



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 28 avril 2015 — Vol. 44 N° 24

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	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
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 28 avril 2015 — Vol. 44 N° 24

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Robert Poëti	1
Mme Martine Ouellet	3
M. Claude Surprenant	4
Discussion générale	4

Autres intervenants

M. Pierre Reid, président

Mme Lorraine Richard

M. Marc Carrière

M. Yves St-Denis

M. Guy Hardy

Mme Marie-Claude Nichols

M. Sylvain Pagé

* M. André Caron, ministère des Transports

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le mardi 28 avril 2015 — Vol. 44 N° 24

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

(Dix-neuf heures trente minutes)

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

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2015-2016. Une enveloppe de huit heures a été allouée pour l'étude des crédits, donc, ce soir, deux heures de ces huit heures.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Bolduc (Mégantic) sera remplacé par M. Carrière (Chapleau); M. Simard (Dubuc), par M. Hardy (Saint-François); M. Gaudreault (Jonquière), par M. Pagé (Labelle); et M. Roy (Bonaventure), par Mme Richard (Duplessis).

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons débiter par les remarques préliminaires puis nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes, incluant les questions et réponses. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée demain en soirée, et donc à la fin du temps qui est alloué à l'étude de ceux-ci.

Remarques préliminaires

Alors, nous allons débiter avec les remarques préliminaires. M. le ministre, à vous la parole, et vous avez 10 minutes. Le temps que vous ne prenez pas sera ajouté à votre temps pour les questions.

M. Robert Poëti

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, bonsoir à tous. Évidemment, les députés, là, des deux oppositions, bienvenue; bienvenue à tous les gens, évidemment, du ministère qui travaillent avec nous; les députés, collègues qui sont là.

Une voix : ...

M. Poëti : Pardon?

Une voix : ...

M. Poëti : Ah! O.K. Alors, évidemment, bienvenue à tout le monde, collègues et tous les gens qui collaborent à chaque jour justement à la mission du ministère des Transports.

C'est avec plaisir évidemment que je me présente devant vous aujourd'hui afin de procéder à l'étude des crédits du ministère des Transports pour l'année 2015-2016. Pour mener à bien cet exercice, je suis accompagné de Martin Massé, mon directeur de cabinet; Mme Dominique Savoie, ma sous-ministre; M. André Caron, sous-ministre associé; ainsi que les sous-ministres adjoints, Mme Anne-Marie Leclerc, Mme Danièle Cantin, Mme Chantal Gingras et M. André Meloche. M'accompagneront demain les dirigeants des organismes qui relèvent de la responsabilité du ministère des Transports, à savoir Mme Nathalie Tremblay, présidente-directrice générale de la Société de l'assurance automobile du Québec; M. Nicolas Girard, président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport; M. Daniel Bureau, président de la Commission des transports du Québec. Au besoin, je ferai appel à l'une ou l'autre de ces personnes afin de vous fournir un complément d'information ou d'apporter des réponses spécifiques à vos questions dans un souci d'offrir l'information la plus exacte possible, ce qui, je crois, devrait guider nos travaux aujourd'hui et demain.

Presque une année s'est écoulée depuis mon dernier passage devant cette commission afin d'examiner les crédits du ministère des Transports. Au cours de cette dernière année, plusieurs dossiers en cours ont bénéficié d'une nouvelle impulsion, et nous avons mis de l'avant plusieurs orientations propres à notre gouvernement. Toutefois, malgré un contexte budgétaire difficile, nous avons pris nos responsabilités afin d'offrir aux Québécois un réseau routier sécuritaire et fiable de même que des services de transport qui répondent à leurs attentes.

D'ailleurs, conformément à la mission que s'est donnée notre gouvernement de réduire le nombre de structures afin d'investir là où ça compte, soit dans les services aux citoyens, et conformément au mandat que le premier ministre m'a confié, j'ai travaillé, au courant des derniers mois, sur un projet de changement que nous comptons apporter à la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine, projet que j'ai d'ailleurs présenté aux élus de la Communauté métropolitaine de Montréal. J'y reviendrai un peu plus tard.

Depuis mon entrée en fonction, j'ai été en mesure de présenter aux Québécois et Québécoises deux programmations de travaux routiers reposant sur des investissements majeurs. Ces programmations ont comme principal objectif le

maintien de nos actifs routiers. C'est une question, avant tout, de responsabilité. La plus récente, que j'ai annoncée le 1er mars dernier, prévoit des investissements totaux de 4,9 milliards de dollars sur le réseau routier québécois pour la période 2015-2017. Ce montant inclut une participation financière de l'ordre de 188 millions de dollars de la part des partenaires du gouvernement du Québec. Concrètement, ces sommes permettront la réalisation de 1 917 chantiers routiers à l'échelle du Québec ainsi que le maintien ou la création de quelque 30 400 emplois. Le ministère pourra ainsi poursuivre le travail entrepris depuis quelques années en vue d'assurer le maintien et l'amélioration des actifs, et ceci, partout au Québec.

Parmi les projets majeurs que j'ai eu le plaisir de lancer, mentionnons la phase I du projet d'élargissement de l'autoroute Henri-IV à Québec ainsi que celui de la voie de contournement de Rouyn-Noranda, qui débutera en 2015. L'inauguration du nouveau tronçon de l'autoroute 5 en Outaouais et celle de deux segments de l'autoroute 35 en Montérégie constituent également des moments forts. Dans cette même veine, les prolongements des autoroutes 73 en Beauce et 410 en Estrie se poursuivent et sont en voie de se terminer. Par ailleurs, en octobre dernier, j'ai participé, à Lac-Mégantic, à l'inauguration du pont de la Solidarité, une infrastructure municipale ainsi qu'un lien routier permettant de réunir les secteurs nord et sud de la ville. Cet investissement de 4,1 millions de dollars de la part du gouvernement du Québec contribue ainsi à retisser le tissu urbain dans cette ville, cruellement éprouvée.

En ce qui me concerne, je suis particulièrement heureux de constater que toutes ces sanctions que nous avons entreprises jusqu'à présent se traduisent par des résultats concrets sur le terrain. En effet, le bilan de l'état des chaussées et des structures continue de s'améliorer. Nous entendons tout mettre en oeuvre afin de nous assurer que cette remise à niveau se poursuive. En 2014, le ministère est intervenu sur 2 024 kilomètres de chaussée, ce qui a permis de faire en sorte que 79,9 % du réseau routier supérieur est considéré en bon état, une amélioration de 0,9 % par rapport à 2013. Pour les structures, l'amélioration est encore plus forte. Celles du réseau supérieur, qui sont jugées en bon état, ont fait un bond de 1,4 % par rapport à 2013, passant de 72,6 %. C'est une amélioration de 19,7 % par rapport à 2006. Ces quelques chiffres indiquent de façon indéniable que les efforts consentis portent aujourd'hui leurs fruits.

L'amélioration du réseau est indissociable de l'objectif plus global d'assurer une plus grande sécurité sur nos routes. C'est là une question qui m'interpelle à plus d'un titre; au premier chef, en tant que ministre des Transports, mais aussi en raison de ma carrière antérieure, où j'ai été responsable de ce dossier pendant plusieurs années. Je suis donc heureux de souligner que près de 1,2 milliard de dollars seront investis sur nos routes pour la réalisation de projets permettant d'atteindre cet objectif. Les données préliminaires recueillies par la Sûreté du Québec sur le territoire qu'elle dessert et dévoilées en janvier dernier indiquent que nous connaissons vraisemblablement une réduction notable du nombre d'accidents mortels sur nos routes pour 2014. Il faut bien sûr attendre que la Société de l'assurance automobile du Québec ait fini de compiler les statistiques pour l'ensemble du territoire avant d'avoir un portrait définitif de la situation de 2014. Cependant, il n'en demeure pas moins que, si la tendance constatée par la SQ se confirme, le bilan routier de 2014 pourrait bien s'avérer l'un des meilleurs depuis des dernières décennies, malgré le fait que le nombre de véhicules sur nos routes ait considérablement augmenté au fil des ans. J'en dévoilerai le résultat dans quelques semaines. Cela tendrait à démontrer que les diverses mesures ainsi que les campagnes de sensibilisation visant à contrer les excès de vitesse, la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues et les distractions ainsi que les interventions pour faire rigoureusement respecter l'obligation du port de la ceinture de sécurité, pour ne nommer que ceux-là, portent fruit.

Toujours en matière de sécurité routière, à la suite d'une série d'accidents survenus au printemps 2014 et impliquant des cyclistes, dont celui où une cycliste de 33 ans est décédée après avoir été heurtée par un camion sous un pont d'étagement à Montréal, j'ai mandaté un groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes pour qu'ils entreprennent une réflexion sur les modifications que nous pourrions apporter afin d'améliorer la sécurité des cyclistes et d'assurer un meilleur partage de la route avec les autres usagers.

• (19 h 40) •

Le compte rendu de leurs réflexions de même que les conseils de M. Louis Garneau enrichiront nos travaux portant sur la modification au Code de la sécurité routière que nous déposerons dès l'automne prochain.

Une autre des réalisations dont je suis particulièrement fier est la mise en oeuvre d'un mécanisme de vérification des antécédents criminels des chauffeurs de taxi. Les dispositions de la Loi concernant les services de transport par taxi obligent les chauffeurs de taxi à se soumettre à une vérification de leurs antécédents judiciaires. Or, les articles prévoyant ce processus faisaient partie de la loi, mais ceux-ci n'étaient toujours pas mis en oeuvre. Ainsi, désormais, une personne ne peut obtenir, maintenir ou renouveler un permis de chauffeur de taxi si elle était déclarée coupable au cours des cinq dernières années d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel. Cette mesure, qui vise prioritairement à garantir la sécurité des passagers, permet également à l'industrie de protéger son image de marque.

J'aimerais maintenant vous parler de circulation dans les voies réservées, plus spécifiquement du projet pilote qui a présentement cours sur l'autoroute Robert-Bourassa, ici même, à Québec.

Afin de répondre aux objectifs de sécurité et de fluidité, le ministère a réalisé un vaste projet de réaménagement de l'échangeur Charest—Robert-Bourassa au coût d'environ 240 millions de dollars, incluant l'aménagement de voies réservées sur l'autoroute Robert-Bourassa. Ces voies, qui comportent différents aménagements, bretelles, accotements, sont destinées aux autobus et aux taxis uniquement lors de périodes de pointe. Elles sont en opération depuis novembre 2013. Or, depuis septembre 2014, les personnes pratiquant le covoiturage à deux personnes ou plus ont accès aux voies réservées, à l'exception des aménagements exclusifs, puis un nouveau volet a été ajouté en novembre pour permettre aux propriétaires de véhicule électrique ou hybride rechargeable d'emprunter également les voies réservées. Cette action s'inscrit dans le cadre des actions du gouvernement du Québec visant à accroître le nombre de véhicules électriques sur nos routes. Ce projet a nécessité la mise en place de nouvelles mesures, comme l'adoption d'affichage de limites de vitesse variables, afin de diminuer le différentiel de vitesse entre les véhicules circulant dans les voies réservées et ceux circulant dans les voies normales adjacentes et, ainsi, maintenir la sécurité des usagers.

Cela dit, le transport collectif demeure une priorité. À cet effet, l'investissement de plus 7,2 milliards de dollars que nous entendons faire dans l'ensemble du Québec pour la période 2015-2025 constitue une preuve tangible.

Je viens de parler de l'autorisation aux conducteurs de véhicules électriques de circuler dans les voies réservées de l'autoroute Robert-Bourassa. Ce n'est qu'une des nombreuses mesures concrètes choisies par le gouvernement en vue de soutenir l'électrification des transports. Il s'agit d'un vaste chantier qui fait appel à la collaboration d'une quinzaine de ministères et organismes ainsi que des principaux acteurs de l'industrie et de la recherche du secteur du transport électrique. Le ministère des Transports est responsable de coordonner l'élaboration d'un nouveau plan d'action en collaboration avec l'ensemble de ces organisations. Ce plan vise à identifier des mesures pouvant être mises en place à court, moyen et long terme en vue d'assurer des retombées.

Bien que le plan d'action que j'aurai l'honneur de dévoiler dans quelques semaines soit la pierre d'assise de notre stratégie, le gouvernement ne demeure pas passif pour autant. En effet, plusieurs mesures ont déjà été mises en place en vue de soutenir l'électrification des transports individuel et collectif aussi bien que le transport des marchandises. La création d'un corridor électrique le long de l'autoroute 40 entre Québec et Montréal, l'accès pour les véhicules électriques aux voies réservées de l'autoroute Robert-Bourassa à Québec, l'électrification progressive du parc de véhicules légers des ministères et organismes publics du Québec et l'appui aux organismes de transport collectif dans leur virage vers l'électricité sont autant de gestes concrets que nous avons posés jusqu'à présent.

