient conçues correctement. Moi, je ne suis

pas un spécialiste en la matière, mais j'imagine que le monsieur sait de quoi il parle.

Tout ça pour dire qu'à ce stade-ci je pense qu'on ne va pas aboutir à rien si on continue dans ce débat, dans ce dialogue de sourds, de «mon père est plus fort que le tien», là. À quelque part, il va falloir que les deux partenaires fondamentaux dans ce dossier-là, que sont le ministère des Transports et la ville de Montréal, s'entendent. Il y a des belles ouvertures qui ont été faites par le ministre quant au débit de circulation. Il y a M. Gagnon qui a annoncé également de nouvelles ouvertures dans le talus.

Bon, qu'est-ce qui peut être fait pour essayer d'aller chercher le plus possible l'assentiment de la ville de Montréal, aller chercher des éléments du projet de la ville de Montréal pour faire en sorte qu'on ait un projet qui, bien sûr, peut-être, nous économisera certains investissements, mais une structure qui va moduler pour longtemps le visage du centre-sud de Montréal, donc faire quelque chose qui va être également viable dans une perspective d'infrastructures autoroutières en milieu urbain pour le XXI<sup>e</sup> siècle? Alors, où est-ce qu'on en est? Qu'est-ce qu'on compte faire pour la suite des choses dans le cas de Turcot?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Alors, M. le Président, merci. Alors, c'est certain, M. le député de Verchères, que nous voulons et nous souhaitons, et c'est ce qu'on va faire aussi, travailler en étroite collaboration avec la ville de Montréal. Et je pense que c'est faux de prétendre qu'on est en chicane ou que les ponts sont rompus. Alors, il y a eu une rencontre déjà des fonctionnaires, et c'est important... Tantôt, je vais laisser le sous-ministre vous détailler... En fait, il y avait le coût du projet, qui était, pour nous... C'est quatre fois, mais c'est même jusqu'à cinq fois plus de béton. Donc, le coût était important, les échanciers, qui, pour nous, étaient déterminants, également, parce que... M. Gagnon va vous faire un peu le portrait de la structure actuelle. Et évidemment il y avait les coûts d'entretien, qui, pour nous, ont été évalués puis ils sont significatifs, importants dans le temps, si on l'échelonne sur 20 ou 40 ans, d'une structure en hauteur.

Maintenant, on a dit, et j'ai... En fait, ce qu'on fait actuellement, on a entendu les gens au BAPE, on a entendu les organismes qui sont venus nous voir, j'ai toujours dit qu'on était parfaitement conscients qu'on va construire une structure en plein coeur d'une communauté. Ce n'est pas dans un champ. On va construire dans la cour d'une population. Puis, quand je dis «dans la cour», c'est vraiment ça, il y a des gens qui ont cette structure-là dans leur cour. Alors, on en est tout à fait conscients. Et le BAPE nous a envoyé un message on ne peut plus clair. Et ce que j'ai dit, c'est qu'on était pour travailler à adapter ou à moduler le projet, à le bonifier au maximum pour essayer de rejoindre le plus possible les préoccupations du BAPE et travailler en étroite collaboration aussi, parce que la ville a certaines préoccupations.

D'ailleurs, la ville, elle, veut réduire la capacité autoroutière, et le BAPE nous dit qu'on ne doit pas la réduire. Alors, vous comprenez, là, qu'il y a des éléments qui sont un peu difficiles, là, comme positionnement pour le MTQ. Le BAPE nous dit qu'on ne doit pas la réduire, la capacité autoroutière, et la ville, elle, elle souhaite la réduire.

Les ouvertures qu'on a, M. le député, c'est... Évidemment, les préoccupations de la ville de Montréal, c'est l'intégration urbaine, c'est l'environnement, c'est le transport

collectif, c'est les expropriations et c'est l'enclavement, le remblai, là, qui forme, dans le coin de La Vérendrye, là... qui sépare la communauté, finalement, qui diminue la capacité d'échanger de part et d'autre de l'infrastructure.

Alors, ces éléments-là, moi, j'ai... en fait, j'ai annoncé... Puis, quand je dis «j'ai annoncé», ce n'était pas nouveau, parce que ce que j'ai dit, moi, lors des explications qu'on a données, ce n'est pas... je n'ai pas sorti de lapin du chapeau, c'est des éléments qui sont en discussion depuis un certain temps avec les fonctionnaires de la ville. Notamment, la voie réservée de transport collectif sur l'autoroute 20, M. le député de Verchères, je l'ai déjà dit, lors d'une période de questions, qu'on regardait la possibilité de mettre en place une voie réservée, là, dans l'axe de l'autoroute 20, sans ajout de voie. Alors, si on n'ajoute pas de voie supplémentaire pour faire une voie réservée en transport collectif, évidemment ça réduit automatiquement la capacité autoroutière.

Les expropriations, on a travaillé, on a essayé de déplacer un peu ce qu'on pouvait déplacer. Il y a des bretelles qui ont été déplacées. Et les expropriations sur Cazalais et Desnoyers... C'est Desnoyers, l'autre, c'est ça?

