



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-HUITIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le vendredi 18 avril 2008 — Vol. 40 N° 37

Étude des crédits du ministère des Transports (3):
volet Transport et Transport maritime

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet**

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 des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
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 sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le vendredi 18 avril 2008 — Vol. 40 N° 37

Table des matières

Transport	
Discussion générale (suite)	1
Création d'une agence de gestion des structures routières	1
Stationnement réservé aux personnes handicapées (suite)	5
Dossiers à l'étude par la Table québécoise de la sécurité routière	6
Augmentation de la vitesse permise sur les autoroutes	8
Gestion de la circulation durant les travaux au pont Laviolette, à Trois-Rivières	10
Échéancier du prolongement de l'autoroute 73 entre Beauveville et Saint-Georges	11
Création d'une agence de gestion des structures routières (suite)	12
Personnel du ministère affecté aux travaux routiers	13
Création d'une agence de gestion des structures routières (suite)	13
Nombre de passagers requis à bord des véhicules circulant dans les voies réservées de certaines autoroutes	15
Somme additionnelle allouée aux déneigeurs privés sous contrat avec le ministère	16
Échéancier du développement de sentiers interrégionaux de véhicule hors route	16
Branchement de circuits alternatifs à la route verte	16
Avenir du Centre de signalisation et du Centre de gestion de l'équipement roulant	16
Échéancier du développement de sentiers interrégionaux de véhicule hors route (suite)	17
Document déposé	17
Échéancier du développement de sentiers interrégionaux de véhicule hors route (suite)	17
Branchement de circuits alternatifs à la route verte (suite)	18
Avenir du Centre de signalisation et du Centre de gestion de l'équipement roulant (suite)	19
Facturation des municipalités pour l'entretien des passages à niveau	19
Politique sur le vélo	20
Corridor de commerce Québec-Ontario	20
Somme additionnelle allouée aux déneigeurs privés sous contrat avec le ministère (suite)	21
Adoption des crédits	22
Transport maritime	23
Discussion générale	23
Corridor de commerce Québec-Ontario (suite)	23
Implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises	24
Société des traversiers du Québec (STQ)	
Construction d'un traversier reliant l'île d'Entrée à Cap-aux-Meules	25
Autres projets	26
Planification des départs à la retraite	26
Desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord	26
Société des traversiers du Québec (suite)	
Travaux de réparation du traversier Camille-Marcoux	28
Négociations entourant la cession des ports fédéraux	28
Adaptation des installations portuaires pour l'accueil de croisières internationales	29
Implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises (suite)	29
Société des traversiers du Québec (suite)	
Clientèle des traversiers	30
Projet de mise en place de mesures de sûreté antiterroriste à certains quais	31
Renouvellement du contrat pour la traversée entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon	32
Adoption des crédits	33
Adoption de l'ensemble des crédits	33
Documents déposés	33

Table des matières (suite)

Intervenants

M. Lawrence S. Bergman, président

Mme Julie Boulet

M. Pierre Gingras

M. Tony Tomassi

M. Serge Deslières

M. Jean Domingue

Mme Johanne Gonthier

M. François Ouimet

M. Jean Dampousse

Mme Lorraine Richard

- * M. Denys Jean, ministère des Transports
- * M. Claude Martin, idem
- * M. Carl Bélanger, idem
- * M. Jean-Louis Loranger, idem
- * M. Jacques Gagnon, idem
- * Mme Stéphanie Cashman-Pelletier, idem
- * M. André Meloche, idem
- * Mme Anne-Marie Leclerc, idem
- * M. Georges Farrah, STQ

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le vendredi 18 avril 2008 — Vol. 40 N° 37

Étude des crédits du ministère des Transports (3): volets Transport et Transport maritime

(Neuf heures trente-six minutes)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes présentes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires relevant de la ministre des Transports pour l'année financière 2008-2009. Je vous avise qu'il reste un total de deux heures afin d'étudier ces crédits. Nous mettrons par la suite aux voix les programmes 1 et 3. Par la suite, nous étudierons l'élément 2 du programme 2, soit Transport maritime, pendant une heure, avant de voter le programme 2 et l'ensemble des crédits relevant de la ministre.

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

Le Secrétaire: Oui. M. Reid (Orford) est remplacé par M. Tomassi (LaFontaine) et M. Bouchard (Vachon) est remplacé par Mme Richard (Duplessis).

Transport

Discussion générale (suite)

Le Président (M. Bergman): Merci. Je vous avise que le temps qu'il reste se répartit comme suit: environ 42 minutes pour le groupe parlementaire formant le gouvernement, environ 42 minutes pour l'opposition officielle, environ 27 minutes au deuxième groupe d'opposition. Alors, je reconnais maintenant le député de Blainville.

M. Gingras: On nous avait dit que c'était le parti ministériel, voilà deux minutes.

Le Président (M. Bergman): Il y a...

M. Gingras: Oui, M. le Président. Aucun problème.

Le Président (M. Bergman): Parfait.

M. Gingras: On va s'ajuster.

Une voix: ...

M. Gingras: Oui, bien sûr.

Une voix: Normalement, on a terminé, hier, avec le...

Le Président (M. Bergman): On commence avec M. le député de Blainville, et on va faire le tour. M. le député, vous avez le micro.

Création d'une agence de gestion des structures routières

M. Gingras: Bien sûr! Donc, M. le Président, j'aimerais parler, ce matin, de la future ou supposée agence à être créée et j'aimerais savoir: Dans les crédits du ministère pour 2008-2009, dans les plans annuels de gestion des dépenses, est-ce qu'il y a des dépenses qui... est-ce qu'on y retrouve des dépenses ou des prévisions de dépenses à cet égard?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je suis étonnée d'entendre l'opposition officielle parler de l'agence parce qu'ils nous ont clairement dit qu'ils étaient contre cette position, cette suggestion finalement de la commission Johnson. Alors, on sait que M. Johnson a fortement recommandé qu'on ait recours à une structure indépendante, qui ne fonctionne pas dans le cadre normé des dispositions gouvernementales, et ce qui nous a suggéré finalement cette agence-là, c'est... L'objectif qui était atteint, M. le Président, c'était de l'indépendance, de l'imputabilité, de la transparence et... indépendance, imputabilité, transparence et compétence. Alors, ce qu'il a dit, M. Johnson: l'indépendance...

Une voix: ...

Le Président (M. Bergman): M. le député, vous n'avez pas la parole. Je ne vous ai pas rendu la parole et j'attire votre attention au fait que, pour avoir la parole, vous devez demander le président pour la parole, et vous n'avez pas la parole en ce moment, j'ai donné la parole à Mme la ministre. Mme la ministre.

● (9 h 40) ●

Mme Boulet: Alors, l'indépendance de l'agence, M. le Président, pourquoi on a présenté, on a déposé un projet de loi par rapport à cette suggestion-là de la commission Johnson? C'est que ce qu'il nous a dit, c'est que, pour être efficace dans l'intervention sur les structures... On rappellera que le ministère a près de 5 000 structures qui relèvent du MTQ et qu'on a repris également la responsabilité de 4 200 ponts municipaux. Donc, il y a à peu près un parc de 10 000 structures au Québec, des structures, rappelons-le, qui sont vieillissantes, on l'a dit à maintes reprises. Alors, ce que M. Johnson a dit, c'est que ça prenait des budgets qui soient stables, prévisibles et récurrents. Donc, le fait de créer une agence qui soit autonome, qui soit indépendante...

Cette agence-là va devoir faire un rapport annuel à l'Assemblée nationale, elle va devoir également être contrôlée par le Vérificateur général du Québec, et son conseil d'administration sera soumis à la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État. Alors, on a l'indépendance, on a l'imputabilité. Au niveau de la transparence, M. le Président, ce conseil d'administration là devra rendre des comptes à l'égard des travaux qui sont faits.

Et ce qui est important, c'est d'aller chercher et la compétence et la flexibilité. Alors, on veut avoir vraiment un endroit où on peut regrouper tous les spécialistes en structures, parce que, comme l'a dit M. Johnson, construire une route puis construire un pont, c'est deux choses totalement différentes. Alors, on veut être capables de regrouper sous une même entité, unité les gens qui seront totalement dédiés à nos structures et également, à ce niveau-là, M. le Président, d'aller chercher la souplesse pour être capables de les embaucher et de ne pas être obligés ou contraints aux règles des embauches gouvernementales. Alors, ça nous donnerait plus de souplesse, plus de flexibilité pour garder en place nos ingénieurs qui ont une expertise dans le secteur.

Alors, M. le Président, pour ce qui est de l'année 2007, il n'y a pas eu aucune dépense à l'égard de l'agence.

Le Président (M. Bergman): M. le député...

Mme Boulet: Alors, M. le Président, M. le sous-ministre voudrait peut-être rajouter quelque chose, si vous me permettez.

Le Président (M. Bergman): Il y a juste...

Mme Boulet: Il voulait juste compléter la réponse.

Le Président (M. Bergman): Il va compléter la réponse aussi? M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): M. le Président, juste pour préciser au député la mécanique anticipée. D'abord, premièrement, il y a une règle qui nous...

Des voix: ...

M. Jean (Denys): Alors, écoutez, il y a une règle qui nous gouverne, c'est qu'on ne doit jamais présumer des décisions de l'Assemblée nationale. Donc, dans le budget actuel, il n'y a aucune somme de dédée à l'agence comme telle. Alors, il y a deux scénarios qui sont devant nous, le scénario où l'Assemblée dit: L'agence n'est pas utile, et il y a le scénario où l'Assemblée dit: Effectivement, ça prend une agence, et le plan qu'on a en tête est le suivant, c'est que, s'il y a une décision positive de l'Assemblée nationale, on va travailler à mettre en oeuvre l'agence le 1er janvier prochain. Et, le pourvoi financier de l'agence du 1er janvier 2009 au 1er avril 2009, il y a des mécanismes qui nous permettent d'abord de transférer du budget du ministère des Transports à l'agence et de doter l'agence de ce qu'il faut pour qu'elle fonctionne pour trois mois.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Blainville.

M. Gingras: M. le Président, il y a des façons de bâillonner l'opposition, c'est en prenant 10 fois plus de temps pour répondre à une question que la question qui est posée.

Une voix: M. le Président.

M. Gingras: Ceci étant dit, M. le Président, j'aimerais...

Le Président (M. Bergman): Question de règlement, M. le député de LaFontaine.

M. Gingras: Vous enlevez ça de mon temps.

M. Tomassi: Question de règlement, là. Ça allait... Je ne sais pas, peut-être, ce matin, là, qu'il s'est levé du mauvais pied, là, mais je souhaite qu'il pose ses questions. La ministre et le sous-ministre ont le droit de répondre à la question. Peut-être que la question ne le satisfait pas, ça va être son droit de lui reposer la question.

Une voix: C'est quoi, la question de règlement?

M. Tomassi: De un, il doit prendre la parole de la ministre et du sous-ministre, et par la suite, s'il n'est pas d'accord, qu'il repose sa question.

Une voix: C'est quoi, la question de règlement?

Le Président (M. Bergman): Merci, M. le député. M. le député de Blainville.

M. Gingras: Merci, M. le Président. M. le Président, donc la ministre vient de nous dire qu'aucune dépense n'avait été faite en 2007 pour l'agence.

Est-ce que la ministre pourrait me dire maintenant ce qui a été dépensé à date, y incluant les salaires de MM. Soucy et Pigeon? Et quel rapport ont-ils fait et pourquoi ont-ils été engagés?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui, M. le Président. Alors, pour ce qui est de M. Soucy et M. Pigeon, je vais laisser M. Jean répondre à l'égard des montants ou des versements qui ont été faits pour l'embauche de ces gens-là.

Maintenant, M. le Président, on a eu une commission d'enquête, la commission suite à l'effondrement du viaduc de la Concorde, dans laquelle M. Johnson nous recommandait notamment d'investir suffisamment, de créer une agence mais aussi de revoir en totalité le mode de gestion, de surveillance, d'entretien de nos structures. Alors, pour s'assurer, M. le Président... Parce qu'on a présenté... Le projet de loi pour l'agence a été présenté et déposé, mais entre-temps, parce qu'on ne peut pas présumer que cette agence-là sera adoptée ou sera votée à l'Assemblée nationale, alors, entre-temps, M. le Président, pour s'assurer que ce que M. Johnson nous a demandé de faire... pour s'assurer qu'on se mette en mode action puis qu'on réponde aux recommandations de M. Johnson, il y a des changements à faire à l'interne, au niveau administratif, au niveau du fonctionnement, de la gestion. Alors, ces gens-là vont s'assurer de mettre en place les recommandations de M. Johnson, tout simplement. Alors, ils nous accompagnent, ils accompagnent le ministère, les fonctionnaires, les spécialistes en structures, à mettre en place les recommandations de M. Johnson lors de l'enquête de la commission.

Alors, je vais laisser M. Jean compléter.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a consentement pour l'intervention de M. le sous-ministre?

Des voix: Consentement.

Le Président (M. Bergman): Consentement. M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Alors, comme l'évoquait la ministre, suite au rapport de la commission, j'ai même publiquement indiqué que le sous-ministre se dotait d'une espèce de petit groupe de personnes pour s'assurer de trois choses: premièrement, que les recommandations de la commission Johnson soient mises en oeuvre; deuxièmement, de préparer l'éventuelle mise en place d'une agence sous réserve de la décision de l'Assemblée nationale; et, troisièmement, d'alerter le sous-ministre ou d'informer le sous-ministre sur toute forme de changement qui pourrait être apporté dans la gestion des structures.

L'équipe est composée de M. Pigeon, qui est l'ancien recteur de l'Université Laval, d'un sous-ministre adjoint, qui était passé par le Conseil exécutif, M. Pierre Baril. Il y a deux personnes qui se sont jointes à cette équipe-là: M. Soucy et M. Vallières. M. Pigeon est en prêt de service de l'Université Laval, c'est-à-dire que le ministère des Transports du Québec a convenu avec l'Université Laval de prendre à son service M. Pigeon et compense le salaire de M. Pigeon auprès de l'Université Laval. Sur un horizon de 18 mois, le salaire de M. Pigeon est de 293 641,50 \$.

La deuxième personne, M. Pierre Baril, qui est un sous-ministre adjoint à l'emploi du gouvernement du Québec, a été libérée de ses fonctions pour accompagner M. Pigeon dans son travail. M. Baril a un salaire standard d'un sous-ministre adjoint, 141 781 \$. Deux personnes ont été engagées à contrat, des contrats de 25 000 \$: M. Alain Soucy et M. Alain Vallières, qui ont été engagés par M. Pigeon pour l'aider dans son travail.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Blainville.

M. Gingras: M. le Président, la réponse m'étonne beaucoup. Premièrement, j'ai le contrat en main de M. Soucy, à 1 000 \$ par jour, et, à l'intérieur du contrat, son mandat est, le mandat consiste à préparer un document décrivant toute la problématique des ressources humaines, financières et techniques requises pour le fonctionnement de la future agence de gestion des structures routières, et il devra remettre son rapport vers le ou le 31 mars. Donc, je ne comprends pas que vous me dites qu'il n'a pas travaillé sur un projet de loi qui n'a pas encore été adopté, alors que c'était son principal mandat à 1 000 \$ par jour. Et, si oui, est-ce que son rapport a été déposé?

Le Président (M. Bergman): M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): M. le Président, je m'excuse, je n'ai pas été clair ou... Il y a eu une grosse défaite hier soir qui nous empêche de bien comprendre, mais...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jean (Denys): Le mandat...

M. Gingras: Ça doit être ça... mon humeur ce matin.

Une voix: Ah!

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Bergman): On peut comprendre, mais il y a certainement l'espoir et l'optimisme pour samedi soir.

M. Jean (Denys): Ça va aller mieux samedi soir, M. le député, je vous le garantis.

Le Président (M. Bergman): Je suis certain.

M. Jean (Denys): Alors, écoutez, M. Soucy a été engagé...

Une voix: ...

M. Jean (Denys): M. Soucy a été engagé par M. Pigeon pour le conseiller en matière de gestion des ressources humaines. Sur la période des crédits dont on discute aujourd'hui, ça a coûté 25 000 \$. C'est l'information dont je dispose.

Le Président (M. Bergman): M. le député...

M. Jean (Denys): Il y a une question... Excusez-moi. Excusez.

M. Gingras: Mais la question...

Le Président (M. Bergman): M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Le rapport n'est pas encore déposé, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le Président, ce que je vais dire, je vais réitérer ce que j'ai dit dès le départ, la commission Johnson nous a recommandé de changer les choses et de faire les choses différemment au niveau de la gestion et du contrôle de nos structures, et le but, c'est que, par cette agence-là, oui, nous pensons que c'est l'outil ou le levier qui va nous permettre d'accomplir ce mandat ou cette mission de façon la plus efficace possible. Alors, M. Pigeon est là pour faire l'espèce de transition, une transition qui... On ne sait pas si le projet de loi va être adopté, on n'a jamais présumé de son adoption, M. le Président, mais il y a une transition. On ne pouvait pas rester entre le... On a eu le rapport de la commission Johnson, on ne pouvait pas rester tous ces mois-là à ne rien faire et à ne rien... Alors, les choses devaient être mises en place, devaient être changées. On devait procéder pour faire comme nous l'a recommandé M. Johnson. Alors, c'est dans ce contexte-là que M. Pigeon et son équipe ont été mis en place, pour nous soutenir et nous accompagner à changer les choses au ministère, tel que l'a recommandé M. Johnson.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

● (9 h 50) ●

M. Gingras: Merci, M. le Président. M. le Président, la conclusion est simple, la ministre des Finances vient de balayer le projet de l'agence. Donc, est-ce que la ministre pourrait nous dire... La députée de Marguerite-Bourgeoys, ministre des Finances, répondait à une question de mon collègue le député de Lévis: «Nous allons, Mme la Présidente, parler de jugement. Si mon critère, c'est le jugement — on parle d'investissement de 30 milliards que nous allons faire dans les prochains mois — pourquoi est-ce qu'on a subi une baisse de 12 % au niveau des effectifs [du ministère des Transports]?» Et la réponse, et je cite une partie de la réponse: «Plutôt que d'avoir cette agence, il va falloir qu'on trouve une [autre] solution.» Est-ce que je pourrais savoir de la ministre quelles solutions elle entend pour dépenser 30 milliards et réparer, en 2008-2009, ces 25 structures, refaire ces 25 structures?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le Président, il y a tellement de choses là-dedans, là, que je vais commencer par rectifier parce que, comme à chaque fois qu'il débute ses questions, il y a toujours plein de choses qui méritent d'être corrigées.

Alors, ma collègue ne parlait pas de l'agence de structures, elle parlait d'une agence de grands projets, tel que ça avait été proposé et tel qu'on le voit également en Ontario. Ça existe. Alors, quand elle a dit que le projet de l'agence n'était pas sur la table, ce n'était pas celui qui a été retenu par le ministère des Transports. On lui a encore parlé hier soir, et effectivement elle a confondu l'agence des structures avec une agence de grands projets.

Alors, l'agence, M. le Président, le projet de loi a été déposé au printemps... à l'automne, c'est-à-dire. On sait que l'ADQ n'en veut pas, l'ADQ est contre l'agence, ils étaient contre la sécurité routière, ils étaient contre le 30 milliards de dollars d'investissement pour mettre à niveau toutes les infrastructures au Québec, que l'on parle des hôpitaux, des écoles et des routes. Alors ça, c'est le plan d'infrastructures gouvernemental.

Maintenant, on a une deuxième opposition qui est en discussion, qui veut en savoir davantage, qui veut avoir davantage d'information sur pourquoi, nous, on a pensé qu'on devait procéder par une agence pour assurer le meilleur contrôle possible de nos structures, du parc de nos structures au Québec. Alors, on va poursuivre nos discussions avec la deuxième opposition et, si on n'est pas capables d'avoir l'appui d'une des deux oppositions, malheureusement on ne pourra pas présenter notre projet de loi, c'est aussi simple que ça, et ça fonctionne toujours comme ça, M. le Président, alors tout simplement.

Et, deuxièmement, oui, si on crée une agence, M. le Président, nous pensons que nous aurons besoin d'effectifs, et on l'a toujours dit. On a à peu près 200 ingénieurs et on a également des techniciens au ministère, et, si on crée une agence... L'objectif, je l'ai dit tantôt, monsieur, c'est de former une unité spéciale, totalement dédiée, avec une expertise, la compétence nécessaire pour s'occuper de nos infrastructures au Québec, de notre parc de structures. Alors, oui, si cette agence prend forme,

M. le Président, on estime qu'on pourrait avoir besoin de 150 à 200 ingénieurs de plus. Et ce qu'il est important de retenir, c'est que le ministère, l'agence vont se consacrer, vont avoir des missions totalement dédiées sur les structures et sur la construction et la conception du réseau routier du Québec. Alors, les effectifs, s'ils ont été diminués au cours des dernières années, M. le Président, ils ont été diminués en fait plus au niveau administratif, et on a concentré... Nos effectifs en termes d'ingénieurs sont passés de 383 à 506 au cours des dernières années, ingénieurs et techniciens confondus. Donc, les emplois qui sont spécialisés ont été augmentés au sein du ministère des Transports, au cours des dernières années, et ça, je pense que c'est le message qu'il faut bien comprendre. Les gens qui sont spécialisés, qui sont dédiés au réseau routier et aux structures, au parc de structures du Québec, sont en place et veillent à ce que le travail soit bien fait, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la ministre. M. le député de Blainville.

M. Gingras: M. le Président, je mets au défi la ministre... La ministre nous disait hier que c'était une recommandation du rapport Johnson. Je mets au défi la ministre de nous trouver la citation, à l'intérieur du rapport Johnson, où M. Johnson recommande qu'une agence soit formée, premier défi. Deuxième question, M. le Président. Je voudrais savoir de la ministre ou du sous-ministre: Comment va-t-on faire l'an prochain, 2008-2009, pour reconstruire ces 25 structures à dalle épaisse?

Le Président (M. Bergman): Mme la sous-ministre.

Mme Boulet: Alors, je n'ai pas le rapport, monsieur. Tantôt, je vais sortir les citations dans le rapport Johnson, M. le Président, pour répondre au député de Blainville parce que, pour moi, il ne l'a pas lu comme il faut s'il n'a pas trouvé ça dans le rapport de la commission Johnson. C'était inscrit à plusieurs endroits que c'était un grand projet et que ça nécessitait... Regardez, je l'ai même ici, je vais vous le lire.