Parlons un peu de Montréal. En tant que Montréalais et, de surcroît, le ministre responsable de la région de Montréal, je souhaite apporter ma contribution afin de donner à notre métropole les moyens de jouer pleinement son rôle de plaque tournante de notre économie. Pour ce faire, Montréal doit pouvoir compter sur des moyens de transport efficaces. J'entends donc poursuivre mon action en ce sens. Cela veut notamment dire offrir aux automobilistes une véritable alternative à l'auto en solo.

Voici quelques-unes de nos réalisations. Sur le réseau autoroutier, une nouvelle voie réservée a été aménagée sur l'autoroute 20 en direction est, entre le boulevard Bouchard, à Dorval, et la 10e Avenue dans l'arrondissement Lachine. Le Train de l'Est, attendu depuis longtemps, a été mis en service le 1er décembre 2014 avec l'inauguration de la gare de Mascouche. Le parcours comprend 10 nouvelles gares et constitue un élément majeur de l'offre en transport collectif de la région de Montréal. Par ailleurs, le ministère est particulièrement interpellé par l'entente commerciale entre le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec qui vise la réalisation d'un plus grand nombre de projets majeurs d'infrastructure publique. Cette entente prévoit en priorité la réalisation de deux projets de transport collectif. Le projet de loi n° 38, qui vise à permettre la mise en oeuvre de cette entente, a récemment été déposé à l'Assemblée nationale. Nous souhaitons vivement voir son adoption prochainement.

Par ailleurs, comme je le disais au début de mes remarques préliminaires, et comme vous l'avez certainement lu dans les médias dans les derniers jours, nous sommes à revoir la gouvernance du transport collectif.

En effet, lors du discours d'ouverture de la première session de la 41e législature, le premier ministre du Québec a affirmé, et je le cite : «J'ai demandé au ministre des Transports, responsable de la région de Montréal, de coordonner une réflexion stratégique en collaboration avec le ministre des Affaires municipales, responsable de la Montérégie[...]. Leur mandat est de réviser les rôles et responsabilités respectifs de l'Agence métropolitaine de transport et de la Communauté métropolitaine de Montréal en ce qui a trait à la planification et à l'exécution de ces projets d'une importance cruciale pour la région...» Fin de la citation de notre premier ministre.

Les changements que nous allons apporter s'inscrivent en tous points dans la volonté de notre gouvernement de réduire le nombre de structures et d'en alléger le fonctionnement afin d'augmenter l'efficacité et l'efficience des services à la population. C'est donc dans l'optique d'améliorer les services aux usagers du transport que nous avons élaboré un projet de modification de la gouvernance du transport collectif de la région métropolitaine. J'ai d'ailleurs fait une présentation aux membres de la Communauté métropolitaine de Montréal vendredi dernier et je peux vous dire que ce que nous avons proposé a reçu l'appui unanime des membres du comité exécutif de la CMM. Je tiens cependant à dire que les changements que nous comptons mettre en place ne sont pas un jugement que nous portons sur le travail des employés qui oeuvrent continuellement à l'amélioration des services aux usagers, mais plutôt la réponse à un besoin exprimé d'ailleurs par la population de revoir les structures pour les rendre plus efficaces. Et c'est ce que nous allons faire.

D'ailleurs, je tiens à rassurer tous les usagers actuels et à venir, devant...

Le Président (M. Reid) : En terminant, M. le ministre.

M. Poëti : ...une inévitable période de transition, les trains et les autobus n'arrêteront pas de rouler. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. J'invite maintenant la porte-parole de l'opposition officielle et députée de Vachon à faire ses remarques préliminaires pour un maximum de 10 minutes.

Mme Martine Ouellet

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Ce sera très bref, nous garderons le temps pour la période d'échange. Donc, vous saluer, M. le Président, saluer le ministre des Transports ainsi que toute son équipe — 35 personnes, si je ne me trompe pas, qui l'accompagnent — saluer les collègues députés du gouvernement, saluer les collègues députés de la deuxième opposition, saluer ma collègue de Duplessis, qui m'accompagnera pour le premier bloc. Et je vous annonce déjà que j'aurai le collègue de Labelle qui m'accompagnera pour le deuxième bloc. Et donc nous traiterons de transport

actif, particulièrement par vélo, nous traiterons de transport collectif, de transport routier, d'électrification des transports pendant les huit heures que nous avons pour les crédits avec le ministre des Transports. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. J'invite maintenant le député de Groulx et porte-parole du deuxième groupe d'opposition à faire ses remarques préliminaires pour un maximum de sept minutes.

M. Claude Surprenant

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, nous serons brefs également. Alors donc, avant que nous commençons nos débats, je tiens simplement à prendre quelques secondes pour vous saluer et saluer également tous les collègues du gouvernement, le ministre en particulier, et ceux de l'opposition officielle, la députée de Vachon et sa collègue, ainsi que mon collègue le député de Deux-Montagnes, ainsi que les membres du personnel de cette commission qui sont ici, aujourd'hui, autour de cette table. Alors, je leur assure de mon entière collaboration pour le bon déroulement des études des crédits.

Alors, nous sommes ici, car nous savons tous qu'il est primordial d'avoir un plan de développement efficace et responsable de notre réseau routier, et ceci doit être, donc, la responsabilité de tout gouvernement du Québec. Alors, au cours des travaux, je chercherai à obtenir des réponses claires. Je nous souhaite, au cours des prochaines heures, des échanges constructifs basés sur l'ouverture et le respect. Notre démarche doit être sérieuse. Après tout, le ministère des Transports distribue des sommes importantes et joue un rôle fondamental dans le quotidien de nos membres... de nos nombreuses, dis-je, familles du Québec. Il faut donc s'y attarder.

Sur ce, M. le Président, je n'ai rien d'autre à ajouter pour le moment. Et je souhaite garder le temps qu'il me reste pour poser des questions tout à l'heure. Alors je vous remercie.
• (19 h 50) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. Il y a un remplacement qui n'a pas été inscrit au début de la séance. J'ai besoin d'un consentement pour l'inscrire maintenant. Est-ce que j'ai le consentement? Oui. Mme la secrétaire.

La Secrétaire : M. Jolin-Barrette (Borduas) sera remplacé par M. Charette (Deux-Montagnes).

Le Président (M. Reid) : Merci. Puisqu'il était déjà là en plus. Alors, je voudrais faire une petite remarque sur effectivement le fait que, dans les crédits, c'est plusieurs heures, et tout, et, autant que possible, on essaie de maximiser les échanges qu'on a entre les députés et le ministre. Et évidemment la nature humaine est ainsi faite que, quand on parle, on n'a jamais assez de temps, et, quand on écoute, c'est toujours trop long. Et donc je demanderais effectivement ici une collaboration de tous pour qu'on puisse effectivement maximiser les échanges que nous aurons entre nous. Et, de cette façon-là, on fera le maximum pour nous-mêmes et aussi pour la population qui nous écoute.

Discussion générale

Alors, je suis prêt maintenant à reconnaître une première intervention de l'opposition officielle pour un premier bloc d'échange. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Donc, dans cette optique que vous nous dites, d'avoir un équilibre du temps entre les questions et les réponses, donc, je compte sur votre entière collaboration, là, pour établir cet équilibre-là.

Dans le premier bloc, nous allons traiter des questions de transport routier sur la Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord, donc, avec ma collègue de Duplessis, et j'aurais comme première question la route 389. Donc, la route 389, qui relie Baie-Comeau à Fermont, est une annonce qui avait été faite déjà depuis 2009 pour la réfection de la route. Je sais que ça a été encore réannoncé dernièrement, mais j'aimerais avoir un petit peu plus d'informations, parce qu'il y a un tronçon qui est au sud de Fermont qui est particulièrement dangereux, qui met à risque les usagers. Et j'aimerais que le ministre nous donne un peu plus de détails parce que nous n'avons pas de détails du tout sur les dépenses. Dans le PQL, là, ça se retrouve à la page 37, dans la section en planification.

Donc, on aimerait ça savoir quand est-ce que les travaux vont commencer. Puis vous allez commencer par quel tronçon? Est-ce que vous pouvez nous donner une idée de l'ampleur des montants et des tronçons qui vont être réalisés, là, d'ici à ce que la réalisation soit complétée?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : ...M. le Président. Alors, il faut quand même rappeler que la route 389 est d'une longueur de 570 kilomètres, alors il faudrait tenter d'être assez précis s'il y a des segments que vous voulez particulièrement. Ça relie Baie-Comeau, évidemment, jusqu'à la frontière du Labrador, donc c'est assez important si vous avez des points précis.

Ce que je peux vous dire aussi, le Programme d'amélioration de la route 389 est réparti en cinq projets distincts nommés A, B, C, D et E. Alors, je vais vous en faire la nomenclature : au projet A, la réfection majeure et nouveau tracé entre les secteurs de la mine Fire Lake, kilomètre 478, et de la ville de Fermont, kilomètre 566; dans le projet B, réfection majeure et nouveau tracé entre Baie-Comeau et Manic-2; au projet C, nouveau tracé au nord de Manic-5, kilomètres 240 à 254; projet D, correction de courbes prononcées entre Manic-2 et nord de Manic-3, kilomètre 110; au projet E, correction de courbes prononcées entre le nord de Manic-3, kilomètre 110, et Manic-5, kilomètre 212.

En décembre 2014, le ministère des Transports transmettait au Secrétariat au Plan Nord un scénario d'investissement concernant les huit prochaines années pour la réalisation du Programme d'amélioration de la route 389 sur la Côte-Nord. L'enveloppe budgétaire pour le Programme d'amélioration de la route 389 est répartie ainsi : 268 millions provenant du... et 200 millions provenant du MTQ, ce qui totalise 468 millions de dollars, incluant les frais directs et de financement : 18 %. D'ici cinq ans, soit d'ici 2020, les activités suivantes sont prévues : au projet A, préparation et début planifié des travaux en 2019, d'une durée de quatre ans; projet B, préparation et début planifié des travaux en 2018, durée également de quatre ans; au projet C, préparation et réalisation des travaux de 2016 à 2019; au projet D, préparation et réalisation des travaux de 2015 à 2018; au projet E, préparation et réalisation des travaux de 2015 à 2018. Seuls les projets A et B du Programme d'amélioration sont assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Au cours de l'année 2015, des travaux de construction débuteront aux kilomètres 70 et 93 du projet D et aux kilomètres 202 et 204 du projet E.

Selon les dernières estimations, qui est une réponse à votre question directe des coûts, en 2015 et 2016, une somme de l'ordre de 15,2 millions de dollars sera investie. En 2016 et 2017, une somme de l'ordre de 25,3 millions de dollars sera investie. Nos actions posées, précisément à votre question : le total des investissements au Programme d'amélioration en 2014 et 2015 est de 4,7 millions de dollars. Les cinq projets ont franchi de nouvelles étapes en 2014. Le contrat de construction pour le segment du kilomètre 70, faisant partie du projet D, a été octroyé. Les travaux ont débuté le 30 mars 2015. Le projet B a fait l'objet d'une séance d'information publique organisée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Depuis 2011, et ce, dans une volonté de transparence, le MTQ a réalisé plusieurs activités d'information et de consultation.

Donc, en 2014-2015, pour résumer, c'est près de 5 millions de dollars qui ont été investis dans la préparation du Programme d'amélioration de la route 389. Il s'agit d'un projet de 468 millions de dollars.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, on a fait un petit calcul. Donc, si on pouvait avoir des réponses un petit peu plus courtes... parce que, là, ça a pris le quadruple du temps de la question. Ça fait que, si on veut avoir un équilibre, ce serait bien.

Donc, ce que je comprends, c'est que le tronçon le plus dangereux et le plus urgent, qui est le tronçon A, va être le dernier à être réalisé. Je pense que, vraiment, en termes de planification, c'est problématique. Moi, j'ai eu des représentations des gens de Fermont qui, vraiment, sont inquiets par ce tronçon-là. Et donc j'inviterais le ministre à revoir sa planification avec les gens du ministère étant donné que ce tronçon-là est particulièrement problématique et dangereux, de faire en sorte de mettre plutôt la réfection du tronçon A, qui est au sud de Fermont, qui était dans la question initiale que je vous avais posée, particulièrement le tronçon au sud de Fermont. Donc, je crois que ça serait intéressant de revoir cette planification-là. Donc, je vais laisser la parole à ma collègue de Duplessis concernant la route 138 en particulier.