**Une voix: ...**

● (20 h 30) ●

**Mme Boulet:** Il n'y a plus d'expropriation sur Cazalais et Desnoyers. Il reste le 780 Saint-Rémi, où, là, pour l'instant, cet immeuble-là serait toujours exproprié, avec le projet du MTQ. Et évidemment il y a une préoccupation importante du maire, c'est dans le secteur de La Vérendrye, je le disais tantôt. Donc, on est après regarder comment on peut aménager cette portion du projet là. Il y avait des rues... vous vous rappelez, M. le député de Verchères, on vous avait présenté le projet à l'époque, il y avait des rues qui devaient être fermées. Et là on va laisser ces rues-là ouvertes pour permettre que les gens puissent se déplacer et assurer, là, qu'on puisse, de part et d'autre, circuler.

Donc, on est là, on est en... Et, ce projet-là, quand il sera... quand on se sera entendus avec la ville, quand on aura arrêté un concept qui répond le plus possible aux préoccupations du BAPE, quand on se sera entendus également avec un projet que soutient la ville, on l'annoncera publiquement. Mais, comme je vous dis, on est toujours en mode de le bonifier et on regarde toutes les pistes qui peuvent être prises, tous les moyens qui peuvent nous être donnés, et on a cette ouverture-là, on l'a toujours eue. Et je pense qu'il faut saluer que le projet a évolué beaucoup depuis qu'il a été déposé au BAPE. Il a été bonifié de façon considérable, et nous souhaitons, là, qu'en bout de ligne on sera capables de présenter à la population métropolitaine un projet, là, qui s'intègre bien aux besoins, tant du déplacement des biens, des marchandises qu'au déplacement des personnes et à la sécurité du réseau routier.

Alors, il ne faut pas oublier qu'il y a près de 30 000 camions qui circulent par jour, il y a l'accès au port de Montréal, qui est le deuxième plus gros port en Amérique du Nord pour les containers. Donc, il y a une activité économique qu'il faut soutenir également. Mais on a une volonté de faire des choses et on continue encore, là, je n'ai pas dit que c'était arrêté là. Si on a d'autres pistes de solution, si on a d'autres choses qui peuvent être aménagées, intégrées au projet actuel, on le fera, mais tout ça en collaboration avec la ville et en respectant les préoccupations et les recommandations du BAPE.

Je vais juste laisser la parole à M. Gagnon, juste pour qu'il parle de l'échéancier, qui était, pour nous, une préoccupation bien importante. Je pense que ce serait intéressant que vous ayez... Bien, on vous donnera quelques minutes de mon temps, si vous voulez, M. le député de Verchères, mais je pense que...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député, est-ce que vous désirez entendre M. Gagnon ou si vous voulez passer à une autre question?

**M. Bergeron (Verchères):** Bien, avec l'offre qui vient de m'être faite par la ministre, je ne peux que...

**Mme Boulet:** ...pas 20 minutes, là, mais...

**M. Bergeron (Verchères):** ...qu'obtempérer.

**Mme Boulet:** Je pense que c'est une information pertinente, là.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Gagnon.

**Une voix:** Oui, oui, on va lui donner du temps sur notre temps, Mme la ministre, et ça, je...

**Mme Boulet:** Trois minutes.

**Une voix:** ...dans un esprit de collaboration.

**Mme Boulet:** Non, non, mais c'est quand même... Mais c'est parce que je pense que l'échéancier, c'est... c'est une responsabilité qu'on a tous ici.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, M. Gagnon, vous êtes sur... vous avez la parole et vous êtes sur le temps du parti ministériel.

**M. Gagnon (Jacques):** Merci, M. le Président. Puis, M. le député, vous serez tellement heureux de m'entendre que... En fait, ce qui nous gouverne dans la discussion qu'on a avec la ville de Montréal actuellement, ce n'est pas uniquement une question de structures. Je vous ai évoqué précédemment que les superficies en structures qui se dégagent du concept de la ville de Montréal sont énormément plus importantes que celles qu'on avait dans notre propre concept, et c'est sans tenir compte du fait que, dans l'axe de la 720, on avait un secteur, nous autres, qu'on ramenait au niveau du sol, là aussi, sur des remblais, le concept de la ville est muet à cet égard-là. Donc, le différentiel entre les superficies de structures du concept de la ville versus le nôtre pourrait encore s'accroître, mais ce n'est pas là-dessus que je veux insister.

Il faut aussi comprendre qu'en termes d'entretien à long terme des structures... Bien que je respecte l'opinion de M. Mirza, que vous avez mentionnée tantôt, il n'en reste pas moins qu'en termes d'entretien à long terme des structures c'est plus onéreux à entretenir. On a évalué un différentiel relativement important, ramené en dollars d'aujourd'hui... On estime que, sur la durée de vie des ouvrages dans le concept de la ville, ça pourrait générer, en dollars d'aujourd'hui, encore une fois en valeur actualisée, l'équivalent de 700 millions de dollars. Donc, ce n'est pas rien en termes de différentiel. Alors, c'est certain que l'entretien des structures

versus l'entretien des talus ou des remblais sur lesquels le projet du ministère reposait, ça présente un différentiel considérable.