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui, mais là il y en a beaucoup, M. Jean. Trouvez-moi laquelle. Je vais lire ça juste ici.

Je veux juste revenir, M. le Président, là... M. Johnson a passé à la radio, la semaine dernière, à l'égard du bilan des 135 structures, là, qui était terminé. On a fait l'évaluation des structures à dalle épaisse sans armature de cisaillement, tel qu'il nous l'a recommandé, avec des critères d'examen ou d'inspection beaucoup plus rigoureux, ça a été fait, et, la semaine dernière, on a terminé l'opération des 135 et on a émis un communiqué, et suite à ça M. Johnson est allé à la radio et il dit effectivement qu'il est «extrêmement heureux de constater qu'ils ont fait l'inspection de ces 135 et qu'ils vont prendre les décisions qui s'imposent». Il dit également: «Le boulot d'inspection a été fait. Je pense que les citoyens devraient être rassurés quant au fait que le ministère est au service de la sécurité du public. Il s'apprête à dépenser des centaines de millions pour ces

structures mais aussi des milliards pour d'autres dans les années qui viennent.»

Et là il rajoute, et là c'est important, parce que, si le député de Blainville ne l'a pas compris, bien là c'est très, très clair, et c'est la semaine dernière, ça ne date pas de quelques mois, c'est la semaine dernière, il rajoute même, M. le Président — on pourra lui donner le texte si ses chercheurs ne le lui ont pas donné: «Il reste cependant une chose à l'égard de l'avenir, moi, qui me préoccupe un peu, c'est que nous avons recommandé au gouvernement de créer une structure séparée, sur le plan administratif, pour la gestion des ponts et des viaducs.» Alors, je pense, M. le Président, que c'est assez clair comme citation. C'est assez clair et ça explique clairement ce que M. Johnson veut et attend. Et ce qu'il pense fermement... Avec tous ces experts qui ont été présents à la commission Johnson... On n'a qu'à penser également à M. Vaillancourt, à M. de Belleval, on n'a qu'à penser à tous les gens qui s'occupent de la coalition, qui s'occupent du renouvellement des infrastructures du Québec, qui nous recommandent d'aller dans ce sens-là pour avoir l'indépendance, l'imputabilité, la transparence et la compétence réunies dans une seule et même entité qui sera totalement et spécifiquement dédiée à notre parc de structures au Québec. Alors ça, c'est une citation de M. Johnson qu'il y a eu à la radio.

Maintenant, si vous voulez qu'on vous sorte également... on peut vous sortir également ce qu'il y avait dans le rapport de M. Johnson. Alors, M. Johnson, dans le rapport de la commission, il dit: «Quelle que soit l'orientation retenue par le gouvernement, l'ampleur de ce programme commande qu'il soit géré comme un grand projet, en faisant appel aux meilleures pratiques connues en matière de gouvernance et de gestion de projets, plutôt — plutôt — que d'être soumis aux contraintes usuelles de la gestion courante des programmes gouvernementaux.» Il me semble, M. le Président, que c'est assez clair, ça aussi. Ça, on peut le lui dire, c'est à la page 15 du rapport de la commission Johnson.

Alors, il dit également: «Pareil projet demande une équipe — une équipe — entièrement vouée à ce programme, qui s'y consacrera à long terme et qui n'aura d'autre priorité que celle-là. La mise sur pied d'un grand projet attirera des ressources humaines de qualité et favorisera la stabilité, donc le développement d'une main-d'oeuvre et la constitution d'équipes hautement compétentes.» Alors, M. le Président, c'est on ne peut plus clair. Si le député de Blainville n'avait pas su lire ces lignes-là et conclure finalement que ce que Johnson nous recommande, c'est créer une agence qui sera totalement dédiée aux structures, bien, nous, le gouvernement, c'est dans ce sens-là qu'on est allés, et nous pensons que c'est l'outil le plus efficace pour atteindre les objectifs qu'on s'est fixés, également les objectifs...

Ce qu'on veut, M. le Président, c'est léguer aux générations futures des infrastructures qui soient en bon état. On part à 55 % de nos structures, et on veut qu'elles soient à 80 % d'ici 15 ans, et nous pensons que le levier ou l'outil de l'agence est un incontournable, un indispensable pour l'atteinte de ces objectifs.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la ministre. M. le député de Beauharnois.

M. Gingras: M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Gingras: Je vous remercie beaucoup d'avoir répondu à la question de règlement de mon confrère.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Gingras: Mon confrère a posé une question de règlement, vous l'avez ignorée. M. le Président, je vois de quelle façon vous dirigez cette partie de la commission. Je vous remercie.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: M. le Président, juste une question d'information, là. Moi, j'ai terminé hier. Ça devait être le parti gouvernemental qui devait commencer ce matin. Il y a eu inverse des rôles, là. Moi, je pense que c'est à la partie gouvernementale de prendre son temps, c'est moi qui ai terminé hier.

Le Président (M. Bergman): Oui, mais on a commencé, aujourd'hui, dans l'ordre habituel. Alors, on a entendu l'opposition officielle et, dans l'ordre habituel, on est allés à vous pour un bloc de temps de 14 minutes. M. le député de Beauharnois.

Stationnement réservé aux personnes handicapées (suite)

M. Deslières: Merci, M. le Président. Non, ça va, c'est juste pour comprendre la mécanique, là. M. le Président, j'avais terminé, hier, sur le bloc du transport adapté et j'avais dit que je reviendrais ce matin. Je ne sais pas si monsieur... Juste une question ou deux, là, pour compléter ce bloc d'information.

Une voix: ...

M. Deslières: M. le Président, je questionnais, hier, la ministre, et c'est le spécialiste en transport adapté qui a répondu. Dans votre réponse concernant, là... je veux revenir sur la question de l'émission des vignettes. Ça crée problème. Vous avez mentionné que vous avez pris acte de la situation, qu'il y avait vraiment distorsion à ce sujet-là, il y avait un problème, là, et d'émission de vignettes, et d'utilisation de vignettes, et — je complète ma question — d'utilisation des espaces réservés pour les personnes handicapées. Vous m'avez dit que vous êtes conscients du problème, tout ça, mais, en actions concrètes, là, de façon précise, pour faire un petit peu... pour nettoyer l'ardoise, faire le ménage dans cette situation-là... Parce que, là, il y a des gens qui sont — comment dirais-je? — mis en défaut de leurs droits, hein, qui ont besoin... ceux qui sont malades, qui sont handicapés, et tout ça, et que malheureusement on utilise souvent, trop fréquemment les utilisations qui sont désignées pour ces personnes-là.

● (10 heures) ●

Qu'est-ce qui se fait concrètement en termes d'actions, de plan d'action sur le terrain pour les deux éléments de ma question, c'est-à-dire l'émission des vignettes, l'utilisation des vignettes et l'utilisation des espaces réservés pour les personnes handicapées, dont tous les organismes dans à peu près toutes les régions... Des courriels, là, j'en reçois à peu près à toutes les semaines. Ils se plaignent d'une... En tout cas, je pense qu'il y a un effort de sensibilisation. Je ne sais pas, là, mais je veux vous entendre compléter votre réponse d'hier, qui m'a semblé... En tout cas, je veux dire, elle était correcte, là, dans le sens... mais, je veux dire, je veux avoir plus d'éléments, s'il vous plaît, plus d'information puis plus de précisions.

Mme Boulet: M. Martin.

Le Président (M. Bergman): Monsieur...

Une voix: Martin.

Le Président (M. Bergman): Martin. M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, oui, peut-être en complément d'information, parce que ça s'est terminé un peu rapidement hier, effectivement il y a deux aspects, je pense, importants: il y en a une partie qui est de notre côté, au sens de travailler avec la Société d'assurance automobile, qui émet les vignettes; il y a l'Office des personnes handicapées, qui est le porteur du dossier depuis déjà quelque temps et qui nous ont sensibilisés. D'ailleurs, c'était un des sujets, et l'office elle-même a formé un comité. Ça, il y en a une partie qui est chez nous.

L'autre aspect, puis qui était important, et je l'ai souligné hier: la difficulté que l'on a au niveau de l'actuelle réglementation sur l'affichage, où on peut contester facilement les contraventions qui sont données. Peut-être une bonne information, parce qu'il faut agir sur leur terrain: très bientôt, la législation et les corrections vont être apportées à toute cette notion, qui n'est pas à point actuellement, qui est un peu une porte, là, pour aller contester les contraventions qui avaient été données, parce que les efforts qui ont été faits... Dans certains cas, il était facile d'aller contester, et on avait gain de cause devant les tribunaux. Donc ça, cet aspect-là va être corrigé au niveau des amendes qui sont liées à ça, donc ce qui devrait répondre en bonne partie... Parce que, les gens, on a beau les sensibiliser, il y a une partie de la population qui comprend autrement. C'est lorsqu'ils ont une contravention... et normalement ça se sait assez rapidement dans le milieu.

Donc, dans les faits concrets, il y a à la fois cet élément-là, on parlait aussi peut-être: Est-ce que c'est facile ou pas facile d'obtenir des vignettes? Ça, je pense qu'on est capables de l'adresser à l'interne, mais surtout, une fois qu'elle est émise, que, sur le terrain, on puisse avoir des poignées. Il y a certainement aussi une sensibilisation qui va être faite auprès des autorités municipales, encore qu'ils le fassent aussi appliquer. Donc, ce n'est pas un seul élément, mais au moins je pense que la correction qui va être apportée à ce chapitre-là est déjà dans la bonne lignée et je pense que le milieu associatif devrait être content, là, dans les prochains mois. Parce

que ça fait quelque temps aussi que ça perdure, là. Ce n'est pas les premiers téléphones que vous aviez, ça, j'en suis certain.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

Mme Boulet: Je peux-tu...

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Si vous me permettez, M. le Président, j'ai un petit peu... Parce que la SAAQ aurait pu répondre aussi à ça hier, puis, je me dis, c'est dommage, j'aurais aimé ça. Ce que j'ai, moi, de notes de la SAAQ... Serge...

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui, mais je veux juste te dire: Il y a seulement 13,6 % des personnes qui sont détenteurs de vignette qui sont en fauteuil roulant. C'est étonnant, hein? 13,6 %. Alors, pour avoir une vignette, de ce que j'ai de la SAAQ, là, il faut être atteint d'une incapacité pour une durée d'au moins six mois qui lui occasionne une perte d'autonomie ou des risques de compromettre sa santé. Et là ce qu'ils me disent, c'est: oui, il y a de plus en plus de détenteurs. Le vieillissement de la population, la détérioration du bilan routier au cours des dernières années et une population qui est de plus en plus informée... Alors, les gens qui pourraient être admissibles à avoir une vignette le demandent beaucoup plus qu'avant. Et là ce qu'on me dit, c'est qu'il y a un comité de travail qui a été formé à la SAAQ, là — on doit participer — pour essayer de resserrer les critères pour faire en sorte d'avoir un meilleur contrôle et, quand, après six mois, quelqu'un est en incapacité après six mois, pour s'assurer que la vignette, elle est remise à la SAAQ, que la personne, elle ne la garde pas à vie après qu'elle l'ait eue une première fois.

M. Deslières: Ou demander une prolongation...

Mme Boulet: Oui, si c'est le cas, tout à fait, mettons pour un autre six mois. Mais il y a vraiment une problématique, Serge, et ce que la SAAQ me disait, c'est qu'ils se penchaient là-dessus pour essayer d'avoir un contrôle plus rigoureux à l'heure actuelle, là.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. J'aurais d'autres questions, mais bien sûr ça faisait partie de nos questionnements avec la SAAQ. On va sûrement avoir l'occasion de se reprendre. Je vous remercie, M. Martin.

Dossiers à l'étude par la Table québécoise de la sécurité routière

Je vais poursuivre, si vous permettez, sur un autre élément, puisque le temps qui m'est imparti passe rapidement, toute la question de la... Je ne voudrais pas passer ces crédits sans parler de la sécurité routière.

C'est le travail qui a été fait à l'automne, et on sait que la Table québécoise de la sécurité routière devait et continue ses travaux.

Est-ce que rapidement, Mme la ministre, vous pouvez nous tracer un tableau, là, sur les grandes lignes, sur les grands sujets qui sont travaillés? Mais rapidement, là, je ne veux pas tous les détails, mais les grands enjeux, là, qui sont sous la loupe de la Table de la sécurité routière.

Mme Boulet: Alors, évidemment, la table, on a décidé — puis je pense que ça a été une décision unanime et je pense qu'il y a eu une très bonne décision, très sage — de maintenir les travaux de la Table québécoise de la sécurité routière. Maintenant, on lui a demandé également... Considérant le fait qu'on a déposé un projet de loi n° 55, ce qu'on leur a demandé, c'est: Est-ce qu'il y a des sujets qui, à très court terme, pourraient faire l'objet de recommandations? Et on pourrait intégrer ces recommandations-là à l'intérieur du projet de loi qui sera déposé. Je pense qu'on sera tous gagnants, parce que, considérant le fait qu'on n'ouvre pas le Code de la sécurité routière à tous les ans, bien, si on était capables d'intégrer...

Moi, de mémoire... Je pourrais peut-être passer la... Bien, Carl pourrait peut-être en parler, mais de mémoire je sais qu'il y a les personnes âgées, il y a la fatigue au volant. On leur a demandé la vitesse dans les municipalités...

M. Deslières: On parle de somnolence...

Mme Boulet: Oui, c'est ça, les gens qui s'endorment au volant, notamment. Après ça, la vitesse dans les municipalités, parce qu'on avait convenu qu'on autorisait... Maintenant, comment se fait l'arrimage notamment sur le grand territoire de Montréal, où on n'a pas nécessairement un consensus? Alors, comment on organise tout ça? Alors, il y avait des sujets, les pneus d'hiver notamment, on a ramené les quelques irritants qu'on avait à l'égard du dossier des pneus d'hiver.

Et, si vous me permettez, Carl pourrait... Carl est le spécialiste en sécurité routière, alors peut-être... On a le tableau ici des dossiers qui vont être traités à la table.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: ...

Mme Boulet: Oui. Bien, certainement. C'est un document de travail, là, il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Bergman): Si vous pouvez transmettre le document au secrétaire, qui va faire la transmission aux membres de la commission.

Mme Boulet: Il va les lire rapidement, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. Bélanger.

M. Bélanger (Carl): Oui. Donc, oui, la table a repris ses travaux pour le deuxième cycle et ils ont

formé quatre groupes de travail. Le premier va s'intéresser aux facultés affaiblies et aux distractions au volant, «distractions» avec un s. Il y a plusieurs sujets qui vont être regardés à cet effet-là. Le deuxième concerne les règles d'accès à la conduite et le maintien des compétences.

Mme Boulet: Ça, c'était...

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Et ça, si vous me permettez, fait suite à la recommandation du coroner, là, qui disait... Tu sais, le jeune, là, qui avait perdu beaucoup de points mais qui n'avait pas payé ses amendes, donc ses points n'avaient pas été enlevés à son dossier, et il a continué de conduire, et il a eu un accident. Alors, qu'est-ce qu'on fait? Est-ce qu'on est capable de faire un ajustement sans... Est-ce qu'on peut dire dans un dossier quelconque: C'est un conducteur à risque? Est-ce qu'on ne pourrait pas identifier ces cas-là, même si les points ne sont pas déjà enlevés au dossier du conducteur, considérant qu'il peut aller en cour les contester et que le processus est très long, là? Alors, c'était dans ça, je leur avais demandé de regarder ça.

M. Bélanger (Carl): Le troisième groupe de travail va s'intéresser au transport actif et alternatif: piétons, cyclistes, l'intermodalité, tout ce thème-là. Il y a plusieurs sujets qui ont été suggérés sur le thème. Et le quatrième groupe de travail, comme Mme Boulet le mentionnait, c'est au niveau de la vitesse et des infrastructures, donc les nouvelles règles d'établissement des limites de vitesse, autant, pour le court terme, avoir des outils pour assister les municipalités dans cette gestion-là, autant, pour le moyen et plus long terme, pour faire une réflexion, je dirais, de fond sur l'établissement des limites de vitesse de façon plus générale.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Mme la ministre, vous nous indiquez qu'elle avait demandé à la table s'il y avait des éléments qu'on pouvait inclure, et je crois de mémoire, là, qu'ils ont jusqu'au 1er mai, hein, pour transmettre leurs... si jamais il y en a, là.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Ils ont peut-être jusqu'au 1er mai... Pour l'intégrer à la loi? C'est le 15 de mai. C'est 55.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, ils auraient jusqu'au 15 mai. En fait, on aurait jusqu'au 15 mai pour apporter des amendements ou des précisions pour bonifier le projet de loi, et c'est ce qu'on leur avait demandé: Si jamais il y a des choses qui vous semblent évidentes, qui à court terme mériteraient qu'on fasse des ajustements au Code de la sécurité routière, on est ouverts à ça puis on vous l'avait dit, là, on reviendra là-dessus, notamment les pneus d'hiver, là. Les pneus d'hiver,

vous vous rappelez qu'on avait dit: Du 15 novembre au 15 avril. Là, il semble qu'on pourrait peut-être avoir une fenêtre un peu moins large. Mais c'est toutes des choses que je voulais discuter avec les oppositions, là. Je n'apporterai pas ça sans qu'on en ait au préalable discuté.

Il y avait également l'élément que les motocyclettes n'ont pas de pneus d'hiver, donc il faudrait en faire probablement un cas d'exception. Il y avait la question également... Là, je ne connais pas tous les irritants, là, je pense que mon collègue, M. Tomassi, pourrait... Il y avait les locateurs de véhicules aussi qui venaient de l'Ontario. Quelqu'un qui loue un véhicule en Ontario, est-ce qu'il peut circuler avec des pneus d'été au Québec?

Il y avait également la personne qui part pour aller en Floride, nos gens qui partent, là. Bon. Est-ce qu'on leur oblige à avoir des pneus d'hiver pour deux semaines, parce qu'ils partent le 1er décembre? Est-ce qu'on ne pourrait pas leur donner un transit pour qu'ils puissent circuler au moins 48 heures, le temps de quitter le Québec? Mais j'avais fait part à des collègues que, sur ce point-là, il y aurait peut-être des petites corrections à apporter pour venir préciser l'interdiction.

● (10 h 10) ●

M. Deslières: M. le Président, ce que je comprends...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci. Merci, M. le Président.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: Je comprends, là, qu'on est toujours en mouvement. C'est ce qu'on souhaitait de ce côté-ci, c'est que toute la question de la sécurité routière... Puis vous en avez fait mention dans ce que vous venez de nous dire, qu'on ne rouvre pas à tous les ans la sécurité... Je comprends, mais on pourrait peut-être prendre cette habitude et cette culture, peut-être pas de le rouvrir tous les ans, mais ce qui a causé problème, c'est que ça a pris un certain temps, ou un temps certain, pour le réouvrir. Puis je ne parle pas nécessairement de votre gouvernement, ça a toujours un peu été la culture. Mais, moi, je souhaiterais que le... Parce qu'on peut faire des ajustements qui ne sont pas toujours... on ne fait pas toujours le grand ménage du printemps, mais on peut faire des ajustements à tous les deux ans. Voilà pour un commentaire.

Augmentation de la vitesse permise sur les autoroutes

Dernière question, M. le Président: Mme la ministre, vous avez fait mention d'une possibilité d'augmenter le minimum de la vitesse sur nos autoroutes. Est-ce que c'est toujours dans vos cartons?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre, vous avez seulement deux minutes.

Mme Boulet: D'accord, M. le Président. Alors, M. le Président, je n'ai jamais dit ça, mais tout le monde

m'en parle. Les gens disent: Ailleurs, dans certains pays, on roule plus rapidement, on roule à 120, à 130. Ce n'est pas la volonté du gouvernement. On pense que ça va à l'encontre du message qu'on veut envoyer, autant pour la sécurité routière que pour le développement durable. Quelqu'un qui roule, M. le Président, à 120 km plutôt qu'à 100, il consomme 20 % de plus d'essence. Donc, en termes de développement durable, autant pour la consommation, donc les gaz à effet de serre, c'est encore plus important. Mais, au niveau de la sécurité, le message qu'on veut envoyer à tous les Québécois, c'est de réduire leur vitesse sur l'ensemble du réseau, que ce soit le réseau autoroutier... que le réseau routier municipal, et il n'y a aucune volonté, de la part du gouvernement, d'augmenter la vitesse sur les autoroutes.

Le Président (M. Bergman): Merci. Alors, M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Alors, merci beaucoup, M. le Président. Et à mon tour de vous saluer en cette dernière journée de crédits sur le transport. C'est un plaisir pour moi d'être ici et de retrouver Mme la ministre, les gens qui l'accompagnent, M. Jean, le sous-ministre, et les autres personnes, le sous-ministre adjoint et présidents ou présidentes d'organismes qui ont trait aux transports régis par le ministère des Transports du Québec.

L'avantage qu'on a d'être député, un des avantages, c'est de pouvoir assister à plus qu'une commission parlementaire, d'aller voir ce que les gens disent et pensent des crédits des autres ministères, et c'est toujours intéressant parce que ça nous porte à découvrir la pensée que les collègues députés, surtout de l'opposition, ont de leur rôle, de un, et du rôle d'une formation politique dans la législation qu'un gouvernement doit passer. Or, lors de la dernière élection, les gens du Québec, la population du Québec a envoyé un message très clair qui était que c'était un gouvernement minoritaire qui devait gérer le Québec, et je crois que, depuis avril dernier, le message, du côté gouvernemental, a été très bien compris: c'est un gouvernement de cohabitation. On en a eu la preuve en décembre dernier, ici même, dans cette commission sur le projet de loi sur la sécurité routière, nous avons eu des belles discussions. La deuxième opposition officielle a apporté de l'avant des très bons amendements au projet de loi, amendements qui sont rentrés en application. Il y a une petite histoire avec la question des pneus d'hiver qu'on va probablement régler, mais, en bout de ligne, je pense que ça a été dans la bonne direction.

Le parti de l'opposition officielle, qui, dès lors du dépôt du projet de loi par vous, Mme la ministre, s'était offusqué des prises de position et du projet de loi parce que ça n'allait pas assez loin, il n'y avait pas de mesure sur les récidivistes, sur l'alcool au volant, les peines n'étaient pas assez sévères, il n'y avait rien, le projet de loi n'était pas bon, bon, parfait. Alors, basé là-dessus, on se dit: Bon, bien, on est un gouvernement de cohabitation, le gouvernement ne peut pas décider par lui-même de faire quoi que ce soit. On se serait attendu à plus du parti de l'opposition officielle, de l'ADQ pour déposer des amendements. Or, ils n'en ont pas proposé aucun, M. le Président. Non, j'oublie, un, ils en ont proposé un, celui de reporter l'application de l'utilisation

du mains-libres de juin 2008 à janvier 2009, le seul. Pourtant, le projet de loi n'allait pas assez loin.