Mme Richard : Merci. Bien, je vais renchérir sur ce que ma collègue a dit, la députée de Vachon. Je pense que le tronçon Fire Lake-Fermont aurait dû être prioritaire pour le ministère des Transports, c'est le tronçon le plus dangereux où il y a aussi un très grand nombre d'accidents.

Ceci étant, comme le temps nous est compté, lorsque j'ai fait les études par rapport au Plan Nord, à la Société du Plan Nord, on a pu constater qu'il y avait 78 millions qui avaient été investis sur le territoire du Plan Nord, et des différents ministères, Tourisme, Éducation, même du ministère des Relations internationales, et, fait intéressant, il y avait un 48 millions de la part du MTQ. J'aimerais savoir où le 48 millions a été et à quoi il a servi, exactement, combien de kilomètres on a faits avec 48 millions et à quel endroit.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, M. le Président, pour bien s'entendre sur la qualité des réponses, je rappelle aux deux députés de l'opposition qu'on parle ici d'une route qui a 570 kilomètres de long et on me demande des détails sur l'ensemble.

Une voix : ...

• (20 heures) •

M. Poëti : Non, M. le Président, je pense, c'est important de répondre clairement aux questions et aux coûts. Et, lorsque l'on sélectionne une portion précise avec un montant précis, bien il faut le regarder dans l'ensemble de l'oeuvre et être capable de pouvoir donner cette réponse-là. L'autre chose que la députée ne semble pas avoir comme information, c'est que cette partie-là précise qu'elle soulève évidemment doit répondre à la directive des grands projets.

Là, M. le Président, je veux juste vous dire, moi, je veux commencer très bien et je veux donner les réponses, mais, si à chaque seconde c'est la réaction de la députée ici, je pense que ça va être difficile de pouvoir fonctionner. Moi, je veux vous donner les réponses. Permettez-moi de le faire, le temps nous permet de le faire. On a des règles, je les suis. Vous ne pouvez pas me parler en même temps que je réponds. M. le Président, je suis obligé de vous dire que ça n'augure pas bien, cette façon-là. Je veux être transparent. C'est pour ça qu'on a des gens qui sont ici, puis on veut vous donner les informations. Peut-être que la députée de Vachon peut nous aider, mais il y a quelque chose qui ne va pas, là.

Mme Richard : ...

Le Président (M. Reid) : Un instant.

Mme Richard : ...puis qu'il prenait moins de temps pour parler, il aurait peut-être compris...

Le Président (M. Reid) : Ça ne fait pas partie des questions, et le commentaire de M. le...

Mme Richard : Non, mais, M. le Président...

Le Président (M. Reid) : Vous me laissez parler. C'est moi qui donne la parole ici.

Alors, regardez, on va essayer de limiter nos commentaires qui n'ont pas à voir avec les crédits. Et je pense que le ministre a réagi, vous voulez réagir, vous avez réagi. À partir de maintenant, j'aimerais qu'on fasse ce que j'ai demandé tout à l'heure, c'est-à-dire qu'on collabore tous chacun de notre côté. Il est clair pour, pour citer une remarque qu'on fait à peu près à tous les crédits, des fois, une question courte demande une réponse longue, des fois une question longue peut être répondue par une réponse courte.

Je pense qu'on va essayer de faire un petit bout de chemin ensemble puis de ne pas y aller seconde par seconde, si vous permettez, et je vais demander au ministre de répondre à la question, qui était assez précise.

M. Poëti : ...bien, M. le Président. Voyez-vous, M. le Président...

Mme Richard : ...

Le Président (M. Reid) : La question a été posée, elle était assez claire.

Mme Richard : ...sur le territoire du Plan Nord, ça ne concerne pas juste Fermont.

Le Président (M. Reid) : Bien, c'est exactement ce que j'ai compris. C'est exactement ce que j'ai compris et ce que le ministre va faire.

Mme Richard : Bien, il ne semble pas avoir compris.

M. Poëti : ...qu'elle soulève est fait de...

Le Président (M. Reid) : S'il vous plaît, on ne fait plus de commentaires sur ces questions-là. Ce n'est pas des questions de règlement. S'il vous plaît, vous répondez aux questions, posez des questions, s'il vous plaît, parce que sinon on va commencer à parler au président, commencer à appliquer toutes les règles. J'aime bien, là, ça part bien, les gens se parlent, c'est correct. Normalement, on doit parler au président. Mais, bon, est-ce qu'on peut répondre à la question? Puis vous aurez la chance de poser une autre question.

Mme Richard : ...

Le Président (M. Reid) : Écoutez, est-ce que le...

Mme Richard : ...

Le Président (M. Reid) : Bon. Écoutez. Regardez, la façon dont ça fonctionne, là, c'est que, le ministre, c'est à lui de répondre, on va le laisser répondre, puis ensuite vous pourrez intervenir. M. le ministre.

M. Poëti : Alors, écoutez, c'est toujours dans l'objectif d'être clair et répondre aux questions qui sont claires. Si la députée veut soulever le 47 millions ou 48 millions sur la 138 à Pakatan, il n'y a pas de problème, elle a juste besoin de l'expliquer clairement. Aujourd'hui, il y a une...

Le Président (M. Reid) : ...vous pouvez vous attarder à la question.

M. Poëti : Alors, c'est ce que je comprends, moi. Donc, les travaux ont été réalisés dans cette entente : huit kilomètres à l'ouest de La Tabatière; quatre kilomètres à l'ouest de La Romaine. On l'a fait au début de la conception des tronçons à Tête-à-la-Baline et à La Tabatière entre Kegaska et La Romaine, et, en juillet 2013, fin de l'entente spécifique, rupture du lien de confiance. Donc, ce 47 millions sur 100 millions a été investi et travaillé là.

Si la députée veut être plus précise dans sa question, moi, je suis bien ouvert à pouvoir y répondre. Maintenant, il faut qu'on soit précis. Je lui rappelle encore une fois la longueur de ses questions par rapport à une route, la 389, qui a 570 kilomètres de long.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de?

Une voix : Duplessis.

Le Président (M. Reid) : Duplessis. Bon. Je ne savais pas laquelle des deux. Je vous en prie.

Mme Richard : Merci, M. le Président. Écoutez, ma question... qu'on a investi 48 millions, j'ai questionné dans le cadre de mes crédits du Plan Nord pour savoir exactement où le 48 millions du MTQ avait été investi. On ne semblait pas être sûr de la question. Le ministre m'a même suggéré de faire les crédits des collègues. Vous comprenez que je ne vais pas me pointer partout pour savoir les 78 millions qui ont été dépensés dans le cadre du Plan Nord. Et on a dit : C'est peut-être à Schefferville. Donc, ma question : Où il a été investi sur le territoire du Plan Nord? Le 49e parallèle, pas juste Fermont. Et là le ministre est rendu à Fermont. Après, il était rendu sur Pakatan.

La question était simple. J'aurai une réponse à un moment donné. Mais là j'ai la parole puis je vais la prendre, M. le Président. Je n'étais pas pour aborder Pakatan. Vous comprenez que je vais l'aborder quand même ce soir, parce que le ministre m'a ouvert une porte. Pakatan, c'était une annonce de 10 millions par année, 100 millions sur 10 ans annoncée par l'ancien premier ministre, M. Jean Charest. Plusieurs années plus tard, 12 kilomètres, 47 millions de fonds publics dilapidés, on ne veut pas que la VG intervienne, l'UPAC est dans le dossier. On a réannoncé, en 2011, 122 millions. À ce jour, je pense qu'il n'y a aucune somme qui a été investie, à part que les 47 millions des ratés de Pakatan. On nous a annoncé dernièrement un autre 232 millions. Je pense que, là, jusque-là ça va, tout le monde comprend, mes questions sont claires.

Je vais être encore plus claire, M. le Président. Dans le 122 millions qui n'a pas été investi lors de l'annonce de 2011, est-ce que cette somme-là fait partie du 232 millions annoncé récemment par le ministre actuel? La question : Oui ou non? Ça ne peut pas être plus clair que ça.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Duplessis. M. le ministre.

M. Poëti : Écoutez, pour la clarté, on va repasser, M. le Président, mais on va tenter évidemment de donner l'information. D'ailleurs, à sa question précédente, on n'avait pas l'année non plus à laquelle elle fait référence sur les investissements. L'année n'a pas été mentionnée, alors je ne peux pas reculer la cassette pour le savoir. Si jamais elle voulait nous donner l'année, ça pourrait nous aider. Le Plan Nord travaille sur...

Une voix : ...

M. Poëti : Je ne travaille pas avec vos documents, Mme la députée, je travaille avec les miens. Alors, M. le Président, si elle voulait souligner l'année, ça pourrait nous aider à pouvoir répondre plus précisément.

Mme Richard : ...du Plan Nord.

Le Président (M. Reid) : Alors, 2014-2015.

M. Poëti : Et là on est passés à Pakatan. Alors, ce qu'on pourrait faire, dans sa première question, pour donner l'ensemble de l'information sur les prévisions en millions, donc, pour la programmation de la 389... Sur la 138, Natashquan et Kegaska, on a 0,8 million ici. Au total : 138, Kegaska, avec Blanc-Sablon, 0,8 million également; 1,4 au total avec la Société du Plan Nord à 0,6; les investissements réguliers MTQ, 138 et 389, 43,9 millions, au total, 43,9 millions. Alors, ça, c'est la partie de la 138. À moins qu'elle veuille que je continue, mais j'imagine que non.

Pour ce qui est évidemment de sa sous-question, de Pakatan, il faut aussi comprendre clairement que c'est lors du précédent gouvernement qu'il y a eu plainte évidemment à l'UPAC, qu'il y a eu arrêt des travaux, et il y a toujours une enquête de l'UPAC actuellement sur des agissements et sur des allégations. À partir de là, il y a deux solutions, et on en a parlé aujourd'hui à la période de questions : on peut tout arrêter et ne rien faire; on va continuer à développer le Québec. On va laisser l'UPAC faire son travail et on va continuer d'investir tel qu'on l'a annoncé lors de l'annonce du Plan Nord et nous allons faire notre travail. Les 122 millions supplémentaires évoqués par la députée de Duplessis évidemment viennent du Fonds du Plan Nord. Et nous allons laisser les enquêteurs, comme je le dis, travailler.

Le prolongement de la 138, c'est un projet d'importance pour le MTQ et le gouvernement du Québec. Et effectivement, lors de cette annonce, la semaine dernière, à l'étude, le gouvernement a annoncé des investissements de 232 millions pour le prolongement de la route 138. C'est un projet qui est soumis à la directive des grands travaux d'infrastructure publique. Et on considère qu'il n'y a pas de citoyen de seconde zone, M. le Président, au Québec. Alors, ce printemps, je vais me rendre sur la Basse-Côte-Nord et j'aurai l'occasion de m'entretenir avec les citoyens de là-bas, qui, disons-le, se sont exprimés clairement déjà sur les opinions et le travail de la députée qui nous interpelle aujourd'hui sur le dossier.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Il reste quatre minutes. Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard : Merci, M. le Président. Écoutez, il y en aurait beaucoup à reprendre, je ne reprendrai pas tout, on est ici à l'étude des crédits. Moi, je veux savoir où les sommes sont investies. Toute somme qui est investie en Basse-Côte pour les désenclaver, j'en suis, mais, avant d'annoncer 232 millions, quand on n'a pas voulu voir ce qui s'est passé dans les ratés de Pakatan, là, puis on annonce ça quand on ne connaît pas encore sous quelles normes elle va être construite... C'est quelqu'un du ministère des Transports qui l'a dit, on ne sait pas encore les normes, puis on annonce déjà 232 millions pour 80 kilomètres pour relier La Tabatière à Tête-à-la-Baleine puis Kegaska à La Romaine. Puis là on

dit : 232 millions, vous êtes capables de faire ça, mais on ne connaît pas les normes. Je ne pense pas que c'est vouloir bien faire les choses puis avoir du respect pour les gens de la Basse-Côte.

Ceci étant dit, je vais quand même répondre au ministre pour le temps qu'il me reste. Vous savez, Pakatan, c'est une création du Parti libéral. Quand nous sommes arrivés, nous avons mis fin à l'entente entre le gouvernement et Pakatan parce qu'il y avait des ratés importants, parce que les gens de la Basse-Côte-Nord, ils avaient une dissension entre eux, c'étaient des fonds publics dilapidés. Récemment, les gens de la Basse-Côte avaient une pétition qui circulait. Les gens se posent des questions sur ce qui s'est passé sur cette histoire-là. Ce n'est pas ici qu'on va régler ça ce soir, M. le Président, mais je voudrais juste répondre au ministre, là : quand il dit oui... qu'est-ce que M. Jones lui a répondu? M. Jones n'était pas content parce qu'on a mis fin à Pakatan, parce qu'avoir du respect pour les gens de la Basse-Côte, ce n'est pas leur donner de l'argent puis dire : Trimez-vous avec ça. Puis, quand on a flambé 47 millions de fonds publics, je ne pense pas que c'est agir pour le bien-être des gens de la Basse-Côte.