Mais ce qui nous gouverne aussi, c'est deux autres choses. D'abord, la capacité de l'ouvrage. La capacité qui est sous-entendue dans le concept de la ville réduit, donc, largement les volumes de circulation qu'on peut connaître aujourd'hui dans Turcot. Vous savez qu'il circule 280 000 à 300 000 véhicules par jour, dont une trentaine de mille camions par jour. C'est donc signe que c'est un lien économique majeur, qui relie l'est et l'ouest, qui relie l'aéroport, le port, comme Mme Boulet vient de le dire, mais qui aussi est, via l'autoroute 15 qui se destine au pont Champlain, le principal axe pour pénétrer à Montréal et en sortir. Parce qu'autrement on sort dans... on passe dans le tunnel Ville-Marie, on peut passer dans le tunnel Hippolyte-La Fontaine, mais c'est des axes moins performants pour le transport des marchandises, notamment pour les marchandises dangereuses.

Donc, en termes de capacité, il faut s'assurer que, dans l'un ou l'autre des concepts, on soit capables de soutenir l'importante fonction économique que génère actuellement l'échangeur Turcot. Et on pense, en toute honnêteté, que le concept de la ville impose une réduction de capacité trop importante pour assurer, à court ou moyen terme, les mêmes fonctions économiques que l'échangeur actuel nous procure.

L'autre élément qui nous gouverne, et il est encore plus important, c'est l'échéancier. Dans le concept de la ville, on a évalué ce que pourrait représenter, comme je le mentionnais précédemment, les séquences de construction qui pourraient nous amener à mettre en place un concept du genre de celui de la ville et, très honnêtement, on arrive à cinq ans de différence en termes de construction. Notre propre projet devait commencer en 2010 et se terminer en 2017. Et 2017, on l'a dit à plusieurs reprises, c'est l'échéancier critique qui nous gouverne pour le maintien de la structure actuelle de Turcot. Au-delà de 2017, rien ne peut nous garantir qu'on va être encore capables de maintenir cet échangeur-là en fonction, et on devra envisager très certainement d'en démolir des parties plus ou moins importantes.

Le concept de la ville, il est très facile à comprendre. On est, au minimum, au minimum, deux ans en avance en termes de préparation de notre projet par rapport au concept de la ville. Et ils reconnaissent eux autres mêmes que c'est un concept, comme, moi, j'appelle, embryonnaire. Donc, avant d'amener le projet de la ville à un niveau technique équivalent au nôtre, on a un minimum, minimum, deux ans d'études complémentaires, des sondages, préparation de plans et devis... pas de plans et devis, mais d'avant-projets préliminaires, d'avant-projets définitifs.

Il faut comprendre qu'il y a énormément, énormément, énormément de ficelles à attacher dans un projet comme celui-là. D'abord, comment on peut construire un échangeur qui va pouvoir remplacer un échangeur qui assume 280 000 véhicules par jour actuellement? Alors, imaginez-vous que de tricoter des bretelles à travers ça, ce n'est pas une sinécure et c'est très, très, très long à imaginer et à préparer pour pouvoir assurer le maintien de la structure en place.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** ...de vous interrompre, M. Gagnon, mais, étant donné que vous dépassez les trois minutes, est-ce qu'il y a consentement pour continuer sur le temps du parti ministériel?

**M. Ouellette:** Oui, M. le Président, il y a consentement.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Il y a consentement. M. Gagnon...

**M. Gagnon (Jacques):** Très rapidement, je vais terminer. Donc, c'est deux ans minimum de préparation additionnelle pour l'amener au même niveau que nous autres et c'est un minimum de trois ans de plus en termes d'échéancier de construction. Parce qu'évidemment, avec 241 000 m<sup>2</sup> de structures, plus 100 000 m<sup>2</sup> de voies de déviation préalable, plus peut-être un certain nombre de structures, dépendant du concept, comment il sera rafistolé avec la 720 actuelle, c'est sûr et certain que ce qui est plus long dans ce type de construction là, c'est les structures. Alors, on estime à trois ans... On peut se tromper, on peut se tromper de six mois, compte tenu de l'état d'avancement du dossier, mais il est sûr et certain qu'on a estimé que ça pouvait prendre jusqu'à trois ans de plus, ce qui nous amène en 2022. Et mon échéancier critique, c'est 2017. Alors, c'est un peu ce qui nous gouverne ici.

En ce qui concerne les ouvertures, Mme Boulet en a abondamment parlé, il y a eu des bonifications qui ont été apportées au projet depuis l'audience. Il y a beaucoup de mesures de transport collectif qui ont été prévues. On avait une voie réservée qui avait été intégrée en vol... pas en vol de voie, en addition de voie, à l'origine de notre concept, on le passait dans la bande centrale. Mme Boulet voulait qu'on le fasse en vol de voie, donc ça a ajouté une voie additionnelle, ce qu'on a réussi à faire. On a diminué la largeur de l'autoroute dans la section de l'autoroute 720. On a diminué donc la nature autoroutière de l'autoroute pour la ramener à une nature plus de route à grand débit, ce qui nous a permis de réduire la largeur de l'emprise, d'éviter les expropriations sur Cazalais, de réduire l'empreinte à l'intérieur même de Turcot. Et il serait possible, comme la ville l'avait demandé, maintenant de poursuivre la voie réservée jusqu'au centre-ville si on le veut; c'est possible de le faire. Et un certain nombre d'autres ouvertures, mais...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Gagnon (Jacques):** ...je n'ose plus empiéter sur votre temps, M. le député.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci. Merci, M. Gagnon. M. le député de Verchères, il vous reste environ 16 minutes.