Je lisais un peu et je vous disais que j'ai suivi pas mal de commissions parlementaires. Ils devraient changer l'acronyme de leur parti politique. Depuis le tout début, il s'appelle l'ADQ. On devrait changer ça pour l'APQ, et je m'explique. Ça ne devrait pas être l'Action démocratique du Québec, ça devrait être l'Action des pyromanes du Québec parce que ça allume des feux...

Des voix: ...

Le Président (M. Bergman): M. le député de LaFontaine... M. le député de...

Une voix: Bellechasse.

Le Président (M. Bergman): ...Bellechasse.

M. Domingue: M. le Président, notre commission jusqu'à maintenant se déroule bien, alors j'aimerais que vous rappeliez le député de LaFontaine, dans ses propos, à la prudence, à la prudence et effectivement à la pertinence pour que nos travaux se déroulent dans l'ordre et dans l'harmonie.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. le député de Bellechasse. Je demanderais la prudence à tous les députés dans le choix des paroles. M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Alors, merci, M. le Président. Alors, je disais que l'acronyme que je viens de nommer leur va très bien parce que c'est des spécialistes pour allumer des feux. Et, ces gens-là qui viennent nous dire aujourd'hui: Ah! vous demandez des rapports, vous les mettez sur la table, vous ne faites rien, vous les tablettez, on a une preuve aujourd'hui que, de un, ils ne lisent pas les rapports, ils ne lisent pas les rapports parce que vous avez donné une citation, un passage du rapport Johnson...

Peut-être qu'ils le lisent, mais peut-être qu'ils ne le comprennent pas. Or, vous pourriez peut-être demander à M. Johnson, Mme la ministre, de donner un cours non pas universitaire, mais leur donner un cours de niveau primaire pour que M. Johnson puisse mettre sur une ligne le fait de dire: Ma proposition, c'est de mettre en place une agence parce que ça protège... Ils le comprendraient un peu mieux, là. On comprend que M. Johnson prend le sens large, une compréhension très large pour dire: Bon, bien, il faut que ce soit une entité indépendante du ministère des Transports, il va falloir qu'il y ait du monde à part, des spécialistes pour monter une équipe. Peut-être qu'ils veulent que ce soit marqué, parce que c'est la seule manière qu'ils comprennent, s'ils ont lu le document, mais on a la preuve aujourd'hui que c'est un parti politique qui désire tabletter le rapport Johnson, hein, parce que, de un, à mon souvenir, ils ne nous ont pas émis aucun commentaire sur les recommandations du rapport Johnson.

Alors, j'aimerais bien ça les entendre là-dessus, c'est quoi, leurs recommandations, parce que, on le répète, là, on est un gouvernement de cohabitation. Il faut des solutions qui sont apportées pas seulement du

côté gouvernemental, il faut qu'ils aient des solutions, s'ils en ont, ce que je doute. Je ne doute pas, je suis certain qu'ils n'ont pas de solution, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

M. Tomassi: Je n'ai pas fini, M. le Président. Je peux-tu continuer?

Le Président (M. Bergman): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Merci. Je vais vous avertir quand je vais avoir terminé pour passer à la question.

Alors, comme je disais, c'est des spécialistes pour allumer des feux. On en a un autre exemple, le rapport Bouchard-Taylor, hein, où est-ce que ces gens-là ont allumé un feu et par la suite, quand ça a été le temps d'aller déposer un mémoire, aller jaser en commission pour...

Des voix: ...

Le Président (M. Bergman): M. le député de... M. le député de LaFontaine...

M. Gingras: Question de règlement, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: Article 35, la pertinence du sujet.

Le Président (M. Bergman): M. le député de LaFontaine, je vous demanderais de rester près du sujet.

● (10 h 20) ●

M. Tomassi: Oui. M. le Président, je parle de rapports et je ne quitte pas la direction du rapport. Alors, quand c'était le temps de porter un jugement, d'aller déposer un mémoire, d'aller jaser devant les commissaires qui doivent rapporter un rapport pour leur faire dire c'est quoi, la position de l'APQ, jamais ils ne se sont présentés en commission pour dire leur vision. Alors, ça démontre, ça nous démontre l'insouciance, l'incompréhension que ces gens-là ont de leur rôle de députés.

Alors, ils sont devenus des spécialistes pour déformer la vérité, ils sont devenus des spécialistes pour déformer les faits, et on en a un autre exemple aujourd'hui, mais on en a eu un exemple aussi au mois de juin. Puis je ne peux pas revenir sur tout ce qui s'est dit lors de cette période, au mois de décembre, lors du projet de loi sur la sécurité routière, mais on peut vraiment voir ce que ces gens-là ont dans l'intention de faire: c'est absolument rien, rien apporter, rien mettre sur la table.

Et l'exemple de l'agence des ponts et des structures en est un exemple probant ce matin où est-ce que les gens, de un, ou ils ne comprennent pas la nécessité ou l'avantage qu'ils en ont... J'ai compris de la part de la ministre que l'opposition, la deuxième opposition, en opposition de cohabitation, a demandé à avoir plus d'information sur la structure, de quelle manière

elle allait fonctionner, c'étaient quoi, les avantages probablement d'avoir une agence, les inconvénients, et avoir un portrait plus global, ce que l'opposition aurait dû faire, et non pas en sortant tout bonnement, sans connaître le pourquoi, sans connaître les recommandations, parce qu'ils ne l'ont pas lu, du rapport Johnson, venir nous dire ou prendre des chemins ou des routes différentes pour encore une fois ne pas faire leur rôle d'opposition officielle.

Gestion de la circulation durant les travaux au pont Laviolette, à Trois-Rivières

Alors, M. le Président, cette année, vous l'avez annoncé, beaucoup de travaux vont être faits sur toutes les routes du Québec. Des fois, les gens se plaignent aussi parce qu'il va y avoir beaucoup de travaux, il va y avoir beaucoup d'inconvénients qui vont avoir lieu sur les routes. Nécessairement, si on a l'intention de réparer nos routes, nos structures, il va falloir qu'on ait un peu d'inconvénients. Je crois que le ministère des Transports prend toutes les mesures qui s'imposent pour essayer de pallier à ces difficultés sur les routes du Québec.

Dans votre comté, près de votre comté, vous avez le pont Laviolette. J'ai eu la chance, l'été passé, de le prendre à quelques occasions, et il y a eu des travaux majeurs, je crois, sur le pont Laviolette qui ont causé nécessairement des inconvénients. Et je prendrais cet exemple-là, Mme la ministre, pour essayer que vous puissiez nous expliquer, de la part du ministère des Transports, quelles sont les mesures qu'ils entendent prendre pour essayer de contrôler et faire en sorte que la circulation puisse bien se passer. Parce qu'en réalité, là, le pont Laviolette, je prends lui, par exemple, il est dans votre comté, c'est un bon exemple, mais, de deux, c'est peut-être le seul lien physique qu'il y a entre les deux rives du Saint-Laurent, entre Québec puis Montréal pour votre région. Alors, étant le seul lien et en faisant des travaux majeurs, nécessairement ça cause une perturbation sur le système routier. Il y a des mesures qui ont dû être prises. Alors, j'aimerais savoir, peut-être de votre part ou peut-être du sous-ministre, M. Jean, les mesures qu'on entend prendre pour essayer de contrôler ou que la circulation puisse bien fonctionner cet été, au Québec.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, ça me fait plaisir de parler du projet du pont Laviolette. Évidemment, c'est un projet qui est sur le point de se terminer. Comme l'a dit le collègue, c'est une infrastructure qui est stratégique entre la rive sud et la rive nord, donc qui fait le lien entre la Mauricie et le Centre-du-Québec. C'est la seule infrastructure d'ailleurs qui fait le lien entre la rive sud et la rive nord entre Montréal et Québec. C'est une infrastructure où il y a à peu près 32 000 ou 33 000 véhicules-jour qui traversent de part et d'autre le pont et 10 % de camions lourds. Donc, c'est très significatif en termes de déplacements, je dirais également déplacements des gens, la mobilité des gens pour les travailleurs. On sait que, juste de l'autre côté, sur la rive sud, on a le parc industriel de Bécancour, donc beaucoup de travailleurs, beaucoup de grandes entreprises. Alors, ça a été vraiment un défi pour le

ministère des Transports du Québec de bien arrimer la circulation sur le pont pour éviter qu'il y ait des périodes de congestion. Ça a été important également de bien informer la population, M. le Président.

Alors, je vais inviter le sous-ministre adjoint, M. Loranger, à venir vous expliquer un peu comment on a procédé. Dès la première année, M. le Président, il y a eu beaucoup d'argent: si je me rappelle bien, là, de mémoire, une soixantaine de millions de dollars qui avaient... non, une vingtaine de millions de dollars, pardon, qui avaient été investis dans un système de gestion de la circulation. Alors, pour éviter qu'il y ait congestion, pour éviter également que, s'il y a un accident... qu'est-ce qu'on fait quand on est après faire des travaux, qu'on est déjà en voie réduite? Et, si jamais il y a un accident, comment on planifie les mesures d'urgence?

La première année, je vous dirais que ça a été un peu plus difficile. Il y a eu des arrimages, on a été constamment en lien avec un comité. Il y a un comité qui a été mis en place, du ministère, de la direction territoriale, avec les intervenants économiques de part et d'autre de la rive du pont, et on a mis tout en oeuvre pour bien informer la population et minimiser les impacts sur les citoyens qui circulent.

Alors, la première année, malgré tout, est arrivé un ou deux inconvénients, là, où les gens ont dû patienter, je dirais, même une heure ou deux. Des fois, ça a été assez long. Mais, la deuxième année et la troisième année, les travaux se sont très, très bien déroulés, et, cette année, on devrait être en mesure de terminer les chantiers, M. le Président. C'est plus de 110 millions de dollars qui auront été investis dans cette structure-là, et on reçoit des félicitations de tous les partenaires pour nous dire que ça s'est fait, ça s'est bien fait, que le ministère a fait un bon travail, et je pense qu'on doit tous être très fiers, là, de ce qui a été réalisé.

Alors, si vous me permettez, M. le Président, je vais laisser la parole au sous-ministre adjoint.

Le Président (M. Bergman): M. Loranger.

M. Loranger (Jean-Louis): M. le Président, Mme Boulet connaît tellement ses dossiers qu'il ne me reste plus grand-chose à dire. Mais, en termes de construction, effectivement ça a été un défi de travailler de nuit et de rétablir les quatre voies de circulation pour le jour avec des volumes de circulation, comme Mme Boulet l'a mentionné, à 34 000 véhicules-jour.

En fait, les travaux majeurs consistaient à remplacer... Toutes les dalles d'approche du pont ont été remplacées, et les dalles de travée centrale ont été réparées. La méthode qui a été utilisée, c'est de procéder avec des dalles préfabriquées qu'on utilisait durant la nuit, ce qui nous a permis, à ce moment-là, de maintenir les entraves seulement de nuit et rétablir la circulation pour le jour.

Alors, comme Mme Boulet le mentionnait aussi, bien, évidemment, la première année on a instauré des moyens de gérer la circulation au niveau de feux, au niveau de caméras, et les années suivantes... La première année, ça s'est très bien déroulé, 30 millions; 30, 35 millions, la dernière année. Alors, actuellement, c'est 110 millions qui ont été dépensés. Il reste quelques travaux à faire

sous la structure, pour un montant de 700 000 \$, mais le chantier est complété.

Et, comme Mme Boulet l'a mentionné, il y a plusieurs mesures qui ont été prises. Principalement, ce qui a été très rentable, c'est beaucoup de communication, beaucoup de discussions. Il y a un comité avec les intervenants du milieu, des moyens un petit peu plus spécifiques, comme l'ajout d'une dépanneuse sur place, au cas où est-ce qu'il y aurait un accident, pour dégager plus vite, panne d'essence ou panne de véhicule, etc. On a aussi, à partir des caméras, mieux géré la circulation pour limiter la congestion sur le pont. C'est-à-dire, en certaines périodes, on fermait l'accès à certaines bretelles. La présence accrue de la Sûreté du Québec, des contrôleurs routiers de la SAAQ qui ont très bien collaboré aussi, l'ajout de cônes de signalisation — ça peut paraître des petits moyens — sur les accotements parce que, quand les gens deviennent impatients, ils dépassent sur les accotements — on crée quasiment comme une autre voie de circulation — des moyens pour améliorer la visibilité des... la présence de signaleurs en tout temps, alors c'est un paquet de moyens qui font que, malgré certains inconvénients que ces travaux-là causaient, on a obtenu un degré de satisfaction des intervenants et du milieu très élevé, et les gens sont très, très satisfaits de la façon que ce chantier-là a été géré.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Mégantic-Compton.

Échéancier du prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges

Mme Gonthier: Oui. Alors, M. le Président, on est en Mauricie, là on va se déplacer un peu, on va s'en aller en Beauce, peut-être. Vous savez, c'est une région que je connais quand même assez bien, elle est limitrophe à mon secteur. Et, M. le Président, on sait que les autoroutes se font un peu rares dans mon secteur, mais il y en a une qui pointe à l'horizon et qui s'appelle la 73. En décembre dernier, d'ailleurs, la ministre a inauguré un tronçon de la 73, un tronçon de 13 km que j'emprunte régulièrement, et je l'en remercie beaucoup.

Maintenant, ma question serait: Pouvez-vous nous donner un aperçu des travaux qui vont être effectués prochainement sur la 73, et quels sont les échéanciers en vue du prolongement, et jusqu'où on va aller, etc.?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le Président, alors ça me fait plaisir de donner un peu d'information sur la 73. Vous savez, la région de la Beauce, et le collègue de Beauce-Nord n'est pas avec nous... Je dis «Beauce-Nord», je ne sais jamais si c'est Beauce-Nord ou Beauce-Sud, là.

Une voix: Beauce-Nord.

Mme Boulet: Beauce-Nord. Alors, le collègue de Beauce-Nord n'est pas avec nous, mais c'est un projet qui tenait beaucoup à cœur au député de Beauce-Nord et à tous les partenaires également de la région de Chaudière-Appalaches.

● (10 h 30) ●

M. le Président, la région de la Beauce, c'est une région dynamique. Les gens sont... On a un taux de chômage qui est beaucoup plus faible qu'ailleurs. C'est des gens qui sont très engagés, déterminés, et ces gens-là étaient venus me voir dès le début de mon mandat, M. le Président, en 2003, quand j'avais été nommée par le premier ministre comme ministre déléguée aux Transports. Ces gens-là m'avaient dit: On aimerait une rencontre, Mme la ministre, parce qu'on a un projet de développement chez nous pour l'autoroute 73, et ça fait des années que rien ne se passe, qu'il n'y a pas d'investissement, que ça ne bouge pas, et on aimerait vous rencontrer. Alors, il y avait, à ce moment-là, le député de Beauce-Nord, mais il y avait également ma collègue de Beauce-Sud, Mme Leblanc, qui était élue, à ce moment-là. Alors, je leur dis: C'est O.K.

M. le Président, je ne sais pas dans quel local la rencontre avait eu lieu, mais ils sont arrivés, ils étaient très nombreux, et la salle qu'on avait réservée était beaucoup trop petite, et ça m'avait fait sourire, mais en même temps ça m'avait démontré à quel point ces gens-là s'étaient mobilisés derrière ce projet-là. Ils y croyaient, ils avaient des arguments implacables, c'était vraiment un dossier qui était légitime, et on n'a pas pu faire autrement que leur dire: Regardez, on va voir ce qu'on peut faire, mais c'est un projet qui est tout à fait, là... Comme je vous disais tantôt, il y a un débit de circulation qui est très important, c'est un secteur qui est stratégique également pour amener les camions qui transitent entre la région de Chaudière-Appalaches et les États-Unis, donc on était très heureux d'être partenaires.

Maintenant, c'est un grand chantier. Alors, on est partis de Saint-Joseph-de-Beauce jusqu'à Beauceville et, après, de Beauceville on va se rendre à Sainte-Marie de Beauce... à Saint-Georges, excusez-moi, à Saint-Georges de Beauce. Alors, c'est un grand projet, et il s'est fait en phases. Il y avait évidemment des phases, il y avait beaucoup de structures à construire. Alors, je vais laisser le sous-ministre... C'est presque 300 millions de dollars, M. le Président, qui seront investis sur ce tronçon-là lorsque nous aurons terminé de réaliser le chantier, et on a également une contribution du gouvernement fédéral à la hauteur de 51 millions de dollars sur ce tronçon-là. D'ailleurs, la dernière portion, c'est une frontalière.

Alors, je vais laisser le sous-ministre donner peut-être des précisions parce qu'on sait qu'il y a une portion des travaux qui est actuellement devant la Commission de protection des territoires agricoles. Donc, qu'est-ce qu'on fait cette année au juste et dans quel sens vont aller les travaux dans les mois à venir?

Le Président (M. Bergman): M. Loranger, il vous reste seulement une minute.

M. Loranger (Jean-Louis): M. le Président, alors, comme la ministre l'a mentionné, de Saint-Joseph à Beauceville, un tronçon de 13,6 km, au coût de 80,5 millions, a été inauguré le 15 novembre dernier. Sur ce tronçon-là de 13,6 km, il reste pour 8,1 millions de travaux à compléter, c'est-à-dire des travaux à compléter sur le raccordement de la route du Golf et la route 173, des travaux qui vont se dérouler à l'été 2008, mais l'autoroute est en opération depuis le 15 novembre 2007. Beauceville aller à Saint-Georges, on parle de 13,4 km

pour des montants à investir de l'ordre de 150 millions, et par la suite le prolongement, qui est le contournement de la ville de Saint-Georges par l'est, pour un autre 4,3 km, est évalué...

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Loranger (Jean-Louis): ...à 73,4 millions.

Le Président (M. Bergman): Merci beaucoup. Alors, on a nos derniers blocs: pour l'opposition officielle, vous avez 22 minutes; pour le deuxième groupe d'opposition, 14 minutes; et, pour le groupe parlementaire formant le gouvernement, 22 minutes. Alors, M. le député de Blainville, pour un bloc de 22 minutes.

Création d'une agence de gestion des structures routières (suite)

M. Gingras: Merci, M. le Président. Donc, M. le Président, je constate, par les réponses que nous avons eues à date, ce matin, quand on traite de l'Agence sur la sécurité... l'Agence...

Une voix: Des infrastructures.

M. Gingras: ...des infrastructures, de gestion des structures, je constate que la ministre interprète à sa façon le rapport Johnson. Je la mettais au défi de me citer l'endroit dans le rapport où l'on retrouvait la recommandation de M. Johnson au niveau de la formation d'une agence, et tout ce que la ministre a trouvé, c'est une citation sur une entrevue radiophonique de M. Johnson. Je comprends que nos questions sont embarrassantes quand je vois le député de LaFontaine, au lieu de défendre le sujet, s'attaquer aux personnes ou aux individus ou institutions. Mais je vais revenir au sujet, on a assez perdu de temps, on a uniquement un bloc de 20 minutes.

La ministre a affirmé plus tôt qu'aucun montant n'avait été dépensé en 2007 et que personne ne travaillait à la mise sur pied de cette agence. Je vais maintenant passer à un deuxième contrat qui lie M. Pigeon, et, dans le contrat, dans les fonctions de M. Pigeon, on y retrouve: superviser et coordonner la mise en place de la nouvelle Agence des structures routières du Québec.

J'aimerais demander à la ministre: Est-ce qu'elle était au courant de ces contrats? Et comment a-t-elle pu nous affirmer tantôt qu'aucune personne ne travaillait à la mise sur pied de cette agence avant qu'elle ne soit adoptée par le Parlement?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le Président, il déforme ce qu'on dit. On n'a jamais dit que personne ne travaillait, on a dit que, dans la recommandation de M. Johnson, il y avait des recommandations au niveau des façons de faire du ministère, des méthodes de gestion et de fonctionnement au niveau de l'entretien et de l'inspection des structures. Ce qu'on s'est dit, c'est qu'on ne pouvait pas attendre parce que, nous, on pense que le levier pour bien intervenir, être efficaces au niveau de nos structures, ça passe pas le biais d'une agence. Maintenant, cette agence-là, on

n'est pas certains, on ne sait pas encore ce qu'il adviendra de cette agence-là. Il y a un projet de loi qui a été déposé. Maintenant, ça nous prend l'accord d'un des partis d'opposition pour pouvoir mener à bien cette opération.

Mais on n'était pas, M. le Président, pour rester un an à regarder passer le train puis à ne rien faire des recommandations de M. Johnson. Alors, je vais ouvrir une parenthèse ici. Quand M. le député de Blainville dit que, pour l'agence, je prends ce que M. Johnson a dit à la radio, bien M. Johnson à la radio ou M. Johnson de la commission Johnson, c'est le même M. Johnson. Alors, s'il dit à la radio qu'il est inquiet parce qu'on ne veut pas mettre en place une structure, je pense que ça reflète très bien la philosophie de son rapport.

Alors, M. le Président, M. Johnson a dit: Il faut revoir les choses. Il nous a dit: L'imputabilité. Il nous a parlé: Bon, qui doit faire les choses? Est-ce que c'est l'ingénieur au ministère? Est-ce que c'est dans les directions territoriales? Il a dit clairement: Bien, ce n'est pas tellement clair. Ça relève de qui? Qui doit faire quoi puis quand? Il nous a dit également qu'il manquait d'information, que l'information n'était pas à jour, là, l'information qu'on avait sur... Alors, tout ça, tout ce qu'il nous a dit, il fallait y voir tout de suite, M. le Président. Il fallait qu'on se mette à l'oeuvre au ministère et qu'on commence dès maintenant, dès le rapport, à changer les choses, alors changer les choses qui pourraient éventuellement amener la mise en place d'une agence si tel est le cas des gens, des collègues à l'Assemblée nationale. Mais, si ce n'est pas le cas des collègues à l'Assemblée nationale, les actions qui auront été posées par cette équipe-là, dont M. Jean vous a parlé, vont être profitables pour l'ensemble des citoyens et citoyennes du Québec pour améliorer la sécurité du réseau routier.