Ceci étant dit, M. le Président, s'il reste quelques secondes au ministre : Le 112 millions, est-ce qu'il fait partie de l'argent que vous avez annoncé récemment? Il y a mis quoi? On fait des annonces des annonces, puis on ne sait pas... on n'a même pas regardé, hein? On ne regarde pas ce qui se passe en Basse-Côte. On fait des annonces, on envoie de l'argent. Ne faites pas de kilomètre de route, pas grave, on s'en lave les mains. Vous venez d'annoncer 232 millions pour 80 kilomètres environ, deux tronçons. Est-ce que c'est du nouvel argent ou c'est l'argent que vous n'avez pas épuisé de l'annonce de l'ancien PM en 2011? Il me semble que c'est assez clair, je suis assez claire dans mes questions. Et ce n'est pas ce soir ici qu'on va aller sur d'autres enjeux plus sérieux, on aura d'autres occasions, M. le ministre. Vous seriez extrêmement gentil et très collaborateur de répondre à mes questions et ne pas vouloir faire de la politique partisane, mais de répondre aux gens de la Basse-Côte si vraiment ça vous tient à coeur. Terminé.

• (20 h 10) •

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon? Question de règlement?

M. Carrière : Je pense que ça allait bien, là. Elle impute des motifs, là; «faire de la politique partisane».

Mme Richard : Bien, je pense qu'il m'en a imputé plusieurs. Qu'il réponde aux questions.

M. Carrière : Je n'ai pas senti dans le ministre, là, qu'il y avait de la partisanerie, là. Je demanderais un peu de...

Le Président (M. Reid) : Écoutez, moi, je n'ai pas nécessairement à intervenir là. Je pense qu'il faut, tout le monde, être prudents dans la façon dont on s'exprime et dont on parle. Et il reste 1 min 20 s, M. le ministre, alors je vais vous laisser parler pour répondre à la députée de Duplessis.

M. Poëti : Écoutez, M. le Président, en matière d'annonces sans argent, si j'étais vous, je me garderais une petite gêne. On a eu droit à ça à la fin évidemment de votre mandat.

Deuxième chose importante. Si on veut parler des gens, M. le Président, on veut parler des gens locaux, on ne veut pas les traiter d'une autre façon. Je vais être obligé de citer encore une fois, pour que la députée le comprenne bien, un élu local de la région là-bas, et je le cite. Ce dernier critique le travail de la députée dans ce dossier, il est exaspéré. Et je le cite : «Le son de cloche que j'ai, c'est que [...] notre députée qui est contre nous autres! Elle ne veut rien savoir que ça avance!» Ça, M. le Président, il n'y a rien de mieux qu'une personne locale pour nous dire la réalité des choses. On ne peut pas inventer du nouvel argent. Et nous, on va continuer à investir, même si la députée avait décidé d'arrêter ça, parce que ça, c'était terminé pour elle. On ne voulait plus développer le Nord, on voulait arrêter ça. Nous, on le fait, on va continuer de le faire. L'argent qu'on a annoncé, ce n'est pas du nouvel argent, ce n'est pas de l'argent virtuel, c'est de l'argent qu'on va investir, et on va faire le travail que vous n'avez pas fait.

Mme Ouellet : Peut-être un 30 secondes?

Le Président (M. Reid) : 10 secondes, à peine.

Mme Ouellet : 10 secondes. J'aimerais rectifier quand même les commentaires du ministre. Lorsque nous avons été au pouvoir, nous avons investi de façon très importante dans le développement nordique. Et ce n'est pas exact, ce qu'il a dit.

Le Président (M. Reid) : C'est terminé, madame. C'est terminé.

Mme Ouellet : Donc, j'aimerais qu'il fasse attention à ses affirmations.

Le Président (M. Reid) : Alors, c'est terminé pour le bloc de l'opposition officielle. Nous allons passer maintenant à un bloc...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : S'il vous plaît! Nous allons passer maintenant à un bloc gouvernemental, et je donne la parole au député d'Argenteuil.

M. St-Denis : Oui. Bonjour, M. le Président. Merci de me donner le droit... Ça va?

Le Président (M. Reid) : Allez-y, vous avez la parole.

M. St-Denis : Merci de me donner le droit de parole. Alors, bonsoir, M. le ministre, chers collègues de la partie gouvernementale, chers collègues de l'opposition officielle et de la deuxième opposition.

On va adoucir le ton un petit peu, je vais faire un peu de travail sur le niveau des téléphones cellulaires, du texto au volant, M. le ministre. Le cellulaire et plus particulièrement les textos au volant sont un véritable fléau sur nos routes. La distraction est aujourd'hui, avec la vitesse et les facultés affaiblies, l'une des principales causes d'accidents mortels au Québec. L'utilisation du cellulaire au volant affecte négativement la performance du conducteur particulièrement en ce qui a trait aux tâches cognitives et visuelles et augmente significativement les risques de collision. Malgré toutes les campagnes de sensibilisation et les nombreuses interventions policières, nous voyons encore beaucoup de conducteurs de tout âge utiliser leurs cellulaires pour texter en conduisant.

Même si la législation interdit de tenir en main tout appareil muni d'une fonction téléphonique en conduisant et même si les dangers associés à cette pratique sont connus, le nombre d'infractions d'une condamnation est en hausse depuis l'entrée en vigueur de la loi en avril 2008. Ces déclarations de culpabilité se distribuent ainsi : 11 485 infractions en 2008; 42 613 en 2009; 48 944 en 2010; 56 727 en 2011; 63 979 en 2012; 66 097 en 2013; 66 660 en 2014; et, depuis le 1er janvier 2015, en date du 24 mars, 11 155. Ces infractions comprennent toutes les formes d'utilisation d'un appareil muni d'une fonction téléphonique lorsqu'ils sont tenus en main.

Nous savons que la SAAQ mène des campagnes de sensibilisation sur les dangers du texto. La dernière campagne, au mois de septembre, a été particulièrement efficace. On se souvient du thème *Ne risquez pas votre vie pour un message banal — Au volant, on ne texte pas*. Le message télé comportait un retour dans le temps où on faisait une analogie entre des personnages historiques et des conducteurs, en 2014, qui mettent leur vie en danger pour un message. L'objectif consistait à démontrer le caractère futile du texto au volant.

Nous constatons que la vente de téléphones cellulaires augmente à une vitesse fulgurante depuis le milieu des années 90. Selon l'Association canadienne des télécommunications sans fil, on comptait plus de 28 millions d'abonnés à la téléphonie sans fil au Canada en 2014. Cette association mentionne également que 50 % de toutes les liaisons téléphoniques au Canada sont maintenant sans fil et que les Canadiens s'échangent plus de 270 millions de messages textes par jour. Ajoutons que l'industrie de la téléphonie cellulaire a une grande capacité de diversification de son offre de services et que les technologies évoluent très rapidement. Le cellulaire est devenu plus qu'un appareil traditionnel de transmission de la voix, il offre la possibilité de transmettre et de recevoir des données — Internet, messagerie vocale et texte — de lire des fichiers MP3 ou des émissions en baladodiffusion et de prendre des photos numériques. Plusieurs appareils sont liés à un système GPS et deviennent un outil d'accompagnement à la conduite. Alors, M. le ministre, que peut-on faire de plus? Que quelle façon concrète peut-on enrayer ce fléau?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Merci beaucoup, cher collègue, de votre question tout à fait à propos.

En fait, la première chose que je tiens à dire, c'est que, depuis le 23 avril 2015, le nombre de points d'inaptitude pour contrer l'utilisation du cellulaire au volant est passé de trois à quatre, une mesure qui va contribuer à ralentir, nous l'espérons, ce fléau.

L'utilisation d'un cellulaire au volant détériore la performance du conducteur et multiplie par quatre, environ, le risque d'accidents. Son utilisation augmente également le risque de commettre d'autres infractions au Code de la sécurité routière. Le risque d'accidents est encore plus grand lorsqu'on texte en conduisant, car cela oblige à quitter la route, évidemment, des yeux. Une étude parue en 2009 réalisée par une équipe du Virginia Tech Transportation Institute auprès de conducteurs de véhicules lourds démontre que texter tout en conduisant augmente le risque d'accidents de plus de 20 fois par rapport à un conducteur ne faisant pas usage d'un appareil téléphonique. L'étude mentionne aussi que les gens qui envoient ou lisent des messages textes sont plus à risque, puisqu'ils quittent la route des yeux pour une plus longue durée, entre 4,6 et six secondes. À une vitesse de 90 kilomètres, cela correspond au fait de traverser un terrain de football les yeux complètement fermés, soit une distance d'environ 110 mètres. Ce comportement dangereux constitue l'une des principales préoccupations des Québécois et des Québécoises quant à leur sécurité sur les routes, c'est pourquoi la sanction a été renforcée. C'est un appel à la prudence pour tous les usagers du réseau routier.

La distraction au volant est la cause la plus souvent mentionnée comme cause principale des accidents avec dommages corporels dans les rapports d'accidents par les policiers. Au cours des 10 dernières années, plusieurs provinces et territoires, au-delà de 50 pays ont privilégié l'encadrement légal pour restreindre l'utilisation du téléphone cellulaire au volant, principalement en interdisant l'utilisation «tenu à la main». Actuellement, cette tendance à légiférer semble se maintenir.

• (20 h 20) •

Toutes les provinces canadiennes interdisent l'utilisation du téléphone au volant. Le Québec était d'ailleurs une des premières provinces à légiférer dans ce domaine grâce à un gouvernement libéral.

D'ailleurs, un sondage réalisé en novembre 2014 pour le compte de la Société de l'assurance automobile du Québec révèle qu'une forte majorité de l'ensemble des conducteurs sont d'accord pour que les sanctions liées à l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant soient plus sévères, et qu'il s'agisse de l'usage du cellulaire tenu en main pour parler — à 79 % — ou bien pour lire ou écrire des messages textes — à 93 %. Ce sondage révèle également que la très

grande majorité des Québécois considère qu'écrire ou lire un message texte ou parler au téléphone en conduisant sont des comportements dangereux, respectivement à 99 % et 74 %. Cette nouvelle réglementation découragera très certainement les plus jeunes conducteurs à utiliser leurs cellulaires au volant. Étant limités à quatre points d'inaptitude, les apprentis conducteurs et ceux qui détiennent un permis provisoire verront leur permis suspendu dès la première infraction. Voilà ce qui devrait vraiment les sensibiliser. Les amendes prévues au Code de la sécurité routière pour cette infraction se situent entre 80 \$ et 100 \$. Nous songeons également à les augmenter, et la décision se prendra dans le cadre du projet de modernisation du Code de la sécurité routière, dont les travaux sont présentement en cours.

Aussi, tout récemment, les corps policiers du Québec, en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec, ont intensifié leurs interventions afin de contrer les distractions au volant, dont l'utilisation du cellulaire, du 23 au 29 mars dernier. Au total, ils ont réalisé plus de 2 000 opérations. Les policiers ont notamment remis plus de 3 000 constats d'infraction relativement à l'utilisation du cellulaire au volant. Ils recommandent aux conducteurs d'éviter toute forme de distraction lorsqu'ils sont au volant et leur rappellent que plusieurs solutions de rechange s'offrent aux conducteurs, par exemple éteindre son téléphone cellulaire lors de ses déplacements, demander à un passager de prendre ses appels et ses textos, ainsi que s'immobiliser dans un endroit sécuritaire et autorisé en sont aussi des exemples. Ils peuvent également utiliser l'application mobile Mode conduite, développée par la Société de l'assurance automobile du Québec et qui permet aux conducteurs de bloquer les appels et les textos entrants sur leurs téléphones mobiles. Cette application peut être téléchargée gratuitement sur tout appareil mobile Android. Encore cette année, la Société de l'assurance automobile du Québec innovera en proposant cet automne une toute nouvelle campagne de sensibilisation qui frappera l'imaginaire et qui contribuera, avec la législation et le contrôle, à renforcer le message à l'effet qu'il soit très dangereux de texter au volant.