**M. Bergeron (Verchères):** Et pourtant ça aurait été l'élément le plus intéressant, parce que, jusqu'à présent, vous avez plutôt insisté sur les éléments de désaccord avec le projet de la ville de Montréal. Ça, ça fait déjà quelques jours, sinon quelques semaines qu'on a compris que vous étiez en désaccord, pour une foule de raisons que vous avez déjà eu l'occasion d'expliquer à maintes reprises... à maintes reprises avant aujourd'hui. Alors, ça, on l'avait compris. Mais, je l'ai dit, j'aimerais qu'on s'extrie de ce dialogue de sourds, puis qu'on arrête de jouer à «mon père est plus fort que le tien», là, puis qu'on essaie de trouver une formule de compromis. Puis c'est justement ces ouvertures-là sur lesquelles on aurait peut-être aimé que vous élaboriez davantage.

Je vais y aller en rafale, je n'ai pas vraiment le choix. Alors, je vous invite peut-être à prendre les questions en note. Vous pourrez revenir au moment des réponses, M. Gagnon.

### Projet de train à grande vitesse

Sur la question du TGV, on avait confié au consortium Éco-Train le mandat, l'année dernière, de réaliser une étude financée conjointement par les gouvernements canadien, ontarien, québécois. On attendait les résultats pour la fin mars 2010. On est actuellement le 5 mai. Où est-ce qu'on en est avec cette étude concernant le TGV? On sait qu'il y a une coalition qui s'est formée sur la rive sud faisant la promotion d'un trajet sur la rive sud. Est-ce qu'Éco-Train avait le mandat de regarder également les avantages comparatifs de passer par la rive nord plutôt que par la rive sud ou la rive sud plutôt que la rive nord? Est-ce qu'on prévoit un arrêt à mi-chemin, soit à Trois-Rivières sur la rive nord ou à Drummondville sur la rive sud, considérant le temps que ça prend pour l'accélération pleine vitesse puis le temps que ça prend pour la décélération jusqu'au point d'arrêt? Est-ce que le TGV est la meilleure solution si jamais on décide d'arrêter? Donc, toutes ces questions-là concernant le TGV.

### Parachèvement de l'autoroute 30, à Montréal (suite)

Concernant l'autoroute 30, trois questions, rapidement, la première par rapport à une réponse qui a été donnée par Mme la ministre tout à l'heure: Qu'est-ce qui explique le différentiel entre 0,30 \$ et 0,70 \$ l'essieu pour le véhicule de promenade? Il y a une coalition dans l'ouest de l'autoroute 30 qui souhaite... dans l'ouest... non, dans l'est de l'autoroute 30 qui souhaite un prolongement au niveau du Centre-du-Québec. Je sais que la ministre a donné son avis sur la question, mais je pense qu'il y avait des projections à long terme d'un prolongement éventuellement de cette artère. Alors, qu'est-ce qui en est?

● (20 h 40) ●

Pour ce qui est des travaux qui sont en train d'être réalisés au niveau de l'autoroute 30, il semble y avoir un processus un peu aléatoire d'expropriation. J'en veux pour preuve le fait que des citoyens aient été visités par des fonctionnaires du ministère des Transports, se soient fait offrir des offres de compensation financière non chiffrée, non écrite, qui a amené certains de ces citoyens à citoyens à refuser, dont un qui est maintenant en attente de comparaître au Tribunal administratif du Québec. Maintenant, le MTQ lui offre de l'exproprier mais que pour une partie du terrain. Est-ce que c'est possible de nous éclairer sur le processus d'expropriation?

### Pont de l'île d'Orléans

Deux dernières questions, une sur le pont de l'île d'Orléans. L'an dernier, Denis Jean nous expliquait que le ministère des Transports complétait les tests et analysait les options en vue d'éventuellement élargir la capacité du pont. On nous disait que normalement on devrait être en mesure de proposer à la ministre, à l'automne prochain, c'est-à-dire en 2009, un résultat sur qu'est-ce qui est le mieux comme option, la rénovation ou la reconstruction. On attendait des propositions pour l'automne. Nous sommes maintenant au

printemps. Quelles recommandations ont été formulées à la ministre? Quelles actions seront posées cette année sur cette infrastructure pour en faciliter la fluidité et la circulation et en accroître la sécurité?