Alors, ce qu'ils font, c'est qu'ils mettent en place, même s'il n'y a pas d'agence, parce qu'on ne sait pas s'il y en aura une, mais ils sont là pour mettre en place, à partir du jour zéro, ils sont là pour mettre en place les recommandations du rapport Johnson. C'est aussi simple que ça. C'est des gens qui sont là pour s'assurer que le ministère va faire le virage que lui a demandé M. Johnson, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: Donc, M. le Président, vu qu'il y a un contrat qui lie ces individus-là, MM. Pigeon et Soucy, avec le ministère et qu'on nous dit que le mandat a été modifié, est-ce qu'il y a un autre contrat qui a été signé avec ces gens-là pour leur dire qu'ils n'ont plus à travailler sur les objets qui étaient définis dans le contrat initial?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je pense que ma réponse était on ne peut plus claire. Alors, je ne comprends pas que le député de Blainville n'ait pas compris. Maintenant, je vais laisser le sous-ministre répondre, si vous me permettez.

Le Président (M. Bergman): M. Jean, sous-ministre.

M. Jean (Denys): M. le Président, il n'y a pas d'autre contrat qui a été signé. Le contrat signé avec M. Pigeon vise à être prêt à mettre en oeuvre la décision de l'Assemblée nationale si jamais elle décide d'aller de l'avant, et je considère, M. le Président, que, comme administrateur public, il faut que je prenne les mesures pour donner suite à la volonté des parlementaires si jamais ils vont de l'avant.

Deuxièmement, c'est important, Mme Boulet l'a évoqué, il y a un paquet de choses, un certain nombre de choses qui sont travaillées actuellement dans une perspective d'agence, qui, si les parlementaires décidaient qu'il n'y avait pas d'agence, pourraient être utiles dans le futur. Merci.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. Jean. M. le député de Blainville.

Personnel du ministère affecté aux travaux routiers

M. Gingras: M. le Président, je vais vous lire à nouveau la citation de la ministre des Finances qu'elle a tenue le... une citation qu'elle a tenue le 14 avril dernier, à la Commission des finances publiques, donc, où elle répondait à une question de mon collègue le député de Lévis qui lui demandait: «...Mme la Présidente, [pour] parler de jugement. Si mon critère, c'est le jugement — on parle d'investissement de 30 milliards que nous allons faire au cours des prochains mois — pourquoi est-ce qu'on a subi une baisse de 12 % au niveau des effectifs au niveau du transport?»

Donc, quand on parle d'effectifs, ma question est simple et claire à Mme la ministre: Est-ce que les effectifs qui sont en place au ministère des Transports sont, à ce jour, suffisants pour les travaux qui sont prévus au cours de la prochaine année?

● (10 h 40) ●

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui.

M. Gingras: Merci.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: M. le Président, est-ce que la ministre est capable de nous répondre aussi rapidement et affirmativement? On nous dit que la négligence ou la paresse du gouvernement de ne pas avoir entretenu ces infrastructures... Avoir à les reconstruire nous coûtera, aujourd'hui, 10 fois plus que de les avoir entretenues. Donc, est-ce que la ministre nous confirme ces chiffres?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le Président, il faut avoir, je vais dire, il faut avoir du culot pour venir nous dire ça, qu'il y a eu de la paresse de la part du gouvernement. Moi, je serais vraiment mal à l'aise d'être assise dans ce siège-là, là, si j'étais à sa place. On a mis 6 milliards de dollars, de 2003 à 2006, sur le réseau routier. On s'est engagés à mettre 12 milliards de dollars au cours des quatre prochaines années. Cette année, on est à la hauteur

de 3 milliards de dollars, M. le Président. C'est un montant sans précédent, c'est un montant historique dans l'histoire du Québec. Alors, moi, je pense qu'il faut avoir du culot quand on a osé voter contre un budget où la ministre des Finances recommandait à la population du Québec d'investir 30 milliards de dollars pour mettre à niveau ces infrastructures, parce que, oui, on les a négligées, parce que, oui, on les a peut-être sous-financées au cours des dernières décennies. Que ce soient nos écoles, nos hôpitaux, notre réseau routier, l'ADQ a voté contre un budget qui nous permettait de mettre à niveau les infrastructures du Québec pour léguer aux générations futures, à nos enfants, à nos petits-enfants des infrastructures qui soient en bon état et sécuritaires. Alors, aujourd'hui, venir dire que le gouvernement a agi en paresseux, il faut avoir un sacré culot, M. le Président. On a agi de façon responsable.

Les montants que nous mettons sur le réseau routier cette année, M. le Président, sont à la hauteur de 842 millions de dollars sur les infrastructures alors que, dans les années quatre-vingt-dix-sept, quatre-vingt-dix-huit, quatre-vingt-dix-neuf, on en mettait 77 millions. On est à 10 fois ce qui a été investi à la fin des années quatre-vingt-dix sur le parc des structures du Québec. M. Johnson, M. le Président, dans sa commission, nous recommandait de mettre 500 millions de dollars par année sur les structures au Québec, on en met, cette année, 842 et on va en mettre 1 milliard l'année prochaine et les années subséquentes. Alors, M. le Président, je pense que, de ce côté-ci, on est très fiers, on a agi de façon rigoureuse et responsable, et je pense que le ministère a fait son travail, a fait un virage important, et tous les employés du ministère ont fait ce qu'ils avaient à faire, et nous en sommes très fiers.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la ministre. M. le député de Blainville.

Création d'une agence de gestion des structures routières (suite)

M. Gingras: M. le Président, même le premier ministre confirmait la négligence et de son gouvernement et de l'autre parti qui formait le gouvernement, au cours des 30 dernières années. Quand je parle de paresse, Mme la ministre, en 1990, les ingénieurs de l'État disaient que tôt ou tard un pont tombera, disaient-ils à cette époque. Ils disaient, et je cite: «Tôt ou tard, un pont tombera», a affirmé M. Grégoire Lamontagne, président de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec, réagissant à une nouvelle étude sur le délabrement des ponts, viaducs, routes et autoroutes de la province. «On voudrait qu'il y ait des suites à tous nos rapports, disait-il à l'époque, sinon il y aura une grosse facture.» Ce que l'on voit aujourd'hui: 10 fois plus cher. Comme la ministre vient de le confirmer, elle met 10 fois plus d'argent. Et il disait: «Sinon, il y aura une grosse facture ou même des morts.» Qu'est-ce qui est arrivé? L'effondrement du viaduc Concorde. Donc, la négligence, et la paresse, du gouvernement fait qu'aujourd'hui on a eu des morts et on paie 10 fois plus pour retaper nos infrastructures.

Est-ce que la volonté de la ministre de créer une agence ne serait pas pour mettre les salaires des employés de l'État sur la dette?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le Président, je suis un peu découragée. Il faut aimer ça faire peur aux gens. Nous, on est résolument tournés vers l'avenir, et, oui, si le réseau a été négligé ou sous-financé, c'est vrai, on l'a dit, le premier ministre l'a dit. Maintenant, ce qui est important, c'est qu'à partir de ce constat-là il ne faut pas continuer à faire peur aux gens. Le réseau, il est sécuritaire. On sait que notre parc, il est vieillissant. On ne l'a pas inventé puis on ne l'a pas caché, la Vérificatrice générale l'a dit lors de son dernier rapport, que 55 % des structures qui relèvent de la responsabilité du MTQ sont en bon état, là. On n'a rien inventé puis on n'a rien caché.

Par contre, M. le Président, là où est notre responsabilité, c'est de faire en sorte qu'on s'en aille vers l'avant puis qu'on répare ces statistiques-là, qu'on les améliore et qu'on soit capables de se comparer, sur un plan de 15 ans, qu'on soit capables de se comparer avantageusement à nos voisins. Alors, quand on gouverne, il faut voir en avant puis il faut prendre les responsabilités, il faut s'engager, et je pense que notre gouvernement le fait on ne peut plus clairement en investissant les montants, 3 milliards de dollars. Eux, M. le Président, à l'ADQ, n'ont strictement rien à proposer et ils ont même voté contre un budget de 30 milliards de dollars. Il faut le faire, venir reprocher quoi que ce soit au gouvernement d'aujourd'hui.

Ce qu'on peut faire, nous, c'est rattraper ce qui a été sous-financé ou négligé. Le rattrapage, il ne se fait pas en un an ou en deux ans; le rattrapage, il va se faire dans les années à venir. Mais ce qu'il est important qu'on fasse, c'est de donner les moyens et les outils à nos gens pour faire en sorte qu'on mette à niveau et qu'on améliore la condition de ce réseau-là. Nos chaussées sont à 64 %, on espère les rendre à 83 % d'ici 2022, et notre parc de structures est à 55 %, et on espère le rendre à 80 %, M. le Président. Alors, oui, on agit de façon responsable, on en est très fiers. Au lieu d'être alarmiste, de faire peur aux gens, c'est important de leur dire que nos structures, elles sont sécuritaires, elles sont inspectées de façon très rigoureuse. On a été des partenaires et des collaborateurs de tous les instants avec la commission Johnson. Alors, sincèrement, il faut avoir du culot quand on n'a rien à proposer aux Québécois et qu'on ose voter contre un budget de 30 milliards de dollars.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la ministre. M. le député de Blainville.

M. Gingras: Je suis content, M. le Président, que la ministre regarde en avant, parce qu'elle regarde deux ans en arrière au lieu de regarder l'adoption du dernier budget.

Ceci étant dit, si on regarde vers l'avant, il faut quand même voir le constat d'échec qui a eu lieu au Québec, et, la création de l'agence, comme je le disais, on n'a pas répondu, la ministre n'a pas répondu si ce n'était pas pour mettre sur les finances les salaires... mettre sur la dette les salaires des employés. Pour moi, M. le Président, et pour mon parti, on veut tout simplement se débarrasser de ces responsabilités.

Qu'est-ce que l'agence va nous donner de plus? Quelle imputabilité va avoir l'agence quand on veut se

débarrasser de nos responsabilités comme la ministre veut faire? La ministre, je reviens, la ministre des Finances disait donc le 14 avril dernier: «Plutôt que d'avoir cette agence, il va falloir [trouver] une solution.» Quelle est la solution de la ministre?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je suis très heureuse, la solution de la ministre, c'est l'Agence des structures. Alors, je vais revenir sur l'Agence des structures et je vais lui expliquer pourquoi on veut une agence, parce qu'il semblerait... Il nous a dit non, puis là il nous pose des questions, puis en même temps il répond à ses questions. Alors, c'est assez particulier. Il nous dit non puis il n'a même pas pris le temps d'aller chercher l'information, pourquoi on voulait faire ça, puis en même temps il répond à ses questions lui-même sans avoir l'information. Alors, il faut le faire comme analyse de dossier. C'est fait en profondeur, c'est là qu'on le voit.

Alors, M. le Président, la création d'une agence, je l'ai dit, pourquoi on en est venus à cette solution-là? Premièrement, ça a été recommandé par M. Johnson dans son rapport suite à l'effondrement du viaduc de la Concorde. On a discuté avec plein de gens, M. le Président, que ce soit l'Ordre des ingénieurs, que ce soit M. Vaillancourt, là, son président du renouvellement de... la coalition, également M. Denis de Belleval, la Coalition des infrastructures du Québec. On a parlé à tous les gens qui ont été entendus en commission parlementaire pour leur demander leur vision et qu'est-ce qu'ils nous conseillaient de faire pour qu'à l'avenir on soit encore plus efficaces et plus opérationnels à l'égard de nos structures. Alors, je pense que ces gens-là ont une meilleure expertise que moi puis que le député de Blainville. Je pense qu'ils connaissent beaucoup, beaucoup ce qui se passe avec les infrastructures au Québec. Ce sont des ingénieurs.

M. Johnson était entouré d'un comité d'experts extraordinaire, alors je pense qu'on ne peut pas passer sous silence les recommandations de ces gens-là. On a mis en place la commission Johnson justement pour qu'elle détermine les causes et qu'elle nous fasse des recommandations pour éviter qu'une telle tragédie ne se reproduise. Alors, quand on nous fait des recommandations, il faut les écouter, c'est des experts, hein? On met en place une commission parce qu'on veut s'enrichir de leur expertise, de leurs conseils et de leurs recommandations.

● (10 h 50) ●

Alors, ce qu'il nous a dit, M. Johnson, c'est que ce projet-là méritait qu'on mette en place une structure qui soit en dehors des programmes gouvernementaux. Pourquoi? Pour les quatre raisons que je vous ai données tantôt: pour l'indépendance, l'imputabilité, la transparence et la compétence.

Alors, M. le Président, l'indépendance, ce qu'il a dit, M. Johnson: Ça me prend des budgets stables, récurrents et prévisibles. Alors, l'agence aura son propre conseil d'administration et son propre budget. Alors, elle pourra, elle, décider où elle intervient. On va dépolitiser l'intervention finalement sur les structures. Ça va être indépendant, ça va être autonome, avec un conseil d'administration qui sera nommé en fonction de la gouvernance des sociétés d'État. Ce conseil d'administration

devra rendre des comptes au Vérificateur général et à l'Assemblée.

M. le Président, je veux juste revenir sur l'élément crucial de mon agence.

Le Président (M. Bergman): En conclusion.

Mme Boulet: Très brièvement.

Le Président (M. Bergman): En conclusion.

Mme Boulet: En conclusion. Alors, M. le Président, ce qui est important, c'est qu'on veut rassembler dans la même entité toutes les compétences, la flexibilité et les ressources pour qu'elles soient totalement dédiées aux structures au Québec et là nous permettre à nous... Parce que ce qui arrive aujourd'hui, c'est qu'on perd nos ingénieurs parce qu'ils quittent après un certain nombre d'années au ministère, ils quittent pour des firmes privées. Alors, on veut être capables, par plus de souplesse...

Le Président (M. Bergman): En conclusion.

Mme Boulet: ...de garder cette expertise-là avec nous pour s'assurer d'avoir les ressources, les outils et les moyens d'intervenir. Alors, il y aura toujours 80 % des contrats qui seront donnés au privé et 20 % des contrats qui resteront à l'interne, au ministère, mais on se sera dotés d'un outil extraordinaire pour bien gérer notre parc vieillissant de structures au Québec.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la ministre. M. le député de Blainville.

M. Gingras: ...garder le temps pour le... après.

Le Président (M. Bergman): Je préfère que vous... car comme ça on fait trois blocs, comme j'ai dit, des blocs ensemble. Vous avez un bloc de 22 minutes, et ça vous reste maintenant 3 min 30 s.

M. Gingras: Quatre minutes, oui. Comme d'habitude, je vais passer la parole et je reviendrai.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a consentement?

Une voix: Non.

Le Président (M. Bergman): Il n'y a pas de consentement.

M. Gingras: Merci, M. le Président.

M. Ouimet: M. le Président, on peut jouer à ce jeu-là longtemps, nous aussi, on va laisser 10 minutes, puis par la suite on va faire le tour, là.

Une voix: Il n'y a pas de consentement.

M. Ouimet: On a convenu qu'il y avait des blocs de 20 minutes,

Le Président (M. Bergman): Il n'y a pas de consentement. M. le député de Marquette.

M. Ouimet: On prend le temps de notre 20 minutes, et c'est tout.

Le Président (M. Bergman): Il n'y a pas de consentement. M. le député de Blainville.

M. Domingue: M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Bellechasse.

M. Domingue: Je pense qu'on a montré...

Le Président (M. Bergman): C'est tout sur votre temps, maintenant.

M. Domingue: Non, non, mais j'y vais rapidement. On a montré tantôt une flexibilité en commençant, en sachant très bien que c'était la partie ministérielle... Le député de Blainville, ce qu'il demande, c'est de reprendre le temps à la fin. Donc, je demanderais un peu de flexibilité, là.

Le Président (M. Bergman): Il n'y a pas de consentement. M. le député de Blainville.

M. Gingras: M. le Président, je vais donc me plier à vos nouvelles directives. On voit que c'est une présidence évolutive dans les directives que vous avez aujourd'hui.

Donc, c'est déjà assez difficile, M. le Président, d'avoir de l'info, d'avoir de l'information au niveau du ministère des Transports. Je comprends qu'en se débarassant de ses responsabilités par le biais d'une agence c'est la mauvaise gestion bien sûr qui nous rattrape, et d'ailleurs le rapport Johnson était très éclairant à ce sujet, et on veut refiler nos responsabilités à quelqu'un d'autre. Pour moi, la création de l'agence, il y a bien des motifs autres que la sécurité des usagers ou la bonne gouvernance qui sont invoquées pour la création de ça.

Nombre de passagers requis à bord des véhicules circulant dans les voies réservées de certaines autoroutes

Je vais y aller sur une question qui nous est faite par nos citoyens, M. le Président, qui sont très importants pour nous, les voies réservées qui sont sur l'autoroute 15 et 25. Je voudrais savoir pourquoi qu'à un endroit c'est deux passagers et, à l'autre endroit, c'est trois passagers. Les citoyens nous posent ces questions: trois passagers sur les voies réservées à un endroit et deux passagers à l'autre. Donc, les citoyens s'interrogent pour savoir quelle est l'équité.

Mme Boulet: M. le Président, si vous me permettez, je vais passer la parole à M. Jacques Gagnon, qui est le sous-ministre adjoint dans l'Ouest du Québec.

Le Président (M. Bergman): Monsieur, deux minutes. M. le sous-ministre adjoint, M. Jacques Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Je vous demande d'être très bref.

M. Gagnon (Jacques): Très bref? Alors, il n'y a pas de règle fixe pour l'établissement du nombre de passagers sur les voies réservées, qui sont réservées pour le covoiturage. Dans certains cas, on en a essayé avec covoiturage avec deux passagers et plus et, dans certains autres cas, on a essayé avec trois passagers et plus. Mais il n'y a pas de règle fixe, il s'agit de regarder le volume de circulation, les origines et destinations des passagers, et on estime qu'une voie à trois personnes et plus pourrait être plus efficace dans certains cas, et, dans certains autres cas, on essaie avec deux et plus. Mais il n'y a pas de règle fixe pour... Il n'y a pas de norme à ce sujet-là.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Blainville, il vous reste une minute.

Somme additionnelle allouée aux déneigeurs privés sous contrat avec le ministère

M. Gingras: Oui, bien sûr. Le ministère annonçait, ce matin, une enveloppe de 10 millions disponible aux déneigeurs privés sous contrat avec le ministère.

Est-ce que c'est uniquement pour compenser le passé et est-ce que le ministère s'est assuré qu'on ne paiera pas deux fois, et le passé et dans le futur, par l'augmentation des contrats? Est-ce qu'on a un deal pour les prochains hivers?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre, il vous reste une demi-minute.

Mme Boulet: Bien, je vais... Très brièvement, il n'y a pas de compensation pour le passé, c'est une année d'exception. Dans certaines régions du Québec, il est tombé plus de neige que dans les 40 ans de l'histoire du Québec. Alors, il y a des entreprises qui sont venues nous voir, qui sont en difficulté. Alors, pour ces régions-là où ça a été exceptionnel, il y aura une aide qui sera attribuée. Je vais laisser M. Jean... Et M. le sous-ministre a rencontré les associations, que ce soit l'ACRGTO, PEVL, et, si vous me permettez... Non?

Le Président (M. Bergman): Le temps s'est écoulé.

Une voix: Il n'y a plus de temps.

Mme Boulet: O.K.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Il me reste 14 minutes, je crois, là, vous m'avez dit?

Le Président (M. Bergman): Il vous reste 14 minutes.

M. Deslières: 14 minutes. Merci. Alors, écoutez, je savais qu'on n'avait pas assez de temps. Je suis sûr que, d'un commun accord, on pourrait ajouter quelques heures, l'année prochaine, à nos crédits.

Alors, M. le Président, moi, ayant un peu d'expérience, je vais, si on me permet, poser mes questions en

rafale, puis je voudrais avoir la collaboration bien sûr pour avoir des réponses concernant les quatre sujets que je veux aborder. Je sais que, d'entrée de jeu, chacun des sujets pourrait demander 15 minutes de développement et de réponse, mais, pour le bien commun, là, je voudrais avoir des réponses.

Échéancier du développement de sentiers interrégionaux de véhicule hors route

Vous avez confié aux CRE un mandat concernant tout le réseau...

Une voix: Les véhicules hors route.

M. Deslières: C'est ça, les... Non, je m'excuse, pour les motoneiges, le réseau... C'est ça. Vous l'avez confié aux CRE. Je voulais savoir aujourd'hui quel est l'état du dossier, où on se situe par rapport au mandat qu'on a confié aux CRE et à quoi on peut s'attendre, là, en termes de respect de l'échéancier pour produire ce fameux plan, cette fameuse route blanche.

Branchement de circuits alternatifs à la route verte

Deuxième question, concernant la route verte. On sait que la route verte a été initiée sous notre gouvernement, ça a été complété, c'est l'épine dorsale, ça traverse le Québec, tout ça. Mais il y a des régions qui ne sont pas, excusez-moi l'expression, là, branchées et qui souhaiteraient, dans un deuxième axe ou troisième axe, être branchées à cette route verte, dont j'ai une résolution ici, M. le Président. Je vais la déposer, là, je vais la remettre à la commission. Je vais la déposer à Mme la ministre, je vais la déposer à la commission. Projet de résolution de la CRE de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent demandant au gouvernement du Québec de reconnaître l'axe 3 de la route verte de notre CRE, c'est-à-dire essentiellement toute la région du Suroît.

Donc, j'aimerais avoir des réponses en termes de développement de la route verte, et incluant ces demandes précises. Bien là, je pense, avec votre chef de cabinet, je pense qu'on a éclairci la situation.

Deuxième élément...

Une voix: Troisième.

Avenir du Centre de signalisation et du Centre de gestion de l'équipement roulant

M. Deslières: Troisième élément, je m'excuse. Troisième élément, est-ce que vous avez toujours, Mme la ministre, dans vos cartons la vente du Centre de signalisation et le Centre de gestion des équipements roulants, deux entités qui sont profitables, qui ont fait des profits? Est-ce que d'une façon on peut rassurer les gens qui y travaillent, une fois pour toutes? Ça fait une troisième ou une quatrième fois que je pose la question. Au bénéfice de ces gens-là, sur le plan humain, on voudrait savoir d'une façon pour toutes si vous avez mis un X sur la vente de ces deux entités, qui encore une fois sont profitables, donnent des profits.

Et quatrième élément, question de péage. On sait qu'il y aura des péages sur la 25 et la 30.

Une voix: ...

M. Deslières: Pardon?

Une voix: ...