Je terminerai en indiquant qu'il nous faut surveiller toutes les nouvelles technologies qui envahissent le marché à la vitesse de l'éclair. Je suis certes en faveur du développement technologique, surtout la technologie qui permettra d'accroître la sécurité routière. Toutefois l'apparition rapide des technologies à l'intérieur des véhicules nécessite que nous soyons vigilants — les montres intelligentes au volant en sont un bel exemple, nous sommes conscients que ça peut distraire — et nous poursuivrons. Nous sommes également conscients que des discussions et réflexions doivent continuer d'avoir lieu quant à la nécessité d'encadrer l'utilisation pendant la conduite d'un véhicule automobile.

Pour informer l'ensemble des citoyens du Québec, le 23 avril dernier, à la journée où ce règlement a été modifié, tous les panneaux du Québec à messages variables ont indiqué cette nouvelle législation, et on a donné l'information à la grandeur du Québec. Nous allons continuer de le faire afin de prévenir, d'une façon évidemment préventive, sans contravention, l'intérêt pour les gens de cesser de texter et évidemment d'utiliser leurs téléphones cellulaires au volant. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je vais passer maintenant la parole au député de Saint-François.

M. Hardy : Merci, M. le Président. Je tiens à vous saluer, M. le Président, ce soir. C'est la première fois qu'on se voit en commission parlementaire. M. le ministre, je vous salue, ainsi que tous les gens qui vous accompagnent, les collègues gouvernementaux, les collègues de la première opposition ainsi que la deuxième opposition officielle.

Le projet de parachèvement de l'autoroute 35 en Montérégie comporte quatre phases de construction. Il vise à relier Saint-Jean-sur-Richelieu à la frontière américaine. Les segments 1 et 2 furent mis en service à l'automne 2014 par le premier ministre, le gouverneur du Vermont et par vous, M. le ministre des Transports. Il relie Saint-Jean-sur-le-Richelieu à Saint-Sébastien. Le troisième segment vise à relier Saint-Sébastien à Saint-Armand, soit une distance de 8,9 kilomètres. La mise en service est prévue pour fin 2019. Le segment 4 consiste au prolongement de l'autoroute 35 de Saint-Armand à la frontière américaine, soit 4,5 kilomètres dans l'axe actuel de la route 133. Aucune date de réalisation ne peut actuellement être annoncée. Lors de l'inauguration des segments 1 et 2, le premier ministre s'est engagé à parachever le segment 3 d'ici 2019-2020. Jusqu'à maintenant, ça a coûté à peu près 200 millions de dollars qui ont été investis dans le projet.

Le parachèvement de l'autoroute 35 est un projet très attendu en Montérégie. C'est notre formation politique, à l'époque, qui avait initié le projet. C'est encore aujourd'hui notre formation politique qui finira le projet. L'autoroute 35 nous permettra de relier directement Montréal à la frontière américaine en passant par Saint-Jean-sur-Richelieu. C'est un projet qui sera bénéfique pour la région tant au niveau des échanges commerciaux que du tourisme.

Ma question, M. le ministre : Est-ce que vous pouvez nous dire quel est l'état d'avancement des travaux et son échéancier à venir?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Saint-François. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Je remercie le député de Saint-François pour sa question.

Le projet de parachèvement de l'autoroute 35 est un des projets qui me tient particulièrement à coeur et dont je suis assez fier. En octobre dernier, en compagnie de notre premier ministre et du gouverneur du Vermont... je pense que la présence de ces deux dignitaires illustre très bien l'importance de ce projet pour notre gouvernement, et nous avons procédé à l'inauguration des segments 1, 2, soit 24,5 kilomètres d'autoroute entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Sébastien. Jusqu'à maintenant, le budget pour la réalisation de l'autoroute de la Vallée-des-Forts a été respecté, et environ 200 millions de dollars ont été investis dans ce projet. Les segments 3 et 4 sont d'ailleurs en préparation, et, tel que notre premier ministre l'a annoncé lors de cette annonce, d'ici cinq à six ans — on était alors à la fin de 2014 — les usagers pourront compter sur un lien routier direct et ininterrompu de près de 500 kilomètres entre Montréal et Boston, en passant par Jean-sur-Richelieu et le Vermont.

Lorsqu'elle sera achevée, cette autoroute constituera un véritable corridor de commerce qui nous rapprochera encore davantage de nos voisins de la Nouvelle-Angleterre. L'importance de ce futur lien stratégique s'explique par l'importance de nos échanges commerciaux avec cette grande région. Ces derniers représentent près de 16,5 % de tous les échanges commerciaux du Québec avec les États-Unis. Par exemple, le Vermont, notre voisin immédiat, où aboutira ultimement l'autoroute 35, représente à lui seul notre troisième partenaire commercial du Québec aux États-Unis, avec près de 4,7 milliards de dollars d'échange annuellement. C'est un projet dont mon ministère peut également se réjouir, puisqu'il se distingue par sa gestion, faite à l'interne par les équipes même du MTQ, dont je suis particulièrement fier. C'est d'ailleurs sur l'impulsion de notre gouvernement que le ministère des Transports retrouve son expertise et se réalise davantage avec des projets faits à l'interne.

Les segments 1 et 2 sont également à souligner pour leur aménagement paysager. Dans le cadre de ce projet, nous avons procédé à la plantation de 120 000 arbres, arbustes et vivaces ainsi qu'un brise-vent végétal. Nous avons même réalisé des puits de lumière, pour faciliter le passage de poissons et de la faune, dans deux ponceaux.

Finalement, je ne peux passer sous silence le fait que l'autoroute 35 fait partie du Corridor de recharge électrique — je dois le souligner, parce que je sais que la députée de Vachon est sensible à ça — Québec-Vermont, qui permet aux propriétaires de véhicule électrique de voyager en toute quiétude entre Montréal et Burlington. Cette initiative compte 59 bornes de recharge, dont 22 au Québec et 31 au Vermont. C'est un autre exemple de la coopération fructueuse entre le Québec et le Vermont.

Evidemment, il faut se dire que la 35 inscrit également Montréal avec les grandes villes nord-américaines. Le développement potentiel des régions qu'il relie en bordure de la 35 est vraiment important, et Saint-Jean-sur-Richelieu, entre autres, a un potentiel de développement fort important. Et, par des actions gouvernementales de cette nature, par la continuité du travail fait par notre gouvernement pour l'autoroute 35, ce lien entre le Québec et les États-Unis est non seulement essentiel, mais important à la vitalité économique de notre société.

• (20 h 30) •

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a une autre intervention du côté gouvernemental?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Il reste une minute, mais moi, j'aurais une petite question, si vous voulez, M. le ministre. Est-ce que ce lien-là peut avoir une interférence quelconque négative pour un lien qui passe dans mon comté, c'est-à-dire l'autoroute 55, qui passe par Stanstead?

M. Poëti : Non. En fait, la façon dont on fait le travail, vous comprendrez, M. le Président, touché vous-même dans votre comté, les impacts ne sont que positifs. De la façon dont le travail est fait, dont les études ont été faites, les contributions du ministère de l'Environnement, les études du BAPE, les discussions... parce que, vous savez, parler de partenariat, c'est une chose. Le faire réellement en est une autre. Et dans ce cas-ci, avec les élus locaux, avec les citoyens, le volet environnemental... je sais que j'aurai l'appui des oppositions lorsqu'on parle évidemment de ce volet-là, et, compte tenu de l'électrification des transports, voici autant d'éléments, pour l'ensemble des gens qui se retrouvent en périphérie des travaux que nous effectuons, un net avantage non seulement pour les gens locaux, mais pour l'ensemble du Québec et le développement des relations américaines, canadiennes et du Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, nous allons passer maintenant à un bloc pour le deuxième groupe d'opposition, et je donne la parole au député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, je voudrais parler de transport au niveau des Basses-Laurentides, puis, pour mettre ça en perspective, pourquoi je parle des Basses-Laurentides... Il y a eu beaucoup de propos et d'investissements qui ont été faits au cours des derniers, je dirais, 10, 15 ans au niveau des liens de la Rive-Sud, les liens du côté... on parle du côté ouest, même encore de la Rive-Sud, avec des ententes probables avec la CDPQ ou Infra CDPQ. Il y a eu des investissements majeurs qui ont été faits au niveau du Train de l'Est également. Mais, malheureusement, il y a une dichotomie entre la croissance démographique et les lieux d'intervention pour favoriser une meilleure mobilité des transports.

Alors, comme vous savez, actuellement, les Basses-Laurentides, c'est un des endroits au Québec, sinon l'endroit au Québec où il y a la plus forte croissance de population et c'est elle qui semble être la plus orpheline au niveau d'investissements en transport. D'ailleurs, pour confirmer mes dires, le dernier rapport préliminaire de la Commission de la représentation électorale du DGE prévoit l'ajout de deux nouvelles circonscriptions électorales dans les Basses-Laurentides et Lanaudière. Donc, c'est très indicateur qu'il y a vraiment une forte croissance démographique de ce côté. Et donc il y a eu et il y a aura aussi une forte croissance démographique. Selon l'Institut de la statistique du Québec, elle prévoit une croissance de 34 % de la population entre 2006 et 2031. Donc, c'est encore là, selon les études, qu'il y a la plus forte croissance, encore, démographique pour les 10, 15 prochaines années à venir. Alors, imaginez-vous, M. le ministre, à quel point cette forte croissance de la population exerce une pression sur le réseau de transport puis, en particulier, celui pour accéder à l'île de Laval.

Alors, je vais vous donner quelques données également. Les citoyens de la couronne nord voient l'heure de pointe s'étirer maintenant de cinq heures du matin bien souvent jusqu'à 10 heures en avant-midi. Alors, également, par ailleurs, au niveau d'investissements, il n'y a pas un seul kilomètre d'une nouvelle voie qui a été fait par le gouvernement du Québec en 40 ans. Alors donc, l'autoroute 15 est une des plus achalandées du Québec, avec les quelque 180 000 véhicules

qui l'empruntent chaque jour, M. le ministre. Également, donc, la circulation, une petite donnée, a augmenté de 18 % depuis 2008 dans la région des Laurentides. Puis par ailleurs, au niveau transport collectif, les autobus bondés... et la congestion est telle que les usagers voyagent debout sur des trajets s'étirant jusqu'à 55 minutes là où autrement on parle de 15, 17 minutes. Donc, il y a un très gros problème au niveau de mobilité et transport dans les Laurentides. Et, quand on lit le PQI, présenté par le gouvernement, donc, 2015-2025, on ne peut pas être autrement qu'inquiet pour la région des Laurentides.

Alors, je regarde le PQI, et il y est indiqué qu'il va y avoir dans les sections à l'étude... d'abord, il y en a zéro en réalisation puis zéro en planification présentement et il y en a deux à l'étude. Alors, les deux à l'étude, on parle de reconstruction ou réfection majeure du pont Gédéon-Ouimet — sur l'autoroute 15 entre Laval et Boisbriand, pour ceux qui ne situent pas le nom du pont — puis également le prolongement, toujours, de l'autoroute 19 entre la 440 et la 640. Mais ce qui est inquiétant, d'ailleurs, c'est qu'au plan qui avait été présenté l'année dernière il y en avait quand même un qui était en planification, on parle du pont Gédéon-Ouimet. Alors, il est passé de planification, puis il a été relégué, finalement, à l'étude. Donc, on n'avance pas, on recule, M. le ministre.

Alors, ma question, maintenant, c'est : Comment pensez-vous adapter le système de transport, déjà très congestionné, de la Rive-Nord à cette croissance démographique, M. le ministre?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. Je vous demanderais de vous adresser à la présidence. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Je remercie le député de Groulx de sa question, qui est fort pertinente également, parce qu'effectivement, lorsqu'on analyse la circulation, lorsqu'on analyse évidemment le parc routier, le mandat du premier ministre de revoir l'ensemble de la gouvernance en transport collectif est intimement relié à votre question, intimement relié aux décisions qu'on doit prendre lorsqu'on fait de la planification, et pas ne le faire strictement pour le sud, l'est ou l'ouest. Vous soulevez ici le nord et vous avez fort raison. D'ailleurs, lors d'une des dernières rencontres que j'ai eues il y a quelques semaines avec Mobilité Montréal, imaginez-vous que le maire de Laval, pour la couronne nord, n'en faisait pas partie. Alors, j'ai demandé à Mobilité Montréal d'intégrer, dès la prochaine réunion, le maire de Laval, qui fait partie maintenant de Mobilité Montréal. C'est pour vous dire, à certains égards, que, minimalement, le précédent gouvernement n'avait pas eu cette préoccupation-là, et, sur le plan concret, nous l'avons fait.