### Éclairage des autoroutes

Dernière question. Comme député de... comme député mais également comme porte-parole en matière de Transports, on m'a approché à plusieurs reprises concernant le fait que les lampadaires sur plusieurs autoroutes étaient allumés 24 heures sur 24. L'été dernier, j'ai demandé à un de mes adjoints de communiquer avec le ministère du Transport pour s'enquérir de la raison pour laquelle les lampadaires sont allumés 24 heures sur 24. On nous a dit que c'était une problématique de vol de fils de cuivre, qu'on était sur le point de trouver une solution et que cette problématique cesserait. Or, près de un an plus tard, les lampadaires sont toujours allumés 24 heures sur 24. En cette période d'austérité budgétaire, les citoyens ne comprennent pas qu'on laisse les lampadaires allumés 24 heures sur 24. Quand est-ce qu'on va arriver à cette fameuse solution qu'on nous promettait incessamment l'été dernier?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Alors, on va commencer avec le TGV. J'inviterais M. Meloche à venir nous expliquer.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Est-ce qu'il y a consentement pour entendre M. Meloche?

**Des voix:** Oui.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Meloche, je vous demanderais de vous identifier, et ensuite vous avez la parole.

### Projet de train à grande vitesse (suite)

**M. Meloche (André):** Oui. Merci, M. le Président. André Meloche, sous-ministre adjoint responsable de la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport.

Alors, je vais répondre le plus rapidement possible à vos questions. Premièrement, l'étude TGV est complétée environ à 85 %. C'est une étude qui est fort complexe, compte tenu qu'on doit absolument — comment dirais-je? — arriver à une méthodologie qui va être acceptée et acceptable par les trois... les trois gouvernements, les trois partenaires. Donc, les gouvernements ont demandé des précisions sur certains des éléments. Il y a 14 livrables dans cette étude-là sur le THV. Alors, il y a des éléments sur lesquels on a questionné, d'où les raisons pour un certain délai. Normalement, l'étude aurait dû être terminée, là, si tout s'était déroulé tel que prévu, fin février. Maintenant, lorsqu'on sera... lorsque les gouvernements seront satisfaits des réponses qu'on a posées au consortium, à ce moment-là on pourra considérer que l'étude sera complétée.

Maintenant, il faut se souvenir que c'est une étude de mise à jour d'une étude de faisabilité de 1992-1995. Quand on parle de tracé, on parle de tracé représentatif et non pas de tracé définitif. On n'est pas dans une étude d'avant-projet définitif. On examine simplement les tracés pour être en

mesure d'arriver à un coût raisonnable de construction puis un coût d'exploitation.

Alors, toutes les études sur les THV, ce sont... Entre Montréal et Québec, c'est le tracé nord qui a été retenu et reconnu comme le tracé représentatif, pour des choses bien, bien simples: lorsqu'on prend le tracé nord, on n'a pas à traverser le Saint-Laurent à deux reprises, à Québec et à Montréal, on n'a pas à retraverser également la voie maritime, là, comme on voit sur le pont Victoria. Donc, en termes de coût... Mais il y a des éléments nouveaux par rapport à l'étude de 1995. On n'a qu'à penser aux trains de banlieue, dans la région de Montréal et de Toronto, qui font en sorte que les voies sont plus congestionnées. On n'a pas encore les résultats, là, définitifs de cette partie-là.

Maintenant, quand vous parlez d'un arrêt versus Trois-Rivières, Drummondville, c'est certain, lorsqu'on examine un tracé et on examine l'exploitation d'un système de trains à haute vitesse, que ce soit une technologie TGV, comme vous avez mentionné, technologie de trains qui sont très, très rapides, ou une technologie de trains moyennement rapides, c'est certain qu'idéalement on devrait faire le moins d'arrêts possible. D'un autre côté, on ne peut pas se priver d'un marché qui est là, à Trois-Rivières ou à Kingston, par exemple. Alors, dans ce genre de marché là, lorsqu'on examine dans une étude de faisabilité, c'est certain qu'on examine des arrêts intermédiaires. Par exemple, dans l'étude qu'on fait actuellement, Trois-Rivières est là, comme il était également là en 1992-1995.

Maintenant, quelle est la meilleure solution? Mais ça, on verra lorsque le rapport sortira, à savoir est-ce que c'est une technologie moyennement rapide ou une technologie très rapide. Et ce n'est pas seulement qu'une question de technologie, c'est une question d'infrastructures. Il faut se souvenir que l'étude passée, lorsqu'on arrive à la fin de l'étude, environ 85 % des coûts, c'est de l'infrastructure et non pas de la technologie. Alors, c'est là qu'on est dans l'étude sur le train haute vitesse.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Mais alors, tout simplement, on attend, on espère et on a eu de la... Le fédéral a tardé à donner certains documents. Alors, on souhaite qu'en juillet, là, juin, juillet, on ait les résultats, et on souhaite les avoir le plus rapidement possible.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Et à la deuxième question?

### Parachèvement de l'autoroute 30, à Montréal (suite)

**Mme Boulet:** Oui, à la deuxième, c'était l'autoroute 30. Alors, c'est parce que c'est Sandra ou Jacques... Il y avait les expropriations, il y avait... Il y avait le prolongement de l'autoroute 30 dans le Centre-du-Québec.