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

M. Deslières: Bon. Alors, vous posez la question, merci.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: Quel était le moment...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Excusez-moi. Quel est l'état de vos réflexions au sujet des péages? Voilà.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

M. Deslières: Là, je pense que vous en avez pour 15 minutes.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Il reste combien de temps, M. le Président? Il nous reste... Bien, dans leur bloc, là, parce qu'il a posé toutes ses questions.

Le Président (M. Bergman): 11 minutes dans leur bloc.

Échéancier du développement de sentiers interrégionaux de véhicule hors route (suite)

Mme Boulet: Ah! bien, on va avoir le temps de revenir. Alors, moi, je vais y aller avec les péages. Peut-être après, Stéphanie pour... Ou bien vas-y sur les VHR, Stéphanie. Stéphanie va peut-être faire le tour. Je lui demandais justement cette question-là parce que je me rappelais qu'on leur avait donné jusqu'en 2009, avec 40 000 \$ par MRC pour trois ans, pour structurer, ce que je disais souvent, une colonne vertébrale...

Une voix: Par CRE.

● (11 heures) ●

Mme Boulet: ...oui, par CRE, c'est ça, pour me structurer une colonne vertébrale où, à tout le moins, un touriste pourrait débarquer au Québec puis passer d'une région à l'autre. Et ce que Stéphanie me disait — mais je vais la laisser peut-être donner plus de détails — c'est qu'au niveau des motoneiges ça s'enligne très bien et, au niveau des VTT, c'est un petit peu plus complexe. Puis on comprendra que le réseau de sentiers des VTT est beaucoup moins développé...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...les quads, c'est ça, est beaucoup moins développé, on partait de plus loin. Et on sait que les quads circulent 12 mois par année, contrairement aux motoneiges, qui circulent deux ou trois mois par année. Donc, les VTT, c'est plus complexe de leur trouver des endroits où circuler parce que l'été... Il y a les terres agricoles qui servent beaucoup pour les motoneiges. Alors, l'été, les terres agricoles ne sont pas toujours disponibles ou accessibles pour laisser passer des VTT. Ça fait du bruit, de la poussière, et ça brise beaucoup plus le sol qu'une motoneige quand la terre est gelée.

Mais je vais laisser Stéphanie... parce qu'elle me disait justement que ça allait bon train. Et on a des projets parce qu'on avait réparti... On avait 4 millions puis un 4 millions des communautés ou des municipalités, et, sur le 4 millions d'aide pour aménager des structures ou déplacer des sentiers problématiques ou conflictuels, on a pris un premier 2 millions qu'on a partagé entre tout le monde. Alors, on a dit: Vous avez minimalement cette enveloppe-là pour faire des travaux, et l'autre 2 millions sera disponible sur présentation de projets, parce qu'il y a des régions urbaines où les projets vont être beaucoup plus coûteux que dans une région où il y a beaucoup, beaucoup de territoires puis pas beaucoup de densité de population. Alors, on a déjà commencé à recevoir des projets, M. le Président. Notamment, en Beauce, il y a un très beau projet qu'on va soutenir. Alors, on était très fiers. Mais je vais laisser Stéphanie, si vous me permettez...

Document déposé

Le Président (M. Bergman): Le document est déposé, premièrement. Deuxièmement, Mme Cashman-Pelletier, s'il vous plaît, vous identifier et nous donner votre titre.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Mon titre?

Le Président (M. Bergman): Oui, et votre nom.

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

Le Président (M. Bergman): Vous avez la parole.

Échéancier du développement de sentiers interrégionaux de véhicule hors route (suite)

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Merci beaucoup. Alors, comme le rappelait la ministre, il y a un mandat qui a été confié, en 2006, à 19 CRE sur 21, alors les 19 CRE qui avaient des sentiers de véhicule hors route, autant motoneige que VTT ou quad, et le mandat a été confié donc de mettre en place des tables de concertation pour mettre en place les réseaux interrégionaux qui vont aider à améliorer la cohabitation entre les riverains et les utilisateurs et également améliorer la sécurité.

Alors, comme le disait la ministre, les travaux vont bon train, on les suit de très, très près. On a mis en place un comité de liaison, au ministère, avec les régions. Donc, on les rencontre trois, quatre fois par année pour faire

vraiment le suivi très, très, très rigoureux de ce dossier-là, pour être sûrs qu'en 2009 le mandat soit rencontré. Comme le rappelait la ministre, pour la motoneige, toutes les tables de concertation nous ont rappelé qu'elles étaient très optimistes, et de façon réaliste, évidemment, là, pour rencontrer l'échéance du 1er novembre 2009. Et ensuite, pour le quad, c'est un petit peu plus difficile, entre autres avec la problématique des terres agricoles, et il y a des régions qui sont moins développées en termes d'infrastructures de réseau de quads, et donc c'est plus difficile de faire des liens interrégionaux.

Alors, le mandat... En fait, je les ai invitées, toutes les régions, à une rencontre, qui va avoir lieu le 18 juin, pour trouver des solutions pour le quad, donc pour voir: Est-ce qu'il y a lieu de réaligner le mandat, dans ce cas-ci, et donc de voir: Est-ce que c'est encore les liens interrégionaux ou ce seraient peut-être plus des sentiers intrarégionaux puisque la dynamique est différente? Pour la motoneige, c'est un produit d'appel touristique où l'importance des liens interrégionaux est très grande. Pour le quad, c'est différent. Et donc, à ce moment-là, on va voir selon les régions, selon ce que les régions vont nous dire parce qu'on pense que l'approche doit être régionalisée, non pas venir du central et de dire: Voici ce qu'on pense que ça devrait être. On veut que les gens s'approprient le dossier et le fassent selon leurs réalités et leurs particularités. Et donc ils vont nous arriver avec des pistes de solution le 18 juin, où on pourra en discuter.

Alors, c'est l'avancement des tables de concertation. Et, comme Mme la ministre le rappelait, il y a également un 4 millions qui est réservé, au ministère des Affaires municipales, pour les projets pour soutenir les régions dans le réaménagement de ces sentiers-là et il y a certains projets...

Le Président (M. Bergman): En conclusion.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): ...qui sont déposés.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: ...je veux juste vous signifier que je vais avoir une ou deux questions. Donc, on peut compléter la série de réponses, là. Allez-y.

Le Président (M. Bergman): Mme Cashman-Pelletier.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Bien, en ce qui me concerne, ça clôt le sujet.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, si on passe au deuxième... On passe-tu au deuxième sujet, M. le député de Beauharnois?

M. Deslières: Bien, on va terminer, si vous permettez, Mme la ministre.

Mme Boulet: D'accord, d'accord.

M. Deslières: J'ai senti, dans votre réponse, un peu plus d'inquiétude concernant les quads, là. Est-ce que vous pouvez me confirmer que, malgré vos inquiétudes, on va arriver avec l'échéancier prévu ou si, d'ores et déjà, là, l'échéancier prévu pour les quads, ce n'est pas réaliste?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Non, on est quand même assez confiants d'arriver à rencontrer l'échéance du 1er novembre 2009, mais peut-être au prix d'un réalignement du mandat, et c'est le travail qu'on va faire le 18 juin, l'ensemble des régions et les gens du ministère et de la fédération des clubs quads, pour voir: Est-ce que... Par exemple, il y a certaines régions qui sont plus avancées dans l'interrégionalité des sentiers. On parle de Gaspésie, Bas-Saint-Laurent, Chaudière-Appalaches. C'est quand même bien relié. D'autres régions, c'est plus difficile. Abitibi, Outaouais, Laurentides, dans ces coins-là, les sentiers interrégionaux, c'est vraiment plus difficile. Pour eux autres, peut-être qu'on réalignera les choses, mais on a quand même espoir de rencontrer l'échéance.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Branchement de circuits alternatifs à la route verte (suite)

Mme Boulet: Oui. Alors, M. le Président, si on y allait avec la route verte? Alors, la route verte, effectivement ça a été mis en place par le gouvernement précédent. On a un très beau projet, M. le Président. D'ailleurs, on a été nommés par le *National Geographic*, si je ne me trompe pas, comme étant la plus belle piste cyclable à travers le monde ou pas loin, là. Alors, je pense qu'on doit tous être très fiers de cette initiative-là. C'est extraordinaire, il y a beaucoup d'utilisateurs de vélo, de cyclistes au Québec. C'est un sport familial qui n'est pas très dispendieux à pratiquer. C'est d'autant plus profitable pour le bien-être de la santé, donc de la prévention, de l'exercice physique. Alors, je pense que... Et ça nous permet d'avoir une vitrine extraordinaire sur toutes les régions du Québec. Alors, à tous ces niveaux-là, c'est un plus, et on en est très fiers, d'y être associés.

Maintenant, on achève. D'ailleurs, on a procédé à l'inauguration officielle l'année dernière, on est rendus à peu près à 90 % de taux de réalisation. Ça veut dire 4 000... Il y avait 4 300 km, on est rendus à tout près de... Il me reste 443 km à faire, dont 160 sur le réseau municipal et 284 sur le réseau du MTQ. Ce qu'on a décidé, c'est... Bien, en fait, ce qu'on fait beaucoup... M. le député, le problème qu'on a un petit peu, c'est que, nous, on paie 25 % des coûts des travaux, et souvent le 25 % est déjà engagé, est déjà promis à la municipalité, mais il faut que la MRC en investisse 75 %, et, dans certaines municipalités, c'est la portion de la municipalité qui n'est pas dépensée. Ça fait que, les travaux, on les invite à réaliser les travaux le plus rapidement possible pour être capables de connecter l'ensemble des réseaux.

Ceci dit, on est fort conscients de la demande. Maintenant, on est après regarder la possibilité d'une phase II de la route verte, et, dans la possibilité de faire une phase II, il y aurait de nouveaux tronçons qui

deviendraient admissibles au programme, et je pense que, notamment dans votre région, c'est le cas, là, le secteur qui est demandé, alors ça pourrait être admissible à une phase II du programme de la route verte, et c'est ce qu'on est après travailler pour avoir le financement, avoir une enveloppe budgétaire qui nous permettrait de poursuivre et d'initier ou de mettre en place de nouveaux tronçons qui seraient stratégiques dans des régions données.

Alors, M. le Président, c'est dans ce sens-là qu'on travaille pour la route verte, et je pense que chez vous il y a un dossier avec l'autoroute 30. Je pense qu'on a dit qu'on était pour trouver des solutions. On s'est même engagés à mettre un montant de 150 000 \$, là, pour dédommager finalement et possiblement transférer le tronçon dans un autre secteur.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois, il vous reste deux minutes.

M. Deslières: Non, je vais laisser répondre.

Mme Boulet: Alors, sur la route verte, voulez-vous... Je peux passer sur le CSI puis le CGER.

M. Deslières: Non, ça va pour moi.

Mme Boulet: Puis, pour les péages, il n'y a pas d'autre projet en vue que la 25 et la 30 au ministère, actuellement.

Le Président (M. Bergman): M. le sous-ministre.

Avenir du Centre de signalisation et du Centre de gestion de l'équipement roulant (suite)

M. Jean (Denys): M. le Président, effectivement, au budget de 2007, la ministre des Finances du gouvernement du Québec avait annoncé l'intention du gouvernement de céder au privé les activités du Centre de signalisation, totalement ou en partie, et du CGER. Depuis ce temps-là, on travaille, en collaboration avec le Conseil du trésor, à mettre en place la mécanique qui devrait éventuellement nous mener à un appel d'offres public pour solliciter des entreprises privées pour fournir ce service-là au gouvernement.

Alors, par exemple, dans le cas du Centre de signalisation, pas plus tard, je pense, qu'en fin d'année dernière, on est allés en appel d'intérêt pour mesurer l'intérêt des entreprises, au Québec, à produire des panneaux de signalisation. À chaque étape du processus, on informe le gouvernement de l'état d'avancement du dossier, de la façon dont les choses se présentent, et, au même moment aussi, on met en place toute la mécanique pour s'assurer que, s'il y a une proposition privée acceptable pour le gouvernement qui aboutit à un contrat, le personnel concerné par le CGER et le CSI soit réintégré dans la fonction publique québécoise, et de préférence au ministère des Transports du Québec.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Il nous reste...

Le Président (M. Bergman): 22 minutes.

● (11 h 10) ●

M. Ouimet: ...22 minutes. J'ai quelques questions sur la Politique sur le vélo, sur le Corridor de commerce Québec-Ontario. Je pense que mes collègues ont quelques questions, mais j'ai eu une demande de notre collègue député de Maskinongé. Il ne reste plus de temps à leur enveloppe, il n'a pas vraiment eu l'occasion de poser une question. J'ai envie de lui dire: S'il venait de ce côté-ci de la Chambre, il verrait qu'on encourage beaucoup la liberté d'expression et qu'on partage le temps. Mais il me l'a demandé gentiment, alors, M. le Président, je consentirais à ce qu'il pose une question — et réponse — pour une période de trois minutes. Et il m'indiquait que c'est sur les ponts ferroviaires.

M. Damphousse: Non, c'est sur... ferroviaires, c'est concernant des passages à niveau.

M. Ouimet: Bon.

Le Président (M. Bergman): Voici un bel exemple de compassion dans cette commission. Je suis très, très fier. M. le député de Maskinongé.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Damphousse: Merci.

M. Ouimet: Je ne voulais pas dire qu'il était bâillonné par son propre collègue.

M. Damphousse: Non, non, non. Là, il ne faut pas...

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a consentement pour prêter le temps? M. le député de Maskinongé.

Facturation des municipalités pour l'entretien des passages à niveau

M. Damphousse: Oui. Merci. Merci au groupe parlementaire. Merci, M. le Président. Mme la ministre, je ne sais pas si vous avez entendu parler de ça, mais il y a des municipalités dans mon comté qui ont reçu une surfacturation — c'est sur le chemin Québec-Gatineau — de la compagnie Genesee-Wyoming qui a envoyé de la facturation pour supposément du déneigement des passages à niveau. Il y a des factures que... Exemple, pour la ville de Maskinongé, il y a une facture de 652 \$ pour un passage à niveau, et là-dessus on a trois heures de contremaître puis on a aussi une location de pépines. Je me dis, une location de pépines pour enlever un petit peu de neige, je trouvais ça un peu spécial. Puis la municipalité de Maskinongé et toutes les municipalités qui ont, dans leurs territoires, l'ancien CP que la compagnie Genesee-Wyoming utilise actuellement... envoie une surfacturation, comme je disais tout à l'heure.

Comme vous savez, chaque municipalité reçoit une facturation, à chaque année, pour l'entretien des

passages à niveau. Moi, je me posais la question suivante: Est-ce que le MTQ ont reçu une surfacturation, eux aussi? Et, suivant qu'est-ce que les municipalités ont reçu comme facture, est-ce que la compagnie a droit... y a-tu des règles qui disent qu'ils ont droit de le faire? Et ils l'ont fait sans avertir les municipalités. Et, avec tout ça, est-ce que le ministère pourrait donner un certain montant d'argent de compensation pour pouvoir payer cette facturation-là?

Le Président (M. Bergman): Merci. Mme la ministre. Pour respecter le consentement, vous avez une minute pour la réponse.

Mme Boulet: M. le Président, ça me fait plaisir de répondre, mais ce n'est pas nous qui facturons quoi que ce soit aux municipalités, ce sont les entreprises privées qui facturent quoi que ce soit, qui facturent du déneigement ou... Ça fait partie d'une loi. Les municipalités sont parfaitement au courant de cette loi-là. Et, oui, nous aussi, on reçoit de la surfacturation. Alors, si vous me permettez, M. le Président, je vais laisser M. Meloche répondre au collègue, donner des précisions à l'égard de cette façon de faire des entreprises ferroviaires au Québec.

Le Président (M. Bergman): M. Meloche, une très courte réponse, s'il vous plaît.

M. Meloche (André): Très rapidement, M. le Président, au niveau des passages à niveau, il faut comprendre que la voie ferrée appartient complètement à l'entreprise privée. La route municipale, elle, passe sur la voie, elle passe sur la voie du chemin de fer. En ce sens-là, la compagnie de chemin de fer peut facturer les municipalités, ce qu'elle fait. Il peut arriver... Il y a eu des cas dernièrement de surfacturation. Le ministère, ce qu'on peut offrir, c'est de la médiation et de l'aide auprès des municipalités pour essayer de voir comment on pourrait régler certains problèmes, là, au niveau... des problèmes ponctuels dont on a connaissance. On va sur place puis on essaie de régler ces problèmes-là. Alors, s'il y en a de votre côté que vous avez reçu, ça nous fera plaisir, là, d'aller voir les municipalités puis voir ce qu'on peut faire.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette. M. le député de Maskinongé.

M. Dampousse: ...la première fois qu'ils reçoivent des facturations comme ça. C'est la première fois pour le déneigement. J'ai trouvé ça absolument curieux, là.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

Politique sur le vélo

M. Ouimet: Alors, merci, M. le Président. Donc, sur la Politique du vélo qui avait été adoptée, en 1995, par l'ancien gouvernement, c'est une politique qui vise à encadrer les différentes interventions en matière de circulation en vélo, donc qui visait à encadrer les interventions à la fois du ministère des Transports et de la

Société de l'assurance automobile du Québec. Cette politique a fait l'objet d'un nouveau bilan en 2007, et je crois comprendre que la ministre devrait sous peu annoncer une nouvelle politique gouvernementale concernant le vélo.

Sans dévoiler les grands pans de cette politique, je me demandais si la ministre accepterait de dévoiler, à tout le moins, quelques détails et quelques principes directeurs concernant l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport au Québec.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président, pour la question du député. Merci, le député de Marquette. Et effectivement je l'ai dit tantôt, on a parlé de la route verte, alors la Politique du vélo est née en même temps qu'on a mis en place la route verte, donc en 1995. Évidemment, après 10 ans, je pense que toute politique doit être mise à jour, rajeunie. Ça évolue beaucoup, hein? Les vélos, les cyclistes, ça a évolué beaucoup, beaucoup au cours de la dernière décennie. Alors, on travaille, depuis les quelques derniers mois ou même la dernière année, à présenter une nouvelle politique du vélo, et je vais demander à Mme Leclerc peut-être de vous donner peut-être quelques nouveautés que nous pourrions retrouver dans cette nouvelle politique, M. le député.

Le Président (M. Bergman): Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): M. le Président, Anne-Marie Leclerc, ministère des Transports, DGIT, Direction générale des infrastructures et technologies.

Donc, oui, effectivement la Politique vélo est venue parallèlement au grand projet de la route verte, qui est complété. Alors, on a senti le besoin, dès 2007, en 2006-2007, de la réviser parce qu'elle avait déjà fait beaucoup de chemin, si vous voulez. On a, si vous voulez, un état d'avancement.

De 1996 à 2007, on a construit 1 517 km de voie cyclable. Alors, ce qu'il faut dire, c'est que la Politique vélo vient en complémentarité du grand projet de la route verte, ce projet qui est linéaire. Elle vient supporter des initiatives plus régionales, plus locales, et le ministère, donc, face à cette réussite, souhaite poursuivre et surtout faire évoluer cette politique-là. Alors, on y retrouve certains éléments qui sont cohérents avec l'ancienne politique, mais on y a ajouté d'autres aspects qui également font en sorte que la mise en oeuvre d'un réseau cyclable très régionalisé soit mise en place. L'année dernière, on a recouvert 284 km d'accotement et on a des investissements importants de l'ordre de 16 millions. C'est l'état d'avancement des travaux quant à la politique.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

Corridor de commerce Québec-Ontario

M. Ouimet: Merci. Maintenant, sur le Corridor de commerce Québec-Ontario, le 2 juin 2006, un protocole de coopération entre les gouvernements du Québec et de l'Ontario a été signé, et le protocole comprend huit ententes sectorielles, dont une en matière de transport.

Cette entente indiquait six domaines de coopération, dont le développement du Corridor de commerce Ontario-Québec, considéré comme étant prioritaire. Le 30 juillet dernier, les ministres des Transports du Québec, de l'Ontario et Transports Canada signaient un protocole d'entente pour le développement de la Porte continentale et donc le Corridor de commerce Ontario-Québec. Maintenant, on n'a pas entendu parler de rien depuis le mois de juillet 2007.

Je me demandais si la ministre pouvait nous faire un état de situation, où en est rendu ce Corridor de commerce Québec-Ontario.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, le dossier du Corridor de commerce, c'est un dossier qui est particulièrement cher au ministère des Transports du Québec. Vous savez, on a une voie maritime, qui est le fleuve Saint-Laurent, qui est une voie maritime exceptionnelle, et, partout à travers le monde, on utilise de façon beaucoup plus importante la voie maritime pour faire du développement économique. Alors, j'ai ici ma collègue du comté de Duplessis qui va être totalement en accord avec mes propos. Alors, on a une porte d'entrée finalement dans l'Est du Canada, maritime, qui nous permettrait, là, de développer encore de façon beaucoup plus importante les entrées de marchandises, même le déplacement des biens et des marchandises mais également des personnes.

Alors, on a mis en place... Il y a, au Québec, une structure qui s'appelle le Forum de concertation maritime, M. le Président. C'est un forum, une table autour de laquelle on retrouve... C'est coprésidé par le ministre délégué aux Transports — à l'époque, parce que c'est le Parti québécois qui a mis en place cette structure-là — et c'est une table autour de laquelle on retrouve que ce soient les expéditeurs, les croisiéristes, que ce soit le monde maritime, le monde ferroviaire, les camionneurs, la formation, alors on retrouve tous les intervenants appelés à jouer un rôle, de près ou de loin, dans l'évolution du transport maritime au Québec.

● (11 h 20) ●

Vous savez, le transport maritime, c'est le mode de transport le plus écologique et le plus économique. On me disait... Je ne sais pas, là, il y avait une comparaison: 200 km en navire, 80 km en voie ferrée et 20 km en camion avec la même quantité d'essence pour transporter la même quantité de marchandises. Alors, c'est incroyable, là, 200 km en bateau, 80 km en train et 20 km en camion. Alors, c'est pour vous dire qu'avec la même quantité d'essence pour transporter la même quantité de marchandises le transport maritime est d'autant plus efficace.