Votre inquiétude quant à la 15 et sur les possibilités d'améliorer la fluidité est essentiellement reliée au transport collectif et aux voies réservées. Le sud est un bel exemple, et le nouveau pont Champlain, qui verra le jour sous peu, ne permettra pas davantage de véhicules automobiles mais pourra permettre beaucoup plus de fluidité grâce au transport collectif électrifié qui y sera installé. Pour être précis à votre question, si on considère que l'autoroute 15, avec évidemment son caractère de soutien aux activités, aussi, récréotouristiques des Basses-Laurentides ainsi que les perspectives de développement socioéconomique élevées, le ministère est sensible aux besoins de transport dans la région des Laurentides mais, essentiellement, aussi au transport collectif. Une étude d'opportunité sur l'élargissement de l'autoroute 15 et le prolongement de l'autoroute 13 entre l'autoroute 640 et la 50 est en cours de réalisation. Une version préliminaire du rapport a été déposée au ministère des Transports en 2014, et les faits saillants à l'étude pourront être présentés. L'analyse de cette étude de besoins et de solutions est présentement en cours au ministère afin de dégager des recommandations pour soutenir les réflexions du gouvernement en ce qui concerne la mobilité durable.

Qu'est-ce qu'on peut faire rapidement? Évidemment, de nouvelles voitures de train, évidemment, sur le 175 millions qu'on a dégagé à l'AMT pour le tronçon de Deux-Montagnes. Ce que nous faisons également, le ministère travaille en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport afin de définir une voie réservée au transport collectif et électrique qui sera intégrée au projet de réfection de l'autoroute 15. Autant d'éléments, la 19 également et l'autoroute 13, qui devraient nous permettre, dans la dernière analyse du BAPE, qui considère un boulevard urbain pour la continuité de la 19... donc nous évaluons effectivement à ce moment-là le moyen d'améliorer le transport collectif pour répondre à l'inquiétude que vous avez pour le transport pour la région des Basses-Laurentides.

• (20 h 40) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : M. le ministre, vous faites état d'une étude qui a été déposée qui concerne, entre autres, l'autoroute 15 et aussi l'autoroute 13. Alors, elle a été déposée l'an dernier, et puis, donc, on n'a toujours pas entendu parler de quelque conclusion que l'étude aurait pu faire. Est-ce que vous seriez disposé à nous en faire part un peu, des conclusions que cette étude-là démontre? Parce qu'on a fait des demandes à l'interne, et on nous a toujours refusé l'accès jusqu'à maintenant. Alors, on aimerait bien être informés. C'est quoi, le... en anglais, le «big picture» que cette étude-là préconise, là... a conclu, c'est-à-dire?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Sachez cependant qu'il y a une version préliminaire du rapport qui a été déposée au ministère des Transports fin 2014, et les faits saillants de l'étude évidemment pourraient être présentés en cours d'année aux municipalités concernées. Mais, le document que nous avons, nous vous en ferons part sans aucune difficulté.

M. Surprenant : Je vous remercie. Alors, ça, c'est une étude. Maintenant, j'ai participé à une rencontre hier avec M. Nicolas Girard, et puis, dans le cours de la rencontre, il nous a fait état qu'ils veulent demander une autre étude sur

le projet de l'autoroute 15 qui pourrait être faite, où on parle d'investir 3 millions pour aller faire faire une autre étude de ce qui pourrait être fait. Alors, à mon avis, là, des études, il y en a eu trois jusqu'en 2012, il y a celle-ci dont on vient de parler, que vous allez nous soumettre prochainement — encore une fois, je l'apprécie. Mais pourquoi faire une autre étude, alors que, déjà dans un des rapports qui avaient été faits, le plus récent, celui de 2012, et puis que j'ai ici en ma possession, qui était pourtant très exhaustif et très clair et puis... et comme on manque d'argent présentement, à mon avis, peut-être que ce 3 millions de dollars là pour une étude pourrait être mieux utilisé que de faire une autre étude. Parce que, des conclusions, il semble qu'on les a déjà.

Alors, est-ce que c'est parce que vous êtes contre les conclusions qui ont été tirées de l'étude de 2012? C'était une étude de justification, et même de faisabilité, donc, très exhaustive, détaillée, et puis il ne restait, à mon avis, qu'à implanter... ou d'attendre d'avoir l'argent pour le faire. Alors, pourquoi une autre étude, M. le ministre?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, peut-être pour corriger un de vos propos. On dit qu'on manque d'argent. Je suis quand même obligé de vous dire que 4,9 milliards de dollars pour l'exercice financier, dont 88 % sont aussi dans le maintien des actifs, c'est une réalité de tous les gouvernements qui nous ont précédés. On est obligés d'investir évidemment dans nos infrastructures. Ça n'empêche pas les investissements, au contraire.

Cependant, l'actualisation des études... parce que, je suis d'accord avec vous, dans certains cas, c'est assez long, mais l'actualisation des études est essentielle. Si on ne s'était pas préoccupés des études de la 19, bien est-ce qu'on aurait aujourd'hui une proposition du BAPE ou de l'Environnement qui indique au ministère de regarder la possibilité d'un boulevard urbain? Ce n'était pas dans les premiers cartons, ce n'était pas dans les premières études, mais la consultation des organismes qui sont en place, la consultation des citoyens, de vos élus de votre région, des Basses-Laurentides, avec des regroupements qu'on écoute... viennent nous demander des choses, viennent modifier évidemment des résultats qu'on avait sur des études. Je pense que l'actualisation d'études, où je vous rejoins le mieux, c'est que parfois ça prend du temps, et, avec le temps, il y a une évolution de la société, une évolution des besoins, une évolution des mentalités. Et, il y a 10 ans, 20 ans, on pensait moins à l'électrification des transports, on pensait moins au covoiturage, on pensait d'ajouter une voie pour mettre plus de voitures.

Aujourd'hui, ce qu'on veut, c'est qu'il y ait plus de gens qui covoitent, ce qu'on veut, c'est que plus de gens utilisent évidemment le transport collectif, et c'est ça notre intention, et on a des projets pilotes en place pour le prouver, de le faire de plus en plus et de toujours, lorsqu'on travaille sur l'aménagement de nouvelles routes et lorsqu'on a des problèmes de fluidité, toujours avoir en solution le transport collectif et, lorsque c'est possible, si on y met un mode de transport collectif, préférer davantage un transport électrique et, dans d'autres cas, des transports alternatifs. C'est ce qu'on fait actuellement. Les études sont essentielles, elles sont nécessaires, cependant on doit évoluer également. Et des ajouts de voie, ça coûte aussi beaucoup d'argent, il faut le faire avec prudence et s'assurer que c'est la bonne solution pour le bon problème, pour la bonne région, aux bonnes heures de circulation.

C'est de cette façon qu'on travaille et c'est de cette façon qu'on veut alléger la lourdeur, évidemment, de la circulation sur la Rive-Nord. On n'a pas besoin de se poser une tonne de questions, on sait ce qui se produit, on sait ce qui va arriver, on le vit sur la Rive-Sud à certains égards, on le vit sur l'île de Montréal. Maintenant, il faut faire les bons choix, parce que vous avez dit : Si on veut dépenser de l'argent, faisons-le à la bonne place, de la bonne façon. Et ce qui nous guide, ce sont des études réelles d'impact, des études qui guident le choix des décideurs et des études qui sont capables de nous évaluer les coûts directs reliés à ces investissements par rapport aux gains qu'ils ont directement pour les citoyens.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Alors, je suis d'accord avec vous qu'au niveau, là, du consensus c'est le transport collectif et, donc, les voies réservées au covoiturage, au transport collectif, et puis ça, c'est unanime parmi les élus de la Rive-Nord, des Basses-Laurentides qu'il faut aller dans ce sens-là. Et c'est également la conclusion de l'étude, M. le ministre, de 2012, que ça doit aller dans ce sens-là. Et cette étude de faisabilité... en fait, le détail de comment le faire, avec des estimations de coûts... et même a scindé le projet en trois phases pour pouvoir y aller de façon progressive et de façon rigoureuse au niveau de la gestion des deniers publics. Alors, je ne vois donc pas pourquoi on doit faire faire — encore une fois, je reviens — une autre étude alors que celle-ci, c'est une étude de justification et de faisabilité, elle est complète puis elle est subdivisée pour s'assurer qu'on puisse le faire de façon cohérente et puis qu'on avance.

Et puis, quant au consensus des élus que vous consultez puis que je consulte également, bien le consensus des élus... puis je vais vous lire un peu, là, les propos d'un des élus, en fait, qui est M. Pierre Charron, qui est maire de Saint-Eustache. Alors, il dit, en fait : «Au lieu d'allouer les sommes nécessaires à sa réalisation, a dénoncé hier le maire de Saint-Eustache[...], l'AMT nous annonce dans son dernier plan d'immobilisations qu'on va faire encore une énième étude. Nous sommes ici pour dire au gouvernement du Québec et à l'AMT qu'on en a assez des études, assez des mesures dilatoires et assez des mesures temporaires. C'est le temps de passer à l'action.» Alors, encore une fois, je suis très surpris qu'on doive retourner faire des études alors qu'on en a une qui est, à mon avis, ma foi, très complète, détaillée et puis qui correspond en tous points à ce que vous dites, que ça prend du transport collectif, du covoiturage. Puis, les maires, il y a un consensus, il y a une unanimité même, à cet égard-là, que c'est ce que ça prend, alors il reste juste à le faire. Alors, au lieu d'investir 3 millions dans une nouvelle étude, mettons-le de côté, puis attendons d'en accumuler un peu, puis faisons-le, bon Dieu!

Alors, encore une fois, j'aimerais que vous me précisiez quel est le but de cette étude-là, M. le ministre.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, M. le Président, je comprends le point du député. D'ailleurs, il sera peut-être des nôtres demain. Je ne le sais pas. M. le président de l'AMT sera avec nous... M. Girard, et, si vous voulez lui adresser une question directement, vous pourrez le faire, ça sera votre privilège.

Mais j'entends en même temps clairement que vous êtes en accord avec la révision globale de la gouvernance du transport collectif parce que c'est elle qui s'occupe de la planification, c'est elle qui fait le choix. Et ce qu'on fera éventuellement, évidemment, avec la présentation demain au Conseil des ministres... mais je peux déjà vous annoncer que nous avons reçu une lettre de la CMM où l'ensemble des maires, unanimement, ont approuvé la structure du plan de la nouvelle gouvernance et avons reçu cet après-midi aussi, pour l'ensemble des CIT de tous les autres organismes de transport interrégional pour la CMM, également leur appui. Pourquoi? Parce que, pour la première fois depuis longtemps, on n'a pas vu un gouvernement travailler directement avec les élus, travailler en collaboration pour les citoyens et trouver des solutions pour améliorer les choses.

Maintenant, les études, il faut que vous sachiez que, depuis 2012, il y a quelque chose qui s'appelle la directive des grands projets, qu'on doit au précédent gouvernement et que je salue, parce que cette directive-là vient définir clairement l'ensemble de la procédure avant de dépenser l'argent des contribuables et de le dépenser de la bonne façon, dans des règles précises et concrètes. Et j'ai toujours salué cette directive-là. Est-ce que c'est un peu plus long? La réponse, c'est oui. Est-ce que les besoins de la société et les mentalités ont changé? La réponse, c'est oui. Est-ce qu'on doit être capables de s'y adapter? La réponse, c'est essentiellement : Oui, c'est ce que nous faisons.

Et l'objectif de l'annonce des investissements majeurs avec la capacité de changer une dépense en investissement par la création de transport collectif de la Rive-Sud vers le centre-ville de Montréal, le centre-ville de Montréal vers l'aéroport de Dorval, Dorval vers le West Island, le métro à Laval, le train de Mascouche en place... excusez-moi, M. le député, mais je pense que très peu de gouvernements, à ce jour, ont fait autant pour l'amélioration de la fluidité. Et soyez assuré que notre préoccupation pour le nord, les Basses-Laurentides est présente et nous allons travailler de la même façon. Mais peut-être que, dans cette nouvelle gouvernance là et lorsque ce sera terminé au niveau d'un projet de loi, on aura une planification globale intégrée de l'ensemble des régions avoisinant le centre de Montréal, et que maintenant, dorénavant, c'est tous ensemble que nous allons prendre des actions et être capables de prioriser ceux évidemment qui sont nécessaires, et que tous ensemble, nous allons appuyer les projets de développement qui pourraient toucher les Basses-Laurentides dans un avenir assez court.

• (20 h 50) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx, il vous reste 2 min 30 s.