Alors, j'ai rencontré les intervenants avec le collègue de Nicolet-Yamaska, et c'est l'oeuf ou la poule ou la poule ou l'oeuf, là, c'est un peu ça, le résumé de la situation. Les intervenants économiques disent que, s'ils avaient l'autoroute, il y aurait du développement industriel, commercial et résidentiel, et les analyses qu'il y a actuellement au ministère nous disent que, pour l'instant, il n'y a pas de débit suffisant,

parce qu'il y a deux routes parallèles, la 132 et la Les 60, l'autoroute 30 serait une troisième route dans le même sens. Et, sur une, il y a 4 000 de débit, là — je vous dis ça de mémoire — 4 000 et... Alors, pour l'instant, ce qu'on nous dit, c'est qu'il n'y a pas de débit suffisant qui justifierait que, dans le même sens, dans le même axe, on développe une autoroute et que...

Mais par contre on ne dit pas non. Et, s'il y a des projets qui démarrent, parce que je sais que, dans le parc industriel, il pourrait y avoir des... S'il y a des projets qui démarrent, qui créent des emplois et qui justifient... parce qu'à court terme, il y a une augmentation des gens qui circulent, bien, on ne dit pas non. Alors, on est là pour répondre aux besoins. Mais, pour l'instant, c'est comme je vous dis, il y a la 132, la Les 60, puis l'autoroute 30 devrait passer entre les deux actuellement. Et il y a eu des argentés qui ont été investis sur les deux routes au cours des deux, trois dernières années, pour améliorer le confort du roulement.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Et là troisième question?

**Mme Boulet:** Ça, c'est pour l'autoroute 30. Il reste les expropriations.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Jacques):** Merci, M. le Président. Je voudrais juste revenir 30 secondes, si vous me le permettez, parce que vous avez mentionné, M. le député de Verchères, que ce que je vous avais exposé, c'était plutôt l'opposition qui nous anime entre la ville de Montréal et le ministère des Transports sur les deux concepts. Je n'ai pas voulu que ça apparaisse comme une opposition entre les deux concepts. J'ai juste voulu vous expliquer les différences qui étaient sous-jacentes à chacune des deux hypothèses qui sont sur la table dans le moment.

J'ai rencontré, cette semaine, à mon niveau, avec toute mon équipe technique qui... et la ville de Montréal a leur équipe technique. Donc, on s'est rencontrés mardi pour s'expliquer ces différences-là, mieux les comprendre, mieux les assimiler, puis on a jeté les bases d'une collaboration qui devrait nous permettre, à très court terme, de trouver, je dirais, un terrain d'entente, là, sur le mode de collaboration qui va être établi et sur des objectifs communs, qu'on espère sans aucun doute être capables d'atteindre.

#### Éclairage des autoroutes (suite)

En ce qui concerne le vol des lampadaires, rapidement, là, c'est effectivement pour les raisons que vous avez mentionnées, c'était pour une question de vol que les lampadaires sont restés allumés pendant un certain temps. Je vais vous expliquer la technique, elle est fort simple. Les voleurs se présentent dans le jour, ils ouvrent les panneaux à l'intérieur, et, comme il n'y a pas de courant dans le jour, ils coupent les fils, et ils attendent en pleine nuit. Vous avez sûrement connu ça dans le coin de l'autoroute 30, parce que c'est un coin qui est moins achalandé en pleine nuit. Donc, en pleine nuit, ils reviennent, il n'y a plus courant, ils ramassent les fils et puis...

Alors, pour éviter ça, on a décidé de les laisser... tant et aussi longtemps qu'on n'aurait pas une technique pour prévenir ces vols-là, parce qu'il s'en faisait de façon assez

répandue, on avait décidé de les laisser allumés pour éviter qu'ils viennent les couper dans le jour. Ma collègue est en train de regarder qu'est-ce qui arrive avec les différentes techniques, et on vous reviendra peut-être...

#### Parachèvement de l'autoroute 30, à Montréal (suite)

En ce qui concerne l'expropriation, effectivement dans le cas de l'autoroute 30, il y a quelques cas plus litigieux à exproprier. Les libérations d'emprise dans tous les secteurs sont à toutes fins pratiques... ou les expropriations sont à toutes fins pratiques complétées. Ça peut varier, entre... je vous lance un chiffre, entre 90 % et 100 %, dans certains cas. Mais il reste quelques cas litigieux.

Ce n'est pas anormal, dans le cas de l'expropriation, qu'il y ait des cas litigieux qui subsistent. On essaie de s'entendre d'abord de gré à gré dans le processus d'expropriation. Quand on ne peut pas s'entendre de gré à gré, quand c'est du résidentiel, on peut offrir une indemnité provisionnelle de 70 % de la valeur marchande qu'on estime. On devient autorisés à... un propriétaire du bâtiment comme tel, et le montant est fixé par le Tribunal administratif par après. Quand c'est du commercial, c'est un peu différent parce qu'il n'y a pas d'indemnité provisionnelle de 70 % qu'on peut verser, et, pour suivre les procédures, l'indemnité doit être fixée par le Tribunal administratif comme tel. Et il y a quelques cas comme ça, que vous avez mentionnés, qui ne sont pas réglés. Mais par contre ils ne sont pas dans le processus critique pour l'instant. On a encore le temps de les régler. Et les délais liés au processus d'expropriation, quand on est rendu au Tribunal administratif, nous permettent de croire que ça ne devrait pas causer de problème quant à l'échéancier de mise en oeuvre de l'autoroute proprement dit.