Alors, on a mis en place... parce que c'est venu de ce Forum de concertation de mettre en place un corridor de commerce Québec-Ontario, une porte d'entrée commerciale finalement continentale pour le transport de marchandises, de biens, et c'est un projet qui va bien de l'avant. À l'intérieur de ce groupement-là, on trouve le gouvernement fédéral, le gouvernement de l'Ontario et du Québec. Je vais y revenir, de toute façon, mais je vais vous laisser du temps, M. le collègue. Mais je vais y revenir. Et on a également des partenaires privés. Ce qui est extraordinaire, c'est que, pour une des rares fois, les gouvernements publics ont décidé de travailler avec le

privé. Le privé est très présent, et on est après structurer et mettre en place des projets. C'est des projets d'intermodalité. Que ce soit le camion, le ferroviaire, ou le maritime, ou le routier, quels sont les projets que nous devons prioriser pour faire en sorte — je vais vous donner un exemple très concret — que, lorsque les bateaux débarquent au port de Montréal, on puisse les acheminer le plus rapidement possible et de façon la plus efficace aux entreprises chez nous? Dans un contexte de juste-à-temps, je pense que tout le monde a à gagner dans ce cheminement-là, et il y a des choses qui sont très prometteuses, très structurantes et porteuses d'avenir pour l'ensemble des Québécois.

Le Président (M. Bergman): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Merci. Merci beaucoup, M. le Président. Et j'écoutais notre collègue député de Blainville tantôt faire presque ses remarques finales en parlant du constat d'échec puis de ceux qui se dégagent de leurs responsabilités. Ça m'a fait un peu sourire parce qu'actuellement le seul constat d'échec que nous voyons ici, c'est l'attitude de l'ADQ qui ne prend pas position sur aucune des mesures qui doivent être mises en place, qui ne prend pas de position sur les solutions à apporter, et les seuls qui se dégagent vraiment de la responsabilité de parlementaire, c'est bien l'ADQ. Mais ça, M. le Président, on en est témoins, depuis 2007, de leur insouciance à faire face aux vrais défis de la société québécoise, et en matière de transport encore plus. Dans d'autres secteurs, on pourrait le voir. Ils sont contre les régions. Et, le dossier que je voulais vous parler, M. le Président, pour Mme la ministre, on en a glissé un mot tantôt, et la position que M. le député de Blainville prenait, c'est peut-être... vous demandait ou demandait au MTQ d'aller tripoter les soumissions futures sur le déneigement.

M. Gingras: Question de règlement, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville.

M. Gingras: ...qu'on me prête des intentions, là. Regardez, le député est un pignouf, là, mais, regardez... Je pense que c'est un terme antiparlementaire, mais je le lui dis pareil.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Blainville, M. le député de LaFontaine, je demande à tous les députés d'avoir prudence dans leurs paroles. M. le député de LaFontaine, la parole, c'est à vous.

M. Tomassi: M. le Président, merci beaucoup de me redonner la parole. Alors, comme je le disais, ils sont contre, l'ADQ est contre les régions. On en a eu un autre exemple concernant tout le débat sur la carte électorale, ils ne prennent pas parti sur les régions.

Somme additionnelle allouée aux déneigeurs privés sous contrat avec le ministère (suite)

La question que je voulais parler au sous-ministre, c'est la question des déneigeurs. On a eu un hiver qui

était hors de l'ordinaire. La nouvelle est passée, sauf que ce n'était pas à la une. Parce que, l'ADQ, si la nouvelle aurait été à la une, probablement que c'était une question qui serait venue à l'Assemblée nationale parce que d'habitude c'est de cette façon qu'ils fonctionnent. Ils ne sont pas capables d'aller chercher les sujets, alors ils attendent que les journaux en font un peu.

M. Gingras: Je suis content que vous fassiez du pouce...

M. Tomassi: Oui, je vais en faire, du pouce. Et je voulais avoir, de la part du sous-ministre ou de vous, Mme la ministre, les incidences que ça a eues sur les déneigeurs, parce que ça a un impact majeur sur beaucoup d'entre eux, surtout les gens en région, et de quelle manière... Parce que, ce matin, dans les nouvelles, on disait que le MTQ s'apprêtait à mettre des mesures pour compenser ces gens-là. Alors, j'aurais voulu avoir une réponse à ce questionnement.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, on est très contents de pouvoir donner, ce matin, un peu plus d'explications à l'égard de cette annonce-là. Vous savez, on a vécu une année exceptionnelle en termes de centimètres tombés dans quelques régions du Québec. Alors, si on se compare aux 40 dernières années, c'est une année record. Alors, on ne fait pas référence à cinq ans ou à 10 ans, là, c'est vraiment sur un historique de 40 ans. Alors, ce qu'on dit, c'est que les régions où, dans un historique de 40 ans passés, il n'y a pas eu autant de neige... Donc, on vit une année record de 40 années.

Alors, pour certaines de ces régions, ils sont venus nous rencontrer, que ce soit l'Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec ou que ce soit l'Association des constructeurs de grands travaux routiers du Québec, sont venus nous rencontrer, et, dans certaines régions, vous savez qu'à plusieurs endroits ce sont en grande partie des entreprises familiales, et, dans plusieurs régions où il y avait eu de la neige qui avait dépassé les données historiques, il y avait des problématiques financières pour ces entreprises familiales là. Alors, on a regardé ce qu'on pouvait faire pour eux, comme ça s'est déjà fait dans le passé, et, comme également, à l'intérieur de ces contrats-là, il y a des ajustements, sur le carburant notamment, parce que le carburant évolue des fois rapidement, alors il y a des ajustements qui peuvent se faire aux contrats. Alors, on a décidé de venir en aide à certaines entreprises dans certaines régions du Québec.

Si vous me permettez, M. le Président, je vais laisser du temps au sous-ministre pour donner de plus amples informations.

Le Président (M. Bergman): M. Jean.

M. Jean (Denys): Alors, M. le Président, le mécanisme de compensation mis en place suite aux requêtes des deux associations puis en collaboration avec eux s'inspire d'un mécanisme qui a été utilisé en 1995, dans le cas de la Gaspésie, où il y avait eu des précipitations de neige exceptionnelles dans la région de Murdochville et de Gaspé.

Le système de compensation est à deux volets. D'abord, le volet sur le déneigement fait en sorte que, dans une région du Québec où le volume de neige tombée dépasse le sommet historique sur un horizon de 40 ans, le ministère va compenser la différence entre le sommet historique et le résultat sur le terrain. Par exemple, ici, dans la région de Québec, sur les derniers 40 ans, l'hiver où la précipitation a été la plus élevée, ça a été 450 cm à peu près. On est rendus autour de 550 cm. Donc, les entrepreneurs de la région de Québec se verront compenser le 100 cm de différence entre le 450 et le 550. Ça, c'est le premier volet.

Le deuxième volet, c'est sur l'usage des fondants. C'est-à-dire que vous savez que les entrepreneurs utilisent du sel de déglacage, et il y a certaines régions du Québec qui nous ont été rapportées ou certains tronçons de route où, compte tenu de la température, du vent, ainsi de suite, le volume de fondants utilisés a été supérieur à un horizon historique de plusieurs années. Alors, ce qu'on a arrêté comme mécanisme, c'est que tout dépassement de 120 % de la moyenne historique de l'usage du fondant sur un tronçon donné va être compensé à 100 % par le ministère jusqu'à un plafond établi avec une moyenne, là, du district, parce que vous savez qu'on en a en régie qui utilise du fondant, alors sans dépasser dans le fond le total utilisé par le district du ministère, le centre de services du ministère. Avec ces deux moyens-là, on pense être en mesure d'aider un certain nombre d'entreprises, là, à passer à travers les difficultés financières qui découlent de l'hiver 2007.

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Jean (Denys): On estime... Bon. D'abord, il faut savoir qu'à partir du moment...

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Jean (Denys): Excusez, M. le Président. Alors, on a arrêté la mécanique il y a quelques heures, en fait, hier, dans la journée. À partir de ce moment-là, on va passer contrat par contrat la situation puis on va établir le niveau de compensation. On estime entre 6 à 10 millions à peu près le coût que pourrait représenter le système de compensation.

Le Président (M. Bergman): Malheureusement, le temps s'est écoulé et le temps dévolu à l'étude de ces crédits est maintenant terminé.

Adoption des crédits

Nous allons procéder à la mise aux voix des programmes 1 et 3.

Est-ce que le programme n° 1, intitulé Infrastructures de transport, est adopté?

Une voix: Sur division.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Bergman): Adopté sur division. Est-ce que le programme n° 3, intitulé Administration et services corporatifs, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Bergman): Adopté sur division.

Transport maritime

Nous entamons l'étude du deuxième élément du programme 2 des crédits relevant de la ministre des Transports, intitulé Transport maritime. Nous avons une heure pour procéder à cette étude. Je vous avise que le temps est réparti comme suit: 18 minutes pour le groupe parlementaire formant le gouvernement, 19 minutes pour l'opposition officielle et 15 minutes au deuxième groupe d'opposition. Alors, je cède la parole à M. le député de Blainville.

M. Deslières: M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Est-ce que je peux demander l'interruption d'une minute ou deux, s'il vous plaît, juste pour qu'on puisse...

M. Gingras: Consentement.

Le Président (M. Bergman): On s'entend pour trois minutes. Je suspends nos travaux pour trois minutes.

(Suspension de la séance à 11 h 30)

(Reprise à 11 h 33)

Discussion générale

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je cède la parole au député de Maskinongé pour un bloc de 18...

M. Damphousse: 18?

Le Président (M. Bergman): ...19 minutes.

M. Damphousse: 19 minutes? Merci.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Maskinongé.

Corridor de commerce Québec-Ontario (suite)

M. Damphousse: Merci, M. le Président. À mon tour, je voudrais saluer la ministre, mes collègues de mon parti, les collègues du Parlement, du gouvernement et de la deuxième opposition, ainsi que tout le personnel du MTQ.

Ma première question, ça fait suite au... Le 30 juillet dernier, les gouvernements du Québec, de l'Ontario et du Canada ont annoncé un protocole d'entente sur le développement du Corridor de commerce dans le système Saint-Laurent—Grands Lacs, et, le 22 janvier, la SODES a reçu de l'argent du fédéral et du Québec pour une étude, un diagnostic du système de transport

Saint-Laurent—Grands Lacs et pour les besoins à venir pour le développement du corridor.

Moi, je voulais savoir où en était rendue l'étude puis connaître un peu les conclusions qu'on a actuellement. Ce n'est peut-être pas fini, mais je voudrais savoir où on en est rendu dans cette étude-là.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, tantôt je parlais du Corridor de commerce, tantôt. Alors, écoutez, le projet du Corridor de commerce, c'est un projet extraordinaire auquel on a souscrit. Vous savez, la population du Québec et de l'Ontario, c'est 60 % de la population du Canada, c'est 60 % également du PIB du Canada et c'est 75 % du transport de marchandises qui se fait, là, aux États-Unis. Alors, c'est vraiment significatif, la contribution économique de ce Corridor de commerce là, tant pour le Québec que pour l'ensemble du Canada.

Alors, avec le fédéral, avec l'Ontario et avec le Québec, on a convenu de développer, de mettre en place des groupes. Alors, il y a comme trois groupes qui font des études, actuellement. Je dis «trois groupes», là, mais je ne veux pas me tromper. M. Meloche peut-être pourra donner des précisions. Alors, ce qu'ils sont après évaluer, c'est quels sont les projets d'infrastructures qui, à court, moyen terme, devraient être encouragés dans tout ce qui est l'intermodalité.

Alors, que ce soit au niveau maritime, ferroviaire, au niveau routier, quels sont les projets qui vont faire en sorte d'améliorer l'efficacité des transports lorsque la marchandise arrive, comme exemple, au port de Montréal? Comment peut-on augmenter l'efficacité de l'intermodalité, donc de l'échange de la marchandise entre le bateau et le camion, du transport du camion sur le réseau routier? Est-ce qu'on peut mettre également la marchandise directement sur un réseau ferroviaire? Alors, comment peut-on être plus efficaces dans l'ensemble de notre réseau intermodal pour faire en sorte d'être capables, dans les années à venir, de recevoir encore davantage de marchandises ou à la limite recevoir davantage de bateaux de croisière pour le tourisme? Alors, c'est ce qu'on va développer. Le fédéral a mis à la contribution des corridors 2 milliards de dollars, alors c'est à nous de se positionner, de présenter des projets.

Et ce qui est extraordinaire dans ce projet de corridor de commerce, c'est que le privé est partenaire. Alors, on a la présidente de Logistec qui préside un groupe de travail, on a également un représentant des camions Robert qui est au sein d'un groupe de travail également, donc on a des partenaires très importants au Québec qui siègent au sein de ces comités-là, en partenariat avec les gouvernements provinciaux ontarien et québécois et avec le gouvernement fédéral.

Et, nous, en fait on pourrait vous donner, là, l'état d'avancement des travaux de ces groupes-là. Je vais laisser M. Meloche, M. le Président, répondre à la question, si vous me permettez.

Le Président (M. Bergman): M. Meloche.

M. Meloche (André): Oui. Pour répondre à votre question bien précise au sujet de l'étude, l'étude est amorcée. Les travaux, je dirais, sont à moitié terminés.

Il y a eu quelques rencontres du comité directeur. Les résultats de l'étude devraient être connus, je dirais, au début de l'automne.

Maintenant, il s'agit simplement d'un élément dans l'ensemble des études que Mme Boulet parlait. C'est certain qu'un des objectifs, et Mme Boulet l'a bien résumé, mais un objectif aussi important, c'est d'essayer de voir les opportunités que pourrait connaître le système Saint-Laurent—Grands Lacs face à toute la mondialisation des marchés. Est-ce qu'on peut attirer plus de monde, plus de marchandises? Comment est-ce qu'on peut faire ça? Quelles sont les croissances qu'on pourrait retrouver un peu à l'extérieur, un peu partout dans le monde? Vous savez très bien qu'avec le marché asiatique maintenant on voit les ports de l'Ouest se développer beaucoup. Alors, est-ce que, dans l'Est, on pourrait avoir cette opportunité-là? C'est une étude qui est fort importante, qui va permettre de guider, là, les travaux du Corridor Québec-Ontario.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Maskinongé.

M. Damphousse: Dans cette étude-là, est-ce qu'il y a possibilité de dragage du fleuve, dans le sens de le grossir puis l'élargir pour qu'il passe des plus gros bateaux? Parce que c'était dans l'air, dernièrement.

M. Meloche (André): Non, cette étude-là ne touche pas à la question... Je comprends que ça revient régulièrement, toute la question de l'élargissement de la voie maritime, la question du dragage du fleuve. Cette étude-là, c'est une étude de prospective de marché, essentiellement. Elle ne touche pas la question, je dirais, d'infrastructures comme telle au niveau du fleuve. Elle touche naturellement la question des infrastructures portuaires mais pas la question du fleuve.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Maskinongé.

Implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises

M. Damphousse: Merci. Concernant le plan d'action du changement climatique, on a ici: «Favoriser l'implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises.» Le projet est sur une période de... il me semble que c'est de 2008 à 2012... qui dit... un total jusqu'en 2012. Le potentiel de réduction, on parle de 80 millions de tonnes de réduction de gaz à effet de serre — GES. Avec la mise au plan du plan d'action de changements climatiques, une des actions est de «favoriser l'implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises».

J'aimerais voir quels projets qu'on a pour les Maritimes, qui sont sur la table, sur le plancher.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

● (11 h 40) ●

Mme Boulet: Alors, M. le Président, à l'égard de ce que soulève le collègue le député de Maskinongé, on m'avise qu'il y a un mémoire qui va être présenté sous peu, là, par rapport aux actions qui vont être prises pour atteindre les objectifs 2006-2012 de réduction de

85 000 tonnes de gaz à effet de serre. Alors, je procéderai, là, si ce n'est pas encore en place, s'il y a un mémoire qui sera déposé éventuellement au Conseil des ministres.

Mais vous allez me permettre ici d'ouvrir une parenthèse sur le programme d'intermodalité qui est offert au gouvernement du Québec. Vous savez, l'année dernière, on a signé avec le gouvernement fédéral une entente sur les infrastructures ferroviaires et l'intermodalité et dans laquelle on retrouvait 100 millions de dollars pour les cinq prochaines années, et, dans les 100 millions de dollars, M. le Président, il y avait 75 millions de dollars pour la réhabilitation ferroviaire, donc pour accompagner nos CFIL pour mettre à niveau leurs infrastructures ferroviaires, et il y a un 25 millions de dollars pour l'intermodalité. Alors, dans le 25 millions de dollars, il y a 10 millions qui vient du gouvernement du Québec et 15 millions qui vient des partenaires, donc des entreprises privées, et ça nous a permis, cette portion-là, de mettre en place un programme totalement dédié à l'intermodalité. C'est 21 millions de dollars pour cinq ans, donc on est en mesure, M. le Président, depuis les deux dernières années, d'avoir des programmes qui nous permettent d'accompagner et de soutenir des projets intermodaux.

Alors, je pourrai, suite à ma réponse, laisser la place à M. Meloche pour lui... Parce que, quand on met 1 million dans l'intermodalité, ça génère des projets pour plusieurs dizaines de millions de dollars. Alors, il pourra nous faire le parallèle par rapport au nombre de millions qui ont été investis à ce jour et le nombre de millions qui ont été générés par des projets. Mais, en termes d'intermodalité, M. le Président, au cours des dernières années, notre gouvernement a été très proactif. Alors, notamment au niveau du cabotage, on a mis en place le transport d'aluminium de Sept-Îles vers Trois-Rivières et on a également le projet de transport de copeaux de bois de Baie-Comeau... C'est de quel endroit?

Une voix:...

Mme Boulet: De Forestville. Alors, à partir de Forestville jusqu'à Trois-Rivières, M. le Président, pour alimenter notamment la papetière Wayagamack. Alors, on n'a qu'à penser: une barge de copeaux, là, ça remplace 250 à 300 camions pour une seule barge. Alors, il y a une barge qui descend à Trois-Rivières à chaque semaine, et ça nous a permis, M. le Président, et je vais vous dire de mémoire, là, parce que je n'ai pas les chiffres devant moi, mais, dans un cas, de réduire de... Oui, c'est ce tableau-là justement que je cherchais. Alors, pour le transport de copeaux, le nombre de passages de camion évités... Donc, on sait que c'est la 138. Alors, c'est une route qui est fort achalandée, c'est une route où il y a quand même un taux d'accidents qui est assez important, et, si on est capables de retirer du camionnage — et la députée de Duplessis ici est en accord avec cette donnée-là — si on est capables de retirer des camions, on augmente le niveau de sécurité pour l'ensemble des usagers de la 138 et on diminue par conséquent les coûts d'entretien de la 138, parce que, si on a moins de camions, les coûts d'entretien pour le réseau routier sont... Alors, tout le monde est gagnant.

Alors, pour le projet de copeaux entre Forestville et Trois-Rivières, c'est 18 000 camions annuellement qui sont retirés de la 138, et, pour l'aluminium, entre

Sept-Îles et Trois-Rivières, c'est 15 000 passages de camion qui sont évités, à chaque année, sur la 138. Alors, on est gagnants, et c'est dans ce sens-là qu'il faut continuer à aller. On appelle ça du transport maritime de courte distance, donc du cabotage. Et je pense que le gouvernement, par ces projets-là, a été vraiment précurseur de mettre en place ces initiatives-là.

On a des projets donc, qui sont en attente actuellement, de transport de pétrole entre le Saguenay et Lévis soit par navire soit par rail. On attend encore qu'on s'arrime avec l'entreprise privée qui veut transporter. Est-ce qu'elle choisira le navire ou le rail? Mais le port Saguenay est en attente également que ce projet-là puisse se réaliser. On a même été partenaires dans la mise en place des études d'avant-projet pour ces beaux projets là. Alors, oui, il y a un programme d'intermodalité et, oui, avec ces millions-là, on est capables de soutenir et d'accompagner des projets structurants dans les régions du Québec.

Alors, je vais peut-être laisser un petit peu de temps à M. Meloche pour nous dire, avec les millions qui ont été engagés et annoncés, combien de millions de projets pourront être réalisés au cours de l'année 2007 et 2008.

Le Président (M. Bergman): M. Meloche.

Mme Boulet: M. Meloche, si vous pouvez compléter.

M. Meloche (André): Oui. À titre d'exemple, au cours de l'année 2007-2008, dans le secteur ferroviaire, il y a eu 14 projets d'infrastructures pour des subventions de 2,2 millions, et ça a généré 16 millions en investissement, et, du côté maritime, il y a eu sept projets d'environ 1 million de dollars en subventions pour un investissement total de 6 millions. Donc, règle générale, c'est des programmes coup de pouce qui permettent d'accélérer les projets et qui ont des retombées fort importantes.

Maintenant, en ce qui concerne au niveau de la politique québécoise sur les changements climatiques, effectivement, comme la ministre le disait, il y a des programmes qui devraient être annoncés d'ici peu, là, parce qu'il faut attendre quand même la décision des autorités. Quand on aura cette décision-là, on mettra en place les mécanismes pour être en mesure de rencontrer les objectifs de la politique sur les changements climatiques.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Maskinongé.

M. Dampousse: Oui. Concernant les deux exemples qui m'ont été donnés, il y aurait peut-être un autre exemple où une entreprise justement dans la Mauricie, Marmen... Je ne sais pas s'ils sont en train de préparer un projet, eux, là, ce serait peut-être le fait de transporter les éoliennes par bateau, possiblement par le couloir, là, Saint-Laurent—Grands Lacs. Je ne sais pas, moi, je pense que ce serait peut-être quelque chose qui serait à regarder, parce qu'actuellement je me pose des questions. On a fait ces deux, trois projets là, et je me pose la question: Est-ce qu'on a d'autres projets? Là, je suggère ce projet-là. Est-ce qu'il y a d'autres projets qui sont en attente, actuellement?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le Président, ça me fait plaisir de répondre, mais je suis étonnée que le collègue ne soit pas au courant parce qu'on a procédé à l'annonce, il y a peut-être deux semaines, d'une aide gouvernementale pour sortir des éoliennes par voie maritime à partir du parc portuaire industriel de Bécancour. Alors, on est allés au parc industriel, on a filmé les éoliennes. Il y a plus de 400 éoliennes qui sont déjà installées au parc portuaire de Bécancour, en attente d'être transportées par voie maritime. On me dit qu'un bateau peut transporter jusqu'à 12 à 15 éoliennes, dépendamment laquelle portion de l'éolienne on prend: Est-ce que c'est la portion du haut ou du bas? Il faut comprendre que le bas, c'est encore beaucoup... Alors, on me disait qu'il y avait jusqu'à 12 à 15 morceaux d'éolienne qui pouvaient entrer dans un bateau. Et, oui, M. Marmen, M. Pellerin est très intéressé, alors il était très heureux qu'on puisse procéder à cette annonce-là, et c'est une initiative du parc industriel et du ministère des Transports.