M. Surprenant : Une question rapide. Vous faisiez état tantôt du niveau du pont Gédéon-Ouimet, qui est passé de la planification et il est reculé pour tomber à l'étude. Quelle est la raison de cela, s'il vous plaît?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

(Consultation)

M. Poëti : Moi, ce qu'on me dit, c'est que les études préliminaires se poursuivent. Si vous voulez, si vous permettez, M. le Président, mon sous-ministre pourrait répondre directement à votre question.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai le consentement? Consentement. M. le ministre, si vous voulez vous nommer avant de commencer à répondre.

M. Caron (André) : André Caron, sous-ministre associé. Pour compléter la réponse : donc, les études qui étaient prévues préliminaires, on doit d'abord constituer un dossier d'opportunité. Donc, le positionnement de la planification vers étude simplement confirme que le dossier d'opportunité doit être complété. Donc, on est à la même étape, il a simplement été situé au bon endroit, mais les études préparatoires doivent être complétées puis être soumises éventuellement au Conseil des ministres pour une décision.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le sous-ministre. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Oui. Maintenant, je vais parler de train. Alors, depuis des années... même, il y avait déjà une gare à Mirabel qui était... ou à Saint-Janvier qui était prévue se construire puis qui est disparue également, là, du PQI, et puis, bien, je voudrais avoir votre opinion là-dessus.

On comprend qu'il y a eu un dépassement de coûts important au niveau du Train de l'Est, alors, qui a fait que probablement les sommes ont été allouées à ce train-là et à cette gare-là plutôt qu'à celle de Mirabel, mais, maintenant que le Train de l'Est semble être bien avancé, voire presque terminé, est-ce qu'on avance avec une gare à Saint-Janvier, M. le ministre?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député. M. le ministre, vous avez 30 secondes.

M. Poëti : Dans un premier temps, ce qu'il faut obtenir, c'est le consensus local. C'est un réel problème, M. le député. Je pense que vous êtes sûrement au courant qu'on n'a aucun consensus local sur ce projet-là. Et ça, c'est inquiétant.

Et c'est en lien avec ce que je vous ai dit il y a quelques minutes : travailler avec les élus locaux, travailler avec les citoyens locaux est essentiel. Le gouvernement ne va pas imposer des choses quand les citoyens n'en veulent pas ou ne s'entendent pas.

Dans un premier temps, on doit essentiellement obtenir un consensus. Dans un deuxième temps, vous savez que, si... Et heureusement que ça a été retardé, parce que ça a été retardé, vous le savez, à cause du Train de l'Est, où on a abandonné cette partie-là pour réaliser le Train de l'Est dans sa difficulté...

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, nous allons passer maintenant à un bloc gouvernemental, et je passe la parole à la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. On parlait de train, on va rester un peu dans le même domaine. Moi, j'avais quelques questions relativement à l'acquisition du chemin de fer de la Gaspésie. On a lu récemment dans les journaux, là... c'était un sujet qui était fort d'actualité en mars dernier, même au mois d'avril dernier, et puis je fais référence aux difficultés financières qu'a eues la Société du chemin de fer de la Gaspésie.

On se rappelle que la Société du chemin de fer de la Gaspésie a été créée en décembre 2007 puis c'est un OBNL, c'est un organisme à but non lucratif, puis qui a connu beaucoup, beaucoup de difficultés. Il a été la propriété, entre autres, de quatre MRC : Avignon, Bonaventure, Rocher-Percé et Côte-de-Gaspé. Puis c'est un dossier dans lequel le gouvernement du Québec a octroyé plusieurs millions de dollars, entre autres, entre 2007 et 2014. On parle de 44,5 millions de dollars, entre autres, pour assurer le maintien du réseau, mais il y a d'autres sommes aussi, dont 27 millions entre 2012 et 2014, entre autres, pour la mise en place du projet du train touristique en 2013. Il y a eu plusieurs difficultés financières, puis à plusieurs reprises le gouvernement est intervenu, a investi des sommes.

Et je me demandais un peu : Pourquoi avoir choisi d'acheter le chemin de fer de la Gaspésie? J'aimerais ça connaître un peu la vision du gouvernement ainsi que toutes les motivations autour de l'acquisition du chemin de fer.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vaudreuil. M. le ministre.

M. Poëti : Bien, je remercie la députée de Vaudreuil pour sa question. Et je dois dire qu'elle est intéressante à plusieurs égards.

Plusieurs personnes ont été surprises que le ministre de la région de Montréal, que le ministre des Transports porte un dossier de cette nature-là et le ferroviaire, pour certaines personnes, qui est inconnu, mais, dans ce dossier-là, il y avait beaucoup plus, M. le Président, il y avait, premièrement, des emplois directs. Comment on crée en Gaspésie demain matin 300 emplois? Comment on peut faire ça? On va tous s'asseoir ici, la Chambre, ensemble, collègues de l'opposition, pour faire 300 emplois demain matin. La question qu'il fallait se poser, c'est : Comment faire pour ne pas perdre 300 emplois en Gaspésie? Et la réponse était reliée directement aux déboires que connaissait évidemment la Société de chemin de fer de la Gaspésie.

Je veux en profiter ici pour souligner et féliciter publiquement M. Babin, propriétaire de Rail GD, qui, lui, lors des déboires de la société, ne s'est pas juste croisé les bras. Son modèle d'affaires était sensiblement le même que celui en place en 2007 et 2012 avec la Société de chemin de fer de la Gaspésie.

Cela soulevait des préoccupations en matière de sécurité des opérations ferroviaires et de reddition de comptes. De plus, plusieurs autres éléments demandaient à être clarifiés, et, d'une manière ou d'une autre, le gouvernement aurait été appelé à contribuer financièrement. Nous avons également des préoccupations en matière de sécurité des opérations ferroviaires quant aux délais en matière d'autorisation gouvernementale. En contrepartie, le choix pour le gouvernement de se porter acquéreur du chemin de fer de la Gaspésie comportait de plus grands avantages. Cette solution d'acheter tout bonnement le rail permet le règlement en totalité des créanciers. Il va sans dire que la solution présentée par M. Babin en permettait aussi une partie. Cependant, l'achat du rail par le ministère des Transports du Québec était le meilleur scénario visant à assurer la pérennité du réseau et il permet de répondre aux attentes du milieu régional. L'acquisition du réseau de chemin de fer de la Gaspésie assure un maintien des opérations là où il y a des activités relatives au transport de marchandises. De plus, le MTQ a le plein contrôle des enjeux de sécurité.

En achetant le chemin de fer gaspésien, le gouvernement du Québec s'assure d'une meilleure gestion des investissements du gouvernement et d'une reddition de comptes efficace, c'est-à-dire que le ministère des Transports va avoir un meilleur contrôle des dépenses d'entretien et de réhabilitation du réseau.

D'abord, il importe, dans un premier temps, de remettre l'infrastructure ferroviaire dans son contexte régional. La Gaspésie est une région qui a subi d'importantes fermetures d'entreprise manufacturière dans les 20 dernières années, la région de la Gaspésie a l'indice de développement économique le plus faible au Québec, et nous allons lui enlever ce qu'ils avaient de plus important, ce qui a créé, ce qui a participé à la création de la Gaspésie, c'est-à-dire son chemin de fer. Le gouvernement du Québec a redonné aux citoyens de la Gaspésie un joyau, a redonné aux citoyens de la Gaspésie une emprise unique au Québec autant au niveau économique que touristique. Les opportunités de développement passent en large partie par les exportations. La filière éolienne, entre autres, les produits connexes issus de l'industrie forestière, voici deux exemples qui démontrent l'importance de maintenir le rail. Près de 25 % — 4 sur 17 — des entreprises manufacturières comptant plus de 100 employés qui proviennent des MRC de Bonaventure et d'Avignon et 50 % de celles-ci sont menacées de fermeture advenant l'arrêt du transport ferroviaire. Nous n'avons pas pris cette décision.

• (21 heures) •

Le rail constitue un atout indispensable pour attirer de nouvelles entreprises de transformation visant les marchés d'exportation. Il est clair, M. le Président, que, de Caplan à Matapédia, il y a de l'entreprise économique sur le rail, mais nous allons aussi aider les gens, la Gaspésie du train touristique à pouvoir développer davantage en port de mer, évidemment, l'utilisation de ce train touristique, et, au préalable, nous allons faire l'inspection de l'ensemble du rail.

Sachez, M. le Président, que j'ai rencontré également les représentants, évidemment, de la future cimenterie, il y a quelques semaines, qui m'ont fait part également — McInnis — de leur intérêt de l'utilisation du rail. Nous avons demandé également à un collègue, au niveau économique, Jean-Denis Girard, de pouvoir rencontrer des organismes locaux pour les aider dans le financement du développement économique. La bonne nouvelle pour la Gaspésie, c'est qu'avec eux, ensemble, nous allons contribuer au développement de la région en leur redonnant ce qui leur appartenait, c'est-à-dire le rail de la Gaspésie, en développant, avec ma collègue du Tourisme et également des investissements, de redonner vie à ce rail, qui aurait pu être vendu pour le prix de la ferraille. C'est ce que nous avons fait, M. le Président, nous en sommes fiers. Et, les Gaspésiens qui viennent à Montréal dans quelques semaines pour un souper gastronomique de la Gaspésie en compagnie du maire de Montréal, nous allons célébrer ensemble la venue de la Gaspésie à Montréal et que le gouvernement du Québec a participé au renouveau de la Gaspésie avec ce qui l'avait débuté, c'est-à-dire son chemin de fer.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je passe maintenant la parole au député de Chapleau. Vous avez un peu plus de 11 minutes.

M. Carrière : 11 minutes? Merci, M. le Président. Bien, tout d'abord, permettez-moi de vous saluer et de saluer le ministre avec toute l'équipe du ministère des Transports. Je retrouve des gens avec qui j'ai eu le plaisir de travailler, un monsieur... qui était directeur régional en Outaouais il y a quelques années, avec qui j'ai eu le plaisir de faire avancer différents dossiers. Alors, c'est toujours un plaisir de retrouver les gens, le ministère des Transports, qui est un ministère qui est déployé sur tout le territoire du Québec. C'est probablement un des ministères les plus décentralisés, là, que l'on puisse connaître, avec la Santé, probablement, et Emploi et Solidarité. Donc, salutations à tous les employés. Salutations aux collègues également de l'opposition et de la deuxième opposition ainsi qu'à mes collègues ce soir.

Ça me fait plaisir de participer également à la Commission de transports et environnement sur les crédits du ministre des Transports. Ça me rappelle de vieux souvenirs, de 2008 à 2012, où c'était une des commissions sur lesquelles j'ai siégé et où il y avait le ministre délégué aux Transports, mon collègue et ami l'ancien député de Papineau, que vous avez bien connu, Norm MacMillan, que je salue s'il nous écoute. On avait parlé beaucoup de VHR à l'époque et de stratégie, là, de transport maritime également, etc. Le ministère des Transports, comme je disais, qui est déployé un peu partout sur le territoire... Le ministre est venu en Outaouais pour faire la programmation routière, là, de l'Outaouais, là, la prochaine année qui vient, des investissements majeurs pour la région, des investissements qui vont permettre un développement de la région.

Il y a eu des projets majeurs qui ont été développés en Outaouais sous un gouvernement libéral. Pensons seulement à l'autoroute 50. Tantôt, j'entendais mon collègue qui parlait, là, de la 640 et de toutes les Basses-Laurentides. Bien, maintenant, la 50, qui est complétée d'un bout à l'autre, donc, l'Outaouais, qui peut... et c'est une route que j'emprunte à toutes les semaines pour venir ici, qui est panoramique. Et, si vous avez eu la chance de l'emprunter, on survole la rivière des Outaouais, qui est d'une grande beauté. C'est une belle réalisation. Également, l'autoroute 5, qui monte vers le nord de l'Outaouais pour les régions plus rurales, qu'on pense à la vallée de la Gatineau, qui est probablement, avec la MRC de Pontiac, dans l'Outaouais, une des... deux des MRC avec les indices de pauvreté les plus grands. Ma collègue parlait tantôt de la Gaspésie. Les indices de dévitalisation et de pauvreté de ces deux MRC là chez nous se comparent très bien à la Gaspésie. Et, l'Outaouais, on a souvent le sentiment que c'est une région qui est très riche. Effectivement, il y a la ville de Gatineau qui a des indices... et qui est en grande croissance, qui a des indices intéressants, la MRC des Collines, où j'ai eu le plaisir de siéger comme préfet pendant de nombreuses années, qui a une richesse foncière tout à fait extraordinaire, mais il y a l'autre côté de l'Outaouais, qui démontre des grands besoins.