En ce qui concerne les péages, je vais demander à ma collègue, si vous me le permettez, Mme Sultana, de nous expliquer les différences que vous avez mentionnées, là, entre les 0,30 \$ et puis les...

● (20 h 50) ●

**M. Bergeron (Verchères):** Et le pont de l'île d'Orléans?

**Une voix:** Oui. Ça va être André.

**Mme Boulet:** ...ça va être M. Caron.

**M. Gagnon (Jacques):** On est une grosse équipe au ministère des Transports, M. le député.

**M. Bergeron (Verchères):** Oui, je sais.

**M. Gagnon (Jacques):** Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Ça va, M. le député de Verchères? Vous avez d'autres réponses à recevoir sur vos questions, tout à l'heure.

**M. Bergeron (Verchères):** Oui, c'est ça.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Sultana, vous avez la parole.

**Mme Sultana (Sandra):** Merci, M. le Président. Alors, les tarifs sont fixés entre un minimum de 0,30 \$ à

0,70 \$, un maximum de 0,70 \$. Le partenaire privé a la responsabilité de fixer le tarif à même ce... le minimum et le maximum. Le système de péage...

**Mme Boulet:** C'est la fourchette.

**Mme Sultana (Sandra):** C'est la fourchette. Le système de péage, c'est un système qui n'est pas entièrement électronique, les usagers ont le choix d'équiper leurs véhicules d'un transpondeur, qui est lié à un compte client, de simplement avoir un compte client sans transpondeur, et aussi de payer immédiatement par carte bancaire. Le système est différent de celui de la 25. La 25, le trafic est principalement pendulaire, donc des usagers qui sont habitués, donc le transpondeur est beaucoup plus utile. Dans le cas de la 30, on a des usagers qui sont de tous types, moins pendulaires, qui sont aussi hors province, hors territoire. Alors, dans ce cas-là, on a jugé important de permettre de payer aussi au passage, donc par carte bancaire.

**Une voix:** Pour l'île d'Orléans.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Caron, vous avez la parole.

#### **Pont de l'île d'Orléans (suite)**

**M. Caron (André):** Merci. Concernant le pont de l'île d'Orléans, d'abord il y avait un certain nombre d'études qui ont été mentionnées, des études qui concernaient le renforcement des piliers, des piles et des piliers. Donc, on a demandé d'avoir des contre-expertises là-dessus. On a également profité d'avoir des études de préféabilité sur l'ensemble des options qui pourraient être... qui seraient une solution pour son remplacement, sa réparation. Donc, ces études-là sont en cours. Il y avait des précisions qui ont été faites là-dessus.

En parallèle, le ministère investit près de 4 millions pour assurer l'entretien de la structure, de s'assurer que la structure soit la plus sécuritaire et également de compléter les études. Ces études-là devraient être complétées au cours des prochaines semaines, là, qui va nous permettre de faire le tour et de pouvoir examiner, par le biais des experts au ministère des Transports, quelles seraient les avenues de solution les plus... la plus appropriée. Et, entre-temps, les investissements sont concentrés pour assurer la sécurité de la structure.

**Mme Boulet:** Si vous pouvez... si vous pouvez...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Il y a un mandat d'accompagnement qui a été donné sur le pont de l'île, tout comme sur l'échangeur Turcot. Donc, il y a un mandat d'accompagnement, de surveillance de la structure. Et, cette année, il y a 5,3 millions qui sont planifiés, en 2010-2011, là, alors il y a des travaux. Maintenant, on n'a pas arrêté la solution, là. Est-ce qu'on doit le remplacer? Est-ce qu'on doit le réparer? Cette solution-là, on n'a pas encore toutes les études qui nous permettent de prendre la décision.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**Mme Boulet:** Et les lampadaires, est-ce que vous voulez...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Ah! Oui.

**Mme Boulet:** M. le député de Verchères...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Leclerc.

**Mme Boulet:** ...les lampadaires.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Leclerc, vous avez la parole à cette réponse pour une minute. Mme Leclerc, on vous écoute.

#### **Éclairage des autoroutes (suite)**

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** Une minute? Alors, l'enjeu sur le fait que les lampadaires restent allumés, ça peut être toutes sortes de phénomènes: soit que les senseurs sont sales, donc ils ne détectent pas; soit que nos techniciens se font des tests, donc on les fait allumer pendant le jour pour voir si tout fonctionne; ou les minuteries peuvent être désynchronisées, si vous voulez. Donc, si jamais vous en voyez, rappelez-nous-les. De toute façon, vous voyez que c'est allumé... Rappelez-nous le fait qu'il soit allumé, pas le lampadaire.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Une voix:** ...