Nous avons accompagné le projet pour aménager l'embarquement, pour faciliter l'embarquement des éoliennes sur les bateaux. D'ailleurs, à Matane, ça se fait beaucoup. D'ailleurs, Marmen était content de s'installer près d'une infrastructure portuaire stratégique qui permettait de sortir ces grosses pièces d'éolienne pour les marchés internationaux et mondiaux. Alors, Marmen était heureux qu'en Mauricie on puisse procéder également avec ce même genre de projet là.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Maskinongé.

Société des traversiers du Québec (STQ)

Construction d'un traversier reliant l'île d'Entrée à Cap-aux-Meules

M. Dampousse: Merci. Concernant les traversiers, le 25 février dernier, la Société des traversiers du Québec a fait l'annonce d'un appel d'offres pour la construction d'un traversier de l'île d'Entrée à Cap-aux-Meules.

Est-ce qu'on pourrait avoir l'estimation des coûts puis l'échéancier?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, on a le plaisir, ce matin, d'accueillir avec nous M. Georges Farrah, qui est le président-directeur général de la Société des traversiers du Québec, et je vais lui laisser la parole pour répondre et donner de l'information aux collègues, si vous permettez.

Le Président (M. Bergman): M. Farrah, bienvenue.

M. Farrah (Georges): Merci, M. le Président. Alors, effectivement, nous sommes présentement en appel d'offres depuis le 22 février dernier, alors l'appel d'offres qui devrait normalement... pas qui devrait mais qui... La fermeture va avoir lieu le 30 avril prochain. Les estimés relativement aux coûts globaux, là, incluant la construction, les devis aussi, plans et devis d'architectes,

et tout ça, ça devrait être aux alentours de... On a un budget de 7,2 millions de dollars. Alors, on va savoir à l'ouverture des soumissions, le 30 avril prochain, si effectivement on va... et on espère bien, on le souhaite, et on le pense, d'ailleurs, que normalement le plus bas soumissionnaire devrait être à l'intérieur des coûts et du budget qu'on a actuellement.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Maskinongé.

Autres projets

M. Dampousse: Suite à ça, est-ce qu'il y a d'autres projets en vue ou d'autres projets qui sont en préparation ou sur le point d'être annoncés?

Le Président (M. Bergman): M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Vous parlez au niveau de la flotte?

M. Dampousse: Oui, oui, de la flotte puis... Oui.

Le Président (M. Bergman): M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Alors, à la demande de la ministre et... La ministre nous a demandé, à la Société des traversiers du Québec, de lui présenter prochainement un plan global en termes d'investissement de la flotte en ce qui concerne les remplacements de bateau, rénovations importantes, etc. Alors, à ce stade-ci, nous sommes en train de préparer ce plan-là de modernisation de la flotte, qui normalement devrait être soumis à la ministre au cours des prochains mois. À ce stade-ci, nous sommes en préparation de ce plan-là et on espère bien pouvoir le soumettre, le plan d'immobilisation de la flotte de la STQ, Société des traversiers, à la ministre au cours des prochains mois.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Maskinongé.

Planification des départs à la retraite

M. Dampousse: Concernant la main-d'oeuvre, on dit que la main-d'oeuvre, au niveau maritime, est assez difficile à avoir pour remplacer ceux qui laissent, qui prennent leur retraite.

Est-ce qu'il y a du développement de ce côté-là puis est-ce qu'on pense à faire une étude sur les immigrants, qui sont Québécois, là, qui ont les qualifications maritimes? Est-ce qu'on... Merci.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

● (11 h 50) ●

Mme Boulet: M. le Président, au niveau de la formation et de la relève dans le transport maritime, il y a effectivement une problématique. En fait, il faut en parler. Il faut montrer à nos jeunes que ces emplois-là sont disponibles, sont accessibles, et il faut les faire mieux connaître. Alors, autour de la table de concertation, là, du forum maritime, on a les gens qui s'occupent de la formation et on a également les représentants des

syndicats, la main-d'oeuvre, et il y a un comité qui a été fait, qui a été mis en place spécifiquement pour voir: Comment peut-on résoudre le problème de relève et de main-d'oeuvre dans le transport maritime? Il y a même une rencontre qui a été faite avec la ministre de l'Éducation, avec également le ministre de l'Emploi. Alors, on travaille très activement, M. le Président, à faire la promotion de ces emplois-là.

Il y a des pamphlets qui ont été faits par le monde maritime, il y a l'Institut maritime de Rimouski qui travaille très, très fort également à faire la promotion des programmes qu'elle offre chez elle pour l'Institut maritime. Alors, je pense que tous les acteurs qui sont interpellés de près ou de loin par le secteur maritime et qui sont impliqués dans la formation ou dans la relève travaillent très activement actuellement à trouver des pistes de solution qui pourraient nous permettre de régler le problème dans les années à venir.

Alors, je vais peut-être laisser un petit peu de temps à M. Farrah pour répondre. Au niveau de la Société des traversiers, est-ce qu'il y a des choses qui se font actuellement?

Le Président (M. Bergman): M. Farrah, une réponse très courte, s'il vous plaît.

M. Farrah (Georges): Alors, effectivement, comme la ministre vient de le mentionner, il y a beaucoup d'actions qui sont prises même à la Société des traversiers parce qu'évidemment la relève est un enjeu très important dans plusieurs domaines au Québec, notamment au niveau maritime. On est très, très conscients de cet enjeu-là parce que, nous, en fait on a beaucoup de gens qui sont à la société depuis 25, 30 ans. Donc, dans une perspective des cinq prochaines années, on va avoir beaucoup, beaucoup de changements de personnel, et par conséquent il faut s'assurer d'avoir une main-d'oeuvre qualifiée pour pouvoir les remplacer. Donc, nous, on est très actifs aussi au niveau du Comité sectoriel de la main-d'oeuvre, comme la ministre vient de le mentionner. Il y a quelques semaines, il y avait la Foire de l'emploi ici, à Québec, où on avait un kiosque sur place, avec tout le milieu maritime, pour faire en sorte de sensibiliser le plus possible les jeunes, pour leur faire comprendre qu'effectivement il y a des opportunités très intéressantes dans le domaine maritime. Et au niveau de... nous, on vient de finaliser notre planification stratégique, à la société, et la main-d'oeuvre, la relève est un enjeu important pour nous pour les cinq prochaines années.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Duplessis.

Desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord

Mme Richard: Merci, M. le Président. Je veux faire une remarque. D'entrée de jeu, je trouve que nous ne consacrons pas assez de temps au maritime. Dans tout le contexte du développement durable, la voie maritime est à regarder. En tout cas, je trouve ça dommage, je tenais à le préciser.

Mme la ministre, vous devez bien vous douter que, d'entrée de jeu, je vais aborder la fameuse desserte

maritime. Je vous dirais que j'ai été très heureuse quand j'ai lu le communiqué de M. Louis-Marie Beaulieu, président du Groupe Desgagnés, qui disait que l'entreprise avait réservé une somme de 80 millions pour remplacer le Nordik Express.

J'aimerais savoir d'une part si le contrat a été signé, la durée du contrat, à quel coût et si on a des garanties de la mise en service du nouveau bateau en 2009.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, moi, je voudrais aller dans le même sens que ma collègue de Duplessis. Vous savez, depuis 2003, je m'occupe du dossier du transport aérien, maritime et ferroviaire, et je pense que ma collègue aussi, depuis un certain nombre d'années, est la critique en transport... les trois, l'intermodalité surtout le dossier maritime. Je vous dirais qu'elle nous a interpellés très souvent au cours des dernières années, et elle a tout à fait raison qu'une heure consacrée au transport maritime, c'est largement insuffisant. J'endosse cette position-là.

Vous savez, le transport maritime, il faut vraiment lui donner toute sa place au Québec, et c'est sans compter que, dans plusieurs régions du Québec, on a la Société des traversiers. C'est plus que du transport maritime, c'est parfois le seul moyen pour nos citoyens d'entrer à la maison après une journée de travail. Alors, c'est très présent dans la vie de plusieurs citoyens et citoyennes au Québec, dans leur quotidien. Alors, c'est important de bien connaître la façon dont on fonctionne et d'offrir les meilleurs services possible à l'ensemble de ces usagers.

Alors, la question sur la desserte maritime, évidemment on le savait parce que c'est un dossier qui est directement dans la région de la collègue. Alors, la desserte maritime, qui transporte les gens de Natashquan à Blanc-Sablon en faisant un arrêt pratiquement, là, à tous les... peut-être pas à tous les villages mais à tous les deux, trois villages, alors tout le long de la Basse-Côte-Nord, la desserte maritime fait ce trajet-là en une semaine et dessert tant le transport... parce que, vous savez, sur la Basse-Côte-Nord, il n'y a pas de réseau routier. Alors, les moyens de transport, c'est la voie maritime ou c'est le transport aérien. Mais, que ce soient la marchandise ou les citoyens, pour se déplacer, ils doivent utiliser la desserte maritime. Donc, c'est vraiment un gros dossier.

Oui, Mme ma collègue, le dossier, il est signé. L'entente a été faite avec M. Beaulieu, du Relais Nordik. On se rappellera, M. le Président, qu'on est allés en appel d'offres, qu'il avait été le seul soumissionnaire, qu'on a négocié au cours des derniers mois, et, oui, ça a été plus long que prévu parce que le Relais Nordik avait trouvé des bateaux, et c'est très complexe au niveau des marchés internationaux. Il avait trouvé un bateau usagé puis, à cause des délais, il a perdu cette opportunité-là, donc il a dû trouver un autre bateau qui pouvait servir et qui pouvait être réparé, rénové pour répondre aux besoins et aux critères du ministère des Transports du Québec.

Alors, le nouveau contrat a été signé. C'est un contrat d'une durée de 10 ans. La valeur du contrat est estimée à 8 675 000 \$ par année, alors c'est ce que le ministère va payer au Relais Nordik, à la compagnie du

Relais Nordik. À cela il faut ajouter, mais ça, ce n'est pas une somme d'argent qui va être donnée à la compagnie, mais...

Une voix: Oui.

Mme Boulet: O.K. C'est donné à la compagnie, mais c'est pour compenser ce qu'on s'était engagés à faire, pour compenser pour la réduction des grilles tarifaires. Alors, c'est 1,6 million de dollars qui va directement en service à la population pour diminuer les grilles tarifaires, M. le Président. Quand on avait fait notre tournée à l'époque, quand il était question d'aller en appel d'offres pour le renouvellement du service, on nous avait beaucoup, beaucoup parlé des grilles tarifaires tant pour le transport de marchandises que pour quelqu'un qui voulait transporter notamment juste son véhicule pour aller le faire réparer. Alors, on avait promis, on s'était engagés, au ministère des Transports, à compenser pour maintenir les grilles tarifaires au niveau de 2005, si je ne me trompe pas, M. Loranger. Alors, c'est la compensation qui va rester en vigueur pour... la compensation en fait des tarifs aux usagers de la Basse-Côte-Nord.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard: Oui. J'aimerais savoir si c'est possible de déposer la nouvelle grille tarifaire et j'aimerais savoir, Mme la ministre, si vous avez une garantie de la mise en service en 2009.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, je vais laisser M. Loranger compléter, M. le Président. Pour ce qui est de déposer la nouvelle grille tarifaire, tout à fait, et, pour ce qui est de la mise en service, évidemment, comme l'entente vient d'être conclue, évidemment le nouveau bateau ne sera pas en service, tel que prévu, en 2009. Il faut comprendre que, si on vient de signer l'entente, il faut quand même donner le temps à l'armateur de mettre à niveau le bateau. Alors, je vais laisser M. Loranger compléter, si vous me permettez, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. Loranger.

M. Loranger (Jean-Louis): Alors, M. le Président, oui, pour déposer la grille, il n'y a pas de problème parce que la nouvelle grille tarifaire, où il y a eu des consultations durant les derniers mois, elle est en vigueur depuis le 1er avril 2008. Alors, il n'y a pas de problème à déposer cette nouvelle grille tarifaire là.

La livraison du bateau, là il faut comprendre que c'est un bateau neuf, que finalement le fournisseur a un bateau complètement adapté pour les conditions de navigation de la Basse-Côte-Nord. Normalement, il devrait être livré en avril 2009. Mais là, compte tenu des délais à certains impondérables, possiblement que dans le temps, là, ça pourrait prendre peut-être un an de plus parce qu'on comprend que les chantiers maritimes, actuellement ils sont débordés, et on nous informe qu'il y a beaucoup de délais quant à la fourniture des moteurs, etc. Alors, effectivement, ça pourrait nous amener à prolonger

peut-être de une ou deux années additionnelles le contrat actuel.

Mme Richard: Bon, merci. Écoutez, sûrement qu'on...

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard: Merci. Sûrement qu'on reviendra sur ce sujet-là, mais en tout cas c'est tout au moins une bonne nouvelle. Le bateau va être construit en Croatie. Moi, j'ai bien hâte. Je vais y aller à l'automne, mais j'ai bien hâte de prendre le nouveau bateau.

Société des traversiers du Québec (suite)

Travaux de réparation du traversier Camille-Marcoux

Comme le temps nous manque, Mme la ministre, vous avez voyagé avec un de mes concitoyens, et il vous a abordée au sujet du Camille-Marcoux. Vous savez, pour traverser, bon, de la Côte-Nord à la Côte-Sud, on a beaucoup de Nord-Côtiers qui prennent le Camille-Marcoux, et, l'an passé, j'avais questionné M. Farrah, et, bon, le Camille-Marcoux était allé en cale sèche parce qu'on avait eu des problèmes avec les stabilisateurs. Ce que j'ai appris, et je voudrais avoir la réponse de M. Farrah, ce que j'ai appris, c'est que ceci ferait défaut à nouveau, et on devrait retourner le Camille-Marcoux en cale sèche pour procéder, bon, aux modifications d'usage afin que, bon, les stabilisateurs... pour régler le problème une fois pour toutes.

Mais est-ce que, M. Farrah, vous avez un plan de match pour éventuellement changer le Camille-Marcoux? Parce que ça fait plusieurs problèmes qu'il subit, le Camille-Marcoux. Sa durée de vie, moi, je pense, doit être expirée ou, si ce n'est pas le cas, très bientôt.

Le Président (M. Bergman): M. Farrah.

● (12 heures) ●

M. Farrah (Georges): Merci, M. le Président. Oui, Mme la députée, premièrement, au niveau des stabilisateurs, c'est qu'effectivement nous avons fait les réparations, l'automne dernier, en ce qui concerne... On avait une cale sèche de toute façon de prévue et on l'a reportée précisément à l'automne pour pouvoir faire en sorte qu'on puisse effectuer davantage de travaux, d'autant plus qu'on a loué un bateau entre-temps, le Vacancier des Îles-de-la-Madeleine, de CTMA, pour faire en sorte qu'on puisse avoir plus de temps en cale sèche avec le Camille-Marcoux, donc à peu près deux mois. C'étaient octobre et novembre derniers.

Évidemment, on a fait l'ensemble des travaux qui étaient requis et également aussi des travaux au niveau des stabilisateurs, et malheureusement, après que les travaux aient été effectués, on a fait un test, comme on dit, évidemment sur l'eau de navigation et on s'est rendu compte malheureusement que les réparations avaient été mal faites. D'ailleurs, on est en contestation là-dessus présentement, là, parce qu'il doit y avoir une garantie également. Et également, le fait qu'on s'est

rendu compte que ça ne fonctionnait pas, pour nous, on ne pouvait pas revenir en cale sèche parce que la location du Vacancier était pour deux mois, et là c'est la raison pour laquelle on est en contestation pour la garantie eu égard à ces réparations-là. Mais on retourne au mois de juin donc en cale sèche chez Verreault Navigation pour la réparation des stabilisateurs. Et la raison pour laquelle c'est en juin, c'est que, nous, on a un bateau relève qui s'appelle le Félix-Antoine-Savard, qui, lui, peut naviguer en juin et non pas à l'automne, compte tenu des permis de Transports Canada, et c'est la raison pour laquelle ces travaux-là vont être effectués en juin prochain.

D'autre part, j'aimerais préciser, parce que j'ai lu aussi certains articles, notamment celui que vous mentionnez, de M. Gagnon, je pense, et peut-être d'autres personnes également qui... Bon, effectivement, si vous n'avez pas de stabilisateur, ça va brasser un peu plus s'il vente, mais il est très important de préciser que le stabilisateur n'a aucun lien avec la sécurité, ça a un lien avec le confort. Alors, c'est une nuance qui est très importante. Ça fait qu'effectivement, quand on ne les a pas puis il vente un peu, ça brasse un peu plus, puis c'est désagréable pour notre clientèle, puis ça nous désole, mais il n'en demeure pas moins que c'est la nature. Mais je veux préciser que, malgré qu'ils ne fonctionnent pas, il n'y a aucun problème de sécurité. La sécurité, à la STQ, est la priorité numéro un.

En ce qui concerne maintenant votre deuxième question, qui dit, bon, bien, l'âge du bateau, le Camille-Marcoux a à peu près 35 ans, 35 ans d'âge à peu près, 33. Donc, un bateau, 33 ans, ce n'est pas jeune, mais, compte tenu de la qualité de l'entretien que ce bateau-là a eu au cours de l'ensemble de sa vie utile jusqu'à présent, c'est des bateaux qui peuvent fonctionner de façon très sécuritaire, là, jusqu'à 50 ans facilement.

Ceci étant dit, ceci étant dit, pour répondre à votre question — et tantôt j'ai répondu un peu à la question du député de Maskinongé — c'est qu'évidemment, dans le plan de flotte, le plan de modernisation de la flotte que nous sommes en train de travailler, que nous n'avons pas présenté encore à la ministre et au gouvernement, évidemment toutes les options possibles en ce qui concerne le remplacement du Camille-Marcoux vont faire partie de ce plan-là, et ultérieurement, bien, le gouvernement aura à statuer là-dessus, parce qu'évidemment aussi l'autre élément, c'est qu'on a un échancier de 2012 au niveau de la stabilité. Les nouvelles normes du gouvernement fédéral, en 2012, vont faire en sorte que notre capacité maximale va diminuer. Alors, par conséquent, c'est bien évidemment un élément très important pour nous dans la planification au niveau de notre flotte pour les prochaines années.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Duplessis, s'il vous plaît.

Négociations entourant la cession des ports fédéraux

Mme Richard: Merci, M. le Président. Que le temps nous manque! J'aimerais aborder toutes les négociations concernant la cession des ports. Bon, il y en avait 14. Il y en a neuf ici que je vois qui s'en vont en

négociation, mais, les cinq autres et, entre autres, Rimouski, bon, je n'ai pas d'explication à des questions qu'on avait demandées.

Qu'est-ce qui se passe au niveau du port de Rimouski? Parce que je le sais, moi, je le prends, le bateau Forestville-Rimouski, à chaque année. C'est assez achalandé. Qu'est-ce qu'il y a de prévu au niveau du ministère?

Mme Boulet: Ça va si M. Meloche répond, Lorraine?

Mme Richard: Oui, oui.

Le Président (M. Bergman): M. Meloche.

M. Meloche (André): Au niveau de la cession portuaire, comme vous savez, Havre-Saint-Pierre a été cédé, Forestville, Les Escoumins et Trois-Pistoles. Vous avez la liste.

Maintenant, au niveau de Rimouski, le problème de Rimouski: il n'y a pas de négociation au niveau de Rimouski comme tel. Le gros problème à Rimouski, actuellement, c'est le dragage pour l'entrée. Alors, il y a énormément de discussions avec le gouvernement fédéral pour que celui-ci reprenne le dragage d'entretien. Vous comprendrez qu'avec toute cette politique de transport maritime de courte distance il est certain que, si on ne peut pas avoir accès à des ports, alors ça pose un problème. Alors, le gouvernement fédéral a dit qu'il se penchait sur la question. Il devait, je pense, décider d'ici quelques semaines, quelques mois, il devrait prendre une décision à savoir au sujet du dragage, là, au niveau de Rimouski. Il s'est engagé également à investir au niveau des ports, là, de Baie-Comeau, Matane pour faire des réparations qui sont urgentes dans le dossier.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard: Il me reste encore du temps. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Deux minutes.

Adaptation des installations portuaires pour l'accueil de croisières internationales

Mme Richard: Deux minutes. Mme la ministre, puis vous le savez tout comme moi, les croisières internationales prennent de l'ampleur. On a plusieurs destinations qui sont regardées de très près par les croisiéristes. Bon, j'ai vu qu'il y avait 9,8 millions qui avaient été octroyés, bon, à la ville du Saguenay.

Est-ce que vous avez eu d'autres demandes par rapport aux croisières internationales pour accueillir ces gens-là?

Mme Boulet: Alors, M. le Président, effectivement, il y a eu une première annonce qui a été faite au ministère des Transports, c'est 9,8 millions de dollars pour Port Saguenay. Alors, c'est un projet qui s'échelonne sur une dizaine d'années, si je ne me trompe pas.

Une voix: ...

Mme Boulet: Non? C'est plus court que ça? Ah bon!

Une voix: ...

Mme Boulet: Ah bon! Alors, ce serait prêt possiblement à la fin de l'année prochaine, M. le Président.

Alors, oui, on y croit. Il faut développer, il faut faire en sorte que nos ports, nos infrastructures portuaires soient adaptées pour recevoir des bateaux de croisière. Ce sont des touristes. On a une porte d'entrée extraordinaire, je le disais tantôt, il faut permettre à ces gens-là de pouvoir visiter le Québec à travers ces portes d'entrée portuaires.

Maintenant, c'est que je ne peux pas l'annoncer, là, mais mon collègue au Développement économique a une annonce à faire incessamment.

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui, très bientôt. Moi, je pensais qu'elle était faite, alors... Et il y a plusieurs endroits au Québec qui vont...

Mme Richard: Si vous permettez, je pensais...

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Duplessis.

Mme Boulet: Il y a plusieurs endroits au Québec qui vont bénéficier...

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: ...plusieurs infrastructures portuaires qui vont bénéficier d'aide gouvernementale parce qu'elles ont déposé des projets qui vont leur permettre d'adapter leurs infrastructures pour accueillir davantage de bateaux de croisière, et ça, on en est très fiers. Ce sont des projets structurants qui vont donner une belle vitrine de toutes les régions du Québec par un accès portuaire, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Il vous reste moins d'une minute.

Mme Richard: Merci, M. le Président. Bon, vous l'avez dit, Mme la ministre, vous avez eu des demandes, et sûrement que votre collègue fera des annonces et que l'argent sera au rendez-vous. Je le souhaite et je souhaite que ça se fasse très bientôt.

Implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises (suite)

Par rapport à tout le transport intermodal aussi, vous en avez discuté tantôt. Est-ce que vous avez eu d'autres projets qui ont été soumis au ministère? Parce qu'entre autres on en a déjà travaillé dans le passé, là, je pense plus particulièrement à Sept-Îles. Puis vous l'avez dit, bon, comment c'était important, le transport intermodal.

Surtout moi, j'ai juste une 138, donc, quand je peux alléger le transport routier puis qu'on utilise le fleuve, l'intermodalité, moi, j'y crois.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre pour une très, très, très courte réponse.

Mme Boulet: Je vais laisser M. Meloche, s'il vous plaît.

Le Président (M. Bergman): M. Meloche, très, très courte.

M. Meloche (André): Très courte. Dans le programme intermodal, il y a cinq volets. Le premier volet, infrastructures, les normes nous obligent à aller en appel de propositions pour des projets. On est allés en appel de propositions en décembre pour des projets pour l'exercice, là, actuel, 2008-2009. On a reçu 28 projets qui sont sous analyse, actuellement.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

Société des traversiers du Québec (suite)

Clientèle des traversiers

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Je me permets de saluer le président de la Société des traversiers, M. Farrah. Je salue notre collègue également qui se joint à nous. Puis, pour répondre un peu tantôt, je pense qu'on est tous d'accord avec elle, Mme la députée de Duplessis, qu'il n'y a peut-être pas suffisamment de temps à l'enveloppe pour le transport maritime, mais ce sont les oppositions qui déterminent l'enveloppe de temps. Je sais que mon collègue de Maskinongé souhaitait avoir plus de temps aussi. Alors, peut-être qu'on demande dorénavant à notre collègue le député de Blainville d'allouer un peu plus de temps pour toute la question du transport maritime, ça laisserait plus de temps pour les collègues.

Mais, cela étant, j'avais plusieurs questions. Certaines ont été posées par la députée de Duplessis, notamment sur le Camille-Marcoux, puis par la suite le collègue de Maskinongé a posé une des questions que je voulais poser par rapport à l'île d'Entrée, aux Îles-de-la-Madeleine.

Mais de façon générale j'aimerais que le président de la Société des traversiers du Québec nous explique un peu si la clientèle est en progression, est en diminution. Est-ce qu'il y a une stabilité de façon générale au cours des dernières années? Je ne sais pas s'il a quelques chiffres à partager avec les membres de la commission parlementaire.

Le Président (M. Bergman): M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Merci, M. le Président. Alors, bonjour, M. le député. Effectivement, grosso modo, au cours des dernières années, la clientèle est relativement stable et tribuable aussi des événements des fois naturels. Exemple: lorsque la 138, il y a quelques années, avait été sectionnée lors d'une grosse tempête, donc, par conséquent, il y a une influence au niveau de la clientèle. Mais de façon générale les statistiques de

2006, parce que, 2007, on va les avoir prochainement... Alors, on a transporté 5,3 millions d'usagers au cours de cette année-là. Donc, par conséquent, on peut voir que c'est quand même passablement de monde. 2,6 millions de véhicules, là, tous confondus, alors c'est très important.

● (12 h 10) ●

Et, nous, qu'est-ce qui nous satisfait beaucoup, puis il y a toujours place à amélioration, mais quand même, c'est notre taux de satisfaction, parce que notre taux de satisfaction est mesuré. Au niveau de notre planification stratégique, on a un indicateur qu'on doit maintenir au minimum à un niveau de satisfaction de 8,5 sur 10, et notre niveau de satisfaction pour 2006 est de l'ordre de 8,7 sur 10. Donc, par conséquent, on est quand même très contents du résultat. Je vous dis toujours: Il y a de la place à amélioration, mais quand même je pense que c'est une statistique, là, qui parle par elle-même.

Puis, si vous me permettez, M. le Président, c'est que j'aimerais peut-être saisir l'occasion aussi pour féliciter tous les employés de la Société des traversiers du Québec qui oeuvrent au fil du temps, des jours. Il y a des traverses, c'est 24 heures par jour, comme Tadoussac. Donc, si on peut atteindre un tel niveau de satisfaction de la clientèle, c'est grâce aux hommes et aux femmes qui oeuvrent au sein de la Société des traversiers, et je veux leur rendre hommage.

Vous savez, la Société des traversiers, là, c'est que, nous, sur une base annuelle, si on prend pour 2006, on a effectué 104 726 traversées. Alors, c'est quand même de la traversée. Exemple, Québec-Lévis, c'est 25 000 quelques traversées. Donc, vous comprenez alors que, nous, évidemment la priorité numéro un, c'est la sécurité. Alors, quand vous effectuez jusqu'à 104 500 traversées annuellement, donc pour nous ça démontre quand même l'ampleur de la tâche et aussi ça démontre aussi toute la qualité, là, les gens compétents qu'il y a au sein de la société pour faire en sorte qu'on ait un taux de réussite, au niveau de nos traversées, qui est de l'ordre de 99 %. Alors, ce sont toutes des statistiques, je pense, qui démontrent très bien le travail qui est effectué, et nous en sommes très fiers.

Alors, les clientèles, entre autres, c'est qu'on peut dire, exemple, que la région de Sorel, là, notre traverse Sorel—Saint-Ignace, on a eu une augmentation. Tadoussac, on a eu une diminution d'achalandage, et tout ça est relié aussi au niveau économique. On sait que, la Basse-Côte-Nord, notamment, malheureusement, à cause de l'industrie forestière, bien, conséquemment à tout ça, c'est qu'on a un peu moins de trafic sur cette traverse-là. Par contre, à l'opposé, Sorel—Saint-Ignace, on a une grosse augmentation de clientèle commerciale notamment à cause du transport des céréales pour l'usine d'éthanol. Aussi, il y a des usines aussi de... Je pense qu'il y a des dépotoirs, et tout ça, là. Donc, il y a un gros, gros volume au niveau commercial.

Donc, globalement, on est quand même très fiers du travail qui est fait, du service qui est offert. Évidemment, on est conscients aussi qu'il y a toujours place à l'amélioration, et c'est la raison aussi qu'on a un suivi très, très serré au niveau du service à la clientèle. On a un service de plaintes qui est bien documenté et on fait en sorte de répondre de la meilleure façon qui soit à l'ensemble de nos usagers.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Quand vous dites «un taux de réussite de 99 %», on le comprend aisément. Le 1 %, qu'est-ce qui s'est passé? Pourriez-vous... En disant «99 %», ça laisse le 1 %, donc.

M. Farrah (Georges): Alors, essentiellement, c'est que ça peut...

Le Président (M. Bergman): M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Oui. Excusez-moi, M. le Président. Alors, essentiellement, ça peut être des annulations de traversée pour cause de température. Notamment, Matane—Baie-Comeau—Godbout, s'il vente trop, évidemment, à un moment donné, le bateau ne traverse pas. On a vécu une période, cet hiver, exemple Québec-Lévis, avec les glaces, l'hiver qu'on a connu et des glaces très intenses au niveau du fleuve, donc il y a des périodes où est-ce qu'on n'a pas pu traverser. Et également aussi ça peut arriver aussi, des bris mécaniques, malheureusement. On le souhaite le moins possible, mais, avec un taux de réussite comme celui-là, je pense, ça démontre aussi le niveau d'entretien que nous avons au niveau des équipements. Alors, un bris mécanique, ça peut être autant au niveau du bateau comme tel qu'au niveau terrestre. Au niveau du débarcadère ou des rampes hydrauliques, il peut arriver un bris. Mais je vous dirais que globalement, avec un taux comme celui-là, pas loin de 104 000 traversées effectuées, je pense qu'un niveau de réussite de 99 %, là, est totalement acceptable. Mais ce sont les éléments ou les causes qui font en sorte qu'on ne peut pas atteindre 100 %, malheureusement.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Et, lorsque vous avez parlé tantôt d'un taux de satisfaction qui est passé de 8,5 sur 10 à 8,7, comment est-ce que vous mesurez la satisfaction de la clientèle?

M. Farrah (Georges): Alors ça, c'est mesuré durant l'été, où est-ce qu'on effectue un sondage qui a été validé scientifiquement, d'ailleurs qui a été validé... C'est un sondage qui a été monté, si vous me permettez l'expression, à l'Université Laval. Donc, on a une période, nous, au cours de l'été, notamment, je pense, principalement en juillet, où est-ce que nous embauchons des étudiants qui vont sur nos installations, sur nos bateaux, et qui ont un questionnaire à remplir avec un échantillonnage proposé pour des fins scientifiques pour s'assurer que ce soit valide. La question est très pertinente. Et, à ce moment-là, nous, on s'assure aussi que l'éventail ou l'ensemble de nos clientèles, de nos usagers sont questionnés, parce qu'évidemment, si vous avez un sondage qui est effectué en juillet, puis vous parlez seulement aux touristes et vous laissez de côté les réguliers, donc ça peut fausser les données. Donc, par conséquent, les questionnaires, là, ce sont tous les mêmes questionnaires, mais les gens qui font le sondage

doivent s'assurer d'avoir un échantillonnage de l'ensemble de nos usagers pour justement avoir des données qui sont précises le plus possible.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Avec ce qu'on a entendu ce matin, M. Farrah, il ne faut pas mesurer après une défaite du Canadien de Montréal; les gens, même les députés, sont généralement de mauvaise humeur. Ça nous a été dit ce matin.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ouimet: Alors, heureusement, il faut mesurer au bon moment.

Le Président (M. Bergman): M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Oui, M. le Président, mais, en fin de compte, on est saufs, c'est au mois de juillet, nous, qu'on fait ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

Projet de mise en place de mesures de sûreté antiterroriste à certains quais

M. Ouimet: Question, maintenant, sur le quai de Saint-Joseph-de-la-Rive et de L'Île-aux-Coudres concernant les mesures de sécurité contre le terrorisme international. Il y a eu un reportage à Radio-Canada, il y a quelques semaines, qui portait sur les mesures de sécurité extraordinaires que voudrait imposer Transports Canada aux quais de Saint-Joseph-de-la-Rive et de L'Île-aux-Coudres, mesures qui somme toute viendraient défigurer tout le charme touristique des abords des quais.

Pourriez-vous nous en parler un peu plus? J'imaginerai qu'on vous a alerté sur cette situation-là.

Le Président (M. Bergman): M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Merci, M. le Président. Oui, effectivement, puis ça me permet peut-être de clarifier le dossier, là, pour s'assurer de la position de la Société des traversiers du Québec eu égard au dossier. Parce qu'on l'appelle la sûreté antiterroriste, parce que la sécurité, c'est plus la sécurité des bateaux, mais, peu importe, on s'entend là-dessus.

Alors, le gouvernement fédéral, depuis quelques années, a sollicité le domaine maritime au niveau de la loi antiterroriste. On sait que la première étape, ça a été les avions, les aéroports, et c'est depuis septembre 2001, et, le secteur des traversiers domestiques, donc intracanadiens, intra-Québec, évidemment, il y a un an, un an et demi, le fédéral a rencontré les différents opérateurs de traversiers pour leur dire que le fédéral s'en venait avec une réglementation sur la sûreté pour les opérateurs domestiques, et le projet de règlement de base était la réglementation internationale. O.K.?

Alors, nous, d'emblée on s'est soulevés contre cela parce qu'on s'est dit d'une part que d'implanter la réglementation internationale ferait en sorte qu'on pourrait même avoir des contrôles individuels de chaque passager à l'ensemble de nos terminaux. Alors, vous comprenez, comme, exemple, Québec-Lévis, où on a une traverse qui dure 15 à 20 minutes, puis des fois on a 400 passagers, 700 passagers des fois durant les périodes comme la Saint-Jean puis ces activités-là, vous voyez bien que, si on commençait à avoir un contrôle individuel de chaque passager, aussi bien dire qu'on arrête la traverse, parce qu'on traverse aux 20 minutes puis qu'on doit revenir. Donc, ça n'avait aucun sens.

Alors, le fédéral, c'était le projet de départ de règlement. On nous a demandé, nous, de proposer un plan de sûreté, qu'on appelle, pour l'ensemble de nos installations. Donc, on a dit: Ultimement, si cette réglementation-là est adoptée, nous, on n'a pas le choix, on doit se soumettre à la réglementation, et l'ensemble de nos installations doit y souscrire. Ça fait qu'on s'est dit: On va se préparer au cas où, mais entre-temps on va quand même s'élever contre ça puis on va faire des représentations au niveau de toutes les instances, là, où on est présents pour leur faire comprendre que le niveau de risque peut varier aussi d'une traverse à l'autre. Vous comprenez, on est tous d'accord là-dessus, qu'à Saint-Joseph-de-la-Rive ou à L'Île-aux-Coudres le niveau de risque terroriste, à mon point de vue, est, sinon nul, beaucoup plus mince que Montréal. Alors ça, on s'entend là-dessus. Alors, on a dit: Si vous nous arrivez avec une proposition mur à mur pour l'ensemble de nos traverses, ça n'a absolument aucun bon sens. Alors, de là, là, les fameux plans qui avaient été élaborés, qui étaient en fonction de cette hypothèse-là.

Et, nous, on a eu une subvention du gouvernement fédéral, en passant, pour confectionner notre plan, donc on l'a fait. Et là, au cours de la dernière année... Le vice-président Exploitation, M. Rivard, est membre de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers. On est membres. Il participe aux tables, lui, sur la sûreté, où est-ce qu'on se sert de l'association pour faire un peu de pression sur le fédéral pour leur faire comprendre cette réalité-là, et, à toutes les instances où est-ce qu'on peut, on a rencontré le ministre, on a rencontré... en tout cas beaucoup de personnes eu égard à cela.

Alors là, qu'est-ce qui arrive, c'est que, nous, notre position que l'on défend, c'est que L'Île-aux-Coudres et Saint-Joseph-de-la-Rive ne devraient pas être visés par le règlement sur la sûreté, pour les raisons que je viens d'énoncer. Alors, il y a une rencontre très importante qui va avoir lieu le 28 avril prochain. La semaine du 28, il y a un comité consultatif, à Ottawa, sur l'ensemble de la réglementation maritime, et, encore à cette réunion-là, on va faire valoir notre point de vue à l'effet que Saint-Joseph ne devrait pas être soumis à la réglementation fédérale. Mais qu'est-ce qu'il faut comprendre, c'est qu'ultimement, lorsque la réglementation va être adoptée, s'ils étaient visés, puis on ne le souhaite pas puis on ne le pense pas, mais, si Saint-Joseph-de-la-Rive était visé, évidemment, comme organisme responsable, on devra respecter la réglementation. Alors, le point en est là.

● (12 h 20) ●

Donc, évidemment, on comprend très bien que les gens de Saint-Joseph, les gens de L'Île-aux-Coudres ont monté aux barricades. Moi, venant des Îles-de-la-Madeleine, comme vous le savez, le quai, c'est un peu comme l'église, hein, tous les gens veulent y aller, ils se rencontrent là, ils vont discuter, tout ça. Alors, ils se disent: Écoutez, si on a des barrières de 12 pieds de haut puis des barbelés, ça n'a pas de bon sens. Et on comprend très bien ça.

Alors, c'est la dynamique dans laquelle on travaille. Mais je veux juste vous rassurer là-dessus, que, pour nous, il est très important, et on le souhaite, que, dans la réglementation fédérale, les particularités de chacune des régions ou des dessertes soient prises en compte pour faire en sorte qu'on n'ait pas une application mur à mur d'une réglementation internationale, entre guillemets, qui n'aurait pas de sens, à mon point de vue.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

Renouvellement du contrat pour la traversée entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon

M. Ouimet: Question sur la traversée Rivière-du-Loup. On me parlait de l'insécurité chez certains employés. Pourriez-vous peut-être élaborer sur la traverse, comment ça continue de s'effectuer?

Le Président (M. Bergman): M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Oui. Merci, M. le Président. Alors, évidemment, comme vous savez, le contrat que la STQ a avec Clarke, Clarke Steamship, qui est l'opérateur de la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, le contrat a pris fin le 31 décembre dernier. Alors, on a entamé des négociations au cours de l'hiver et du printemps pour aboutir avec un projet de règlement, parce que le contrat n'est pas signé encore, mais les relations sont bonnes, ça navigue quand même. C'est juste une question de formalité puis d'échange de contrats avec des avocats, là, mais... d'échange de pourparlers, je veux dire.

Alors, en fait, on a une proposition devant nous à l'effet que Clarke continuerait l'opération pour une période de cinq ans, et c'est un contrat forfaitaire. Donc, en effet, on leur donne tant par année, ils doivent effectuer les traversées auxquelles on s'est entendus. La fenêtre d'opération — ça, c'était très important — la fenêtre d'opération ou de la saison doit être du mois d'avril au 2, 3 janvier, après le jour de l'An. On maintient la fenêtre d'opération et aussi on veut s'assurer que les traversées soient faites de façon sécuritaire, en respectant la réglementation fédérale, là, la réglementation à laquelle elles sont soumises. Alors ça, c'est parfait.

Les employés, maintenant. Clarke a décidé, au niveau opérationnel, que, pour la période... Parce que, cette année, ça a commencé très tôt, c'était au mois de mars. Ils ont décidé, compte tenu qu'il n'y aura pas beaucoup d'achalandage, de ne pas convoquer certains employés, ne pas appeler certains employés pour le début de la saison, compte tenu qu'il n'y avait pas beaucoup de monde, pas beaucoup de passagers. C'est des fins d'opération, en fin de compte. Alors, les employés, eux

autres, ils se sont dit: Habituellement, on rentrait toujours au mois de mars, au début de la traverse. Clarke nous dit: Bien, écoutez, là on n'a pas beaucoup de passagers. Donc, si, exemple — c'est un exemple que je vous donne — on avait quatre personnes dans la cafétéria, on en a seulement besoin de deux parce qu'on n'a pas beaucoup de passagers. Donc, par conséquent, on va les réembaucher un peu plus tard, quand l'achalandage va augmenter.

Alors, tout ce débat-là, évidemment ça amené de l'inquiétude, puis je comprends les employés aussi. On a parlé à M. Dumont, j'ai parlé aussi à Mme Marois... C'est-à-dire, Mme la ministre a rencontré Mme Marois, moi, je ne lui ai pas parlé. J'ai parlé à M. Dumont, qui m'a appelé sur son comté, sur son dossier, puis je respecte tout à fait ça.

Alors, pour conclure là-dessus, en fait c'est que, pour nous, il était quand même difficile de s'ingérer au niveau des opérations du transporteur. Là, à partir du moment qu'il respecte le nombre de traversées, à partir du moment qu'il respecte la fenêtre d'opération, à partir du moment qu'il respecte la réglementation fédérale pour assurer un service sécuritaire et fiable, à ce moment-là, s'il engage deux personnes, ou quatre, ou trois, c'est vraiment un droit de gérance. Alors, pour nous, il était difficile...

Qu'est-ce que j'ai fait, quand même? Parce que Mme la ministre m'a demandé de rencontrer les employés, qui sollicitaient une rencontre de toute façon. J'ai rencontré les représentants syndicaux. Ça s'est fait de façon très courtoise, et ils m'ont fait part de leurs revendications. Et, moi, qu'est-ce que je leur ai dit, je leur ai dit: Moi, je ne peux pas imposer quoi que ce soit au niveau opération interne de Clarke, mais, les revendications dont vous me faites part, je vous promets et je prends l'engagement de les soumettre à Clarke, et ça a été fait. Quelques jours plus tard, j'ai téléphoné au directeur par intérim de la traverse, M. Francoeur. Je lui ai dit: Regarde, là, je comprends, je ne veux pas me mêler de tes affaires, il y a un droit de gérance là-dedans, mais quand même, nous, comme transporteur public, on vous donne un contrat en sous-traitance pour nous, on voudrait s'assurer qu'il n'y ait pas de problème.

Alors, le message a été passé, et je vous dirais que, la semaine dernière, pas plus tard que la semaine dernière, j'ai entendu des commentaires des représentants syndicaux à la radio, à Rivière-du-Loup, qui avaient rencontré justement le président de Clarke et M. Francoeur, le directeur, sur le sujet, et les commentaires en tout cas qu'ils ont émis étaient relativement positifs. Ils sont en attente de d'autres nouvelles du transporteur.

Mais en tout cas tout ça pour vous dire qu'on est un peu entre l'arbre et l'écorce. On est très sensibles à leurs revendications, on ne veut pas de problème non plus puis on veut s'assurer que ça se fasse correctement. Donc, c'est un dossier qu'on suit de très proche, mais, à la lumière des dernières informations que j'ai, je suis relativement confortable, à moins s'il s'est passé des choses dans les derniers jours que je ne suis pas au courant.

M. Ouimet : Ça va, M. le Président. Je vais juste remercier M. Farrah pour la qualité de sa gestion, son bon travail, et lui souhaiter bonne continuité pour l'année 2008-2009.

Une voix: Bonne traversée.

M. Ouimet: Bonne traversée.

Le Président (M. Bergman): Alors, merci. Alors, nous allons procéder à la mise aux voix.

M. Farrah (Georges): ...

Une voix: ...voulait faire un dernier commentaire.

Mme Boulet: Il voulait faire un dernier commentaire.

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

Mme Boulet: Vas-y, Georges.

M. Farrah (Georges): Moi? O.K. Non, non, j'ai dit: Chez nous, on nous demande: Comment ça va? Je dis: Ça flotte.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Farrah (Georges): Il faut que ça flotte, on s'entend.

Adoption des crédits

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre, ça va? Alors, nous allons procéder à la mise aux voix des crédits.

Est-ce que le programme n° 2, intitulé Systèmes de transport, est adopté?

Des voix: Adopté.

Mme Richard: Sur division.

Adoption de l'ensemble des crédits

Le Président (M. Bergman): Adopté sur division. Est-ce que l'ensemble des crédits budgétaires relevant de la ministre des Transports pour l'année financière 2008-2009 sont adoptés?

Des voix: Adopté.

Mme Richard: Sur division.

Documents déposés

Le Président (M. Bergman): Je dépose maintenant en liasse les réponses aux demandes de renseignements généraux et particuliers des deux groupes parlementaires formant l'opposition. Je dépose également en liasse les cahiers explicatifs des crédits de la Société des traversiers du Québec et de la Commission des transports du Québec.

La commission ajourne ses travaux au mercredi le 23 avril 2008, à 9 h 30. Merci. Bonne journée, bonne fin de semaine.

(Fin de la séance à 12 h 27)