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** Oui. Alors, ça, vous nous le rappelez.

Maintenant, pour la problématique de vol de fils de cuivre, c'est une problématique qui est importante, aussi étrange que ça puisse paraître. Donc, on se fait voler des fils de cuivre qui sont dans les lampadaires. Donc, on a toutes sortes de... on a développé toutes sortes de méthodes pour éviter que ces fils-là nous soient volés. On fixe le fil au conduit à l'intérieur, on peut installer des plaquettes qui empêchent le fait de tirer, des boucles, pour ne pas que le fil soit linéaire puis, quand on tire dessus, on a la totalité du fil, ou bien tout simplement un système d'alarme du type de ceux qu'on a dans certaines résidences. Donc, le vol de fils de cuivre, c'est un problème.

On développe, au fur et à mesure qu'on les teste, différentes techniques. Mais évidemment on ne sait pas si notre technique fonctionne tant qu'on n'a pas été susceptibles d'être volés une fois de plus. Ce qu'on sait, c'est que, dans les quatre méthodes que je vous ai indiquées, ça fonctionne parce qu'on a eu des tentatives de vol par la suite et le fil est resté en place bien qu'il ait été coupé, auquel cas le lampadaire n'est pas allumé.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Donc, merci, Mme Leclerc...

**Mme Leclerc (Anne-Marie):** Ça, c'est un autre problème.

**M. Bergeron (Verchères):** ...le lampadaire est encore allumé.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci, Mme Leclerc. Le temps imparti à l'opposition officielle étant terminé, nous allons aller du côté du parti ministériel, et il vous reste 40 minutes à votre bloc. Alors, la parole est à... Non?

**Une voix:** Est à vous, M. le Président.

**M. Ouellette:** C'est terminé. C'est terminé, M. le Président, pour nous.

#### Adoption des crédits

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, le temps imparti à l'étude de ces crédits étant réputé écoulé, nous allons maintenant procéder à la mise aux voix des programmes 1 à 3 du portefeuille Transports. Le programme 1, intitulé Infrastructures de transport, est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Des voix:** Sur division.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Sur division, adopté sur division. Le programme 2, intitulé Systèmes de transport, est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Des voix:** Sur division.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Adopté sur division. Le programme 3, intitulé Administration et services corporatifs, est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Des voix:** Sur division.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Adopté sur division. L'ensemble des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'année financière 2009-2010 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Des voix: Source(s):** Sur division.

#### Documents déposés

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Adopté sur division. Je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition officielle et du deuxième groupe d'opposition. Elles sont là. D'accord.

Je remercie Mme la ministre et les gens qui l'accompagnent. Je remercie les collègues et les gens qui les accompagnent. Je remercie les membres de la commission, M. le secrétaire.

**Mme Boulet:** ...juste remercier les gens.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** La commission, ayant accompli son mandat, j'ajourne les travaux au mardi...

**Des voix:** ...

**Mme Boulet:** M. le Président, est-ce que je peux... Je peux-tu prendre 30 secondes pour remercier tout le monde?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Si M. le député de Chomedey le permet, oui, bien sûr, oui. Mme la ministre. Vous avez 40 minutes, madame.

**Mme Boulet:** Alors, écoutez... Alors, à tous les collègues, à vous, M. le Président, à tous les collègues et à toute mon équipe également du cabinet ministériel, mais je voudrais surtout saluer tout le travail de ces gens-là derrière nous parce que, vous savez, préparer les crédits, c'est de nombreuses heures de travail, et ils ont travaillé très fort. C'est de la documentation, il faut se préparer, mettre à jour les dossiers. Alors, merci infiniment. Je ne sais pas s'il y en a de l'autre côté. Alors, on voudrait... nous tous ici présents, je pense qu'on peut tous se mettre ensemble pour vous dire un gros merci pour le travail accompli. Alors, je pense que...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères, vous avez...

**M. Bergeron (Verchères):** Consentement unanime. J'aimerais simplement joindre ma voix à Mme la ministre pour remercier d'abord tous les membres de la commission de leur participation active et enthousiaste aux travaux de l'étude des crédits pendant les 12... pendant les 12 heures... bien, pas tout à fait 12 heures finalement...

**Des voix:** ...

**M. Bergeron (Verchères):** ...et les réputées 12 heures au cours desquelles nous avons travaillé. Remercier les membres du personnel de Mme la ministre, les gens du ministère des Transports, de la Société de l'assurance automobile du Québec, de l'Agence métropolitaine des transports, de la Société des traversiers du Québec, enfin toutes les personnes qui ont eu l'occasion de comparaître. Je sais que c'est beaucoup de travail, ça l'est également pour nous, mais je sais que c'est également énormément de travail pour vous, alors merci infiniment. Merci au personnel de la commission.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Chomedey, vous avez 33 minutes pour faire la même chose.

**M. Ouellette:** 3-2 Canadiens, il reste neuf minutes, ça fait que...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** La commission ayant accompli son mandat, j'ajourne les travaux au mardi 11 mai 2010, à 10 heures, où elle entreprendra un autre mandat.

*(Fin de la séance à 20 h 59)*