Et cette autoroute 5 là permet maintenant une meilleure fluidité. Et on voit qu'il y a, dans la municipalité de La Pêche, par exemple, un parc industriel qui s'est développé là, le maire, que je salue, Robert Bussière, avec qui j'ai siégé de nombreuses années, qui travaille très fort pour faire de la création d'emplois, pour diversifier l'économie dans sa région, dans sa municipalité, puis je ne voudrais passer sous silence, également, dans la ville de Gatineau, un mégaprojet en transport collectif, le Rapibus, de Gatineau, qui, je pense, rend des services tout à fait extraordinaires aux gens qui veulent... parce qu'il y a beaucoup de citoyens qui sont de l'Outaouais, ce sont des fonctionnaires fédéraux et traversent quotidiennement... je pense, c'est autour de 35 000 autos, à tous les jours, qui traversent vers Ottawa. Donc, ce transport en collectif là est vraiment un point culminant pour désengorger la circulation chez nous, et l'arrimage également avec Ottawa, avec OC Transpo, qui est le réseau de transport collectif d'Ottawa. Donc, c'est un enjeu majeur. Donc, ça a été un peu plus de 150 millions de dollars, je pense, qui ont été investis par le gouvernement du Québec. Il reste un petit tronçon — ça, c'est mon éditorial du jour — qu'il reste à compléter dans mon comté, entre le boulevard Labrosse et le boulevard Lorrain. On travaille activement, le ministre et moi, avec la ville de Gatineau pour concrétiser ce projet-là.

Mais aujourd'hui j'aimerais parler de toute la question de la sécurité routière. Tantôt, mon collègue parlait des textos au volant, et je mettrais au défi ici : Est-ce qu'il y a quelqu'un qui ne l'a jamais fait, lire un petit texto vite fait? Mais, quand voit tout ce que ça peut avoir comme conséquences, je pense qu'on est de plus en plus conscientisés. Et c'est une bonne chose. Et, pour une septième année, en 2013, une septième année consécutive, le nombre de décès sur les routes du Québec a baissé. Il y a eu beaucoup, beaucoup de choses qui ont été faites par les corps policiers, par le ministère des Transports, par la Société de l'assurance automobile qui sont faites pour conscientiser... toute la question de l'alcool au volant, toute la question des drogues au volant. Il y a eu, pendant de nombreuses années, là, beaucoup de publicités-chocs sur l'alcool au volant. On voit les accidents, là, qui... c'est vraiment frappant. Et, dernièrement, on voit un garçon qui jase avec un pigeon, là, puis on dit : Tu es mieux de prendre un taxi, parce que probablement que tu es sous l'effet de la drogue. Donc, c'est toutes des choses qui ont permis d'effectivement baisser... et d'améliorer le bilan routier au Québec.

Il y a eu de nombreuses actions qui ont été prises, là, dans les dernières années et des lois également, là, qui ont été mises de l'avant. Je vais en nommer quelques-unes : premièrement, en 2012, *Zéro alcool*, pour les 21 ans ou moins;

en 2011, il y a eu l'augmentation graduelle de la limite des points d'inaptitude avant d'atteindre la suspension des permis; il y a eu également les amendes doublées dans les zones de chantier; en 2010, il y a eu les cours de conduite obligatoires; 2008, les grands excès de vitesse, les amendes sont doublées, suspension de permis également, qui font en sorte que les gens y pensent à deux fois, là, avant de faire des choses qui pourraient être regrettables et qui pourraient même amener la mort. Il y a également toute la question des radars photo également, là, qui... Il y a 15 sites en projets pilotes, là, qui sont faits dans les régions de Montréal et de Québec. Je sais que la ville de Gatineau également est à élaborer un... et a été considérée comme un projet pilote, et, avec le ministère, ils sont à identifier les sites, qui seront identifiés, qui sont susceptibles, là, d'avoir plus d'accidents. Donc, ces photoradars là vont permettre également, je crois, de diminuer le nombre d'accidents, le nombre de blessés et, quelquefois, également, le nombre de morts. Tu sais, je disais tantôt que, depuis sept ans, ça baisse, mais un mort sur les routes, c'est un mort de trop. J'ai entendu le ministre le dire à plusieurs reprises.

Donc, là-dessus, j'aimerais entendre... Et, ah, si on compare également... tu sais, on se réjouit qu'au Québec on est passés de 8,1 accidents par 100 000 habitants à 4,9, que c'est diminué de 50 %, mais, si je regarde différents pays, la Grande-Bretagne est à 2,8 décès par 100 000 habitants, la Suède est à 3, et les Pays-Bas sont à 3,9 par 100 000 habitants. Et, ceux qui sont allés dans les pays scandinaves ou en Allemagne, on voit que les vitesses sont beaucoup plus grandes également, les gens peuvent rouler.

Moi, je suis allé en Finlande, et tout ça, puis on voit que la vitesse... mais ils ont quand même des bilans plus favorables que le Québec. Et on ne peut pas dire que c'est à cause tout le temps de notre température ici, au Québec. La Finlande et la Suède, on se compare souvent, là, à ces pays-là, mais notre climat est relativement semblable, là, à ces pays-là.

Donc, j'aimerais savoir du ministre comment il entend s'y prendre pour, encore une fois, continuer d'améliorer le bilan routier au Québec et quelle est la vision du ministre en matière de stratégie de sécurité routière, s'il vous plaît.

• (21 h 10) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Chapleau. M. le ministre, il reste deux minutes.

M. Poëti : Deux minutes pour un dossier aussi important, M. le Président. Écoutez...

Une voix : ...

M. Poëti : Non, mais c'est bien. En fait, vous avez bien résumé, mais disons en deux minutes qu'il faut remonter à 1945, où on avait 200 000 véhicules dans le parc routier du Québec, pour avoir moins que 400 morts sur nos routes — en 1945. Aujourd'hui, nous avons 6 millions de véhicules pour obtenir le même résultat. Comprenons-nous bien, un mort, un blessé, c'est un mort de trop, c'est un blessé de trop. Rappelons-nous qu'à la fin des années 70 nous avions 2 300 morts sur nos routes au Québec chaque année. Quel gain fantastique! Je voudrais en profiter pour féliciter l'ensemble des intervenants, des citoyens, la conscientisation sur évidemment les risques de l'alcool au volant.

Vraiment, le Québec, avec un bilan comme celui-là, peut être fier. Maintenant, comment on peut faire mieux? C'était votre question. Travailler d'une façon micro, de travailler sur des causes réelles, évidemment, d'accident. Les textos en sont une; la fatigue au volant en est une autre. Comment réussir, avec la technologie, justement pour contrer et pour sauver des vies de plus en plus? Alors, M. le Président, soyons fiers de ce que nous avons réalisé. Remercions l'ensemble des intervenants, la Société de l'assurance automobile du Québec, la table de sécurité routière, les contrôleurs routiers, les policiers, les constructeurs automobiles, mais, avant tout, les conducteurs eux-mêmes par leur prudence et par leur compréhension du risque inhérent à la conduite d'un véhicule automobile tout simplement, évidemment dans le but direct de sauver des vies, sauver nos enfants et permettre un monde meilleur sur les routes du Québec. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons passer maintenant au dernier bloc, qui est un bloc de 16 min 15 s pour l'opposition officielle, et je passe la parole à la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, changement de sujet. Mais, avant de changer de sujet, je voulais, dans le fond, remercier le ministre des Transports, qui, dans le fond, par son intervention, a salué ce que le gouvernement du Parti québécois a fait sur l'annonce du corridor Québec-Vermont avec l'autoroute 35. C'est l'annonce qui a été faite par la première ministre Mme Marois, et j'étais présente à cette annonce-là du 17 juin 2013, donc, qui faisait partie de la stratégie d'électrification des transports de notre gouvernement. Je voulais juste le rappeler, parce qu'il avait comme omis de souligner que c'était une annonce faite par le gouvernement du Parti québécois.

Donc, changement de sujet. Comme j'avais annoncé un peu plus tôt, nous allons parler du côté du vélo. Nous avons déjà questionné le ministre sur cette question-là, sur la route verte. Et là je ne parle pas de la section qui est sur la route, je ne parle pas des sections qui sont urbaines, parce que je sais que le ministre, des fois, nous amène sur ces sections-là, je parle vraiment, particulièrement, des anciennes emprises ferroviaires. Vous savez qu'il y avait 2,8 millions qui étaient dans le volet 4 pour l'entretien de ce réseau-là. C'est un réseau qui fait la fierté du Québec. C'est un réseau qui, juste pour le P'tit-Train-du-Nord, rapporte plus que les coûts d'entretien de l'ensemble du réseau. Et il y a des études aussi du côté de la véloroute des bleuets. Il y a eu plus de 150 résolutions qui ont été faites par des municipalités, des MRC, différents organismes pour le maintien de cette enveloppe-là, 2,8 millions, M. le Président, pour la sécurité des cyclistes, pour le tourisme au Québec, pour le développement économique. Ce sont des emplois dans toutes les régions du Québec, et là je vous parle plus des régions rurales que des régions urbaines.

On a questionné souvent le ministre des Transports. Il ne semblait pas avoir d'ouverture pour maintenir cette enveloppe-là — sur l'ensemble de l'enveloppe du ministère du Transport, ça ne représente quand même pas un très gros montant — qui pourtant a beaucoup d'impact. Vous le savez, la sécurité est à risque. J'aimerais savoir s'il y a une ouverture

de la part du ministre de conserver ce 2,8 millions là. Je sais qu'il nous réfère souvent à une enveloppe de 50 millions qui a été mise à la disponibilité des municipalités, mais c'est pour l'ensemble de l'entretien du réseau routier. Et vous le savez, comment ça fonctionne, que souvent, à un moment donné, les priorités vont aller au béton. Donc, je vois le ministre qui hoche de la tête, donc je comprends qu'il reste sur sa position du 50 millions.

Est-ce qu'il pourrait au moins minimalement prendre l'engagement de réserver le 2,8 millions, dans l'enveloppe de 50 millions, qui va être réservé pour la route verte? Donc, à ce moment-là, les municipalités pourront l'utiliser comme ils le faisaient avant, mais ça n'ira pas pour le béton, ça va être réservé pour le vélo et la route verte. Donc, est-ce que minimalement le ministre pourrait réserver, ou sinon, idéalement, annoncer le maintien de l'enveloppe de 2,8 millions pour le volet 4?

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, je remercie la députée de Vachon pour sa question. Je sais qu'on l'a déjà abordée. Quand je hochais la tête, ce n'était pas sur la non-collaboration, tout au contraire, c'était sur le choix évidemment des élus, de prioriser leurs choix, leurs décisions.

Je dois rappeler aussi à la députée de Vachon en tout respect que l'annonce de l'abolition du volet 4 du programme s'inscrit directement, et elle ne l'a pas souligné, dans le cadre du pacte fiscal transitoire Québec-municipalités, où les élus ensemble ont accepté effectivement ce cadre-là. Alors, à l'instar de tous les ministères et organismes, le MTQ contribue aux efforts visant le retour à l'équilibre budgétaire. C'est un élément fort important. Et je rappellerais également à la députée de Vachon que Véloce a quatre volets. On parle d'un seul ici. Ce qui m'étonne aussi un peu, et, encore une fois, en tout respect, on ne parle pas ici du résultat d'une étude départ-destination qui a été faite et qui démontre clairement qu'il y a une augmentation, au Québec, de 57 % de gens qui décident, et ça, c'est une très bonne nouvelle, de prendre le vélo, M. le Président, pour aller travailler. Pourquoi on ne tient pas compte de ça? Pourquoi on ne tient pas compte... et on n'a pas touché à cette partie de ce volet-là. Et, à partir de là, moi, ce que je pense, c'est qu'on n'a pas coupé ce qu'on appelle les vélos, on a négocié avec les élus, on a négocié des ententes, et, justement, l'augmentation du montant de 50 millions fait et fera partie des choix des élus dans la décision de prioriser des travaux. Cette partie-là, à mon avis, est importante.

Le volet 1 du programme a été priorisé; le développement des transports actifs. Est-ce que la députée de Vachon ici nous dit qu'il faudrait négliger le transport actif du volet 1 dans les périmètres urbains? Et on y consacre 7 680 000 millions du programme. Le reste du budget ira au développement de la route verte et de ses embranchements, au volet 2 — on le fait encore — et à la conservation des infrastructures du transport actif, le volet 3. Donc, le seul volet dans lequel il y a eu un ralentissement pour les deux prochaines années qui viennent, c'est celui-là. Et la députée de Vachon me dit : Ne faites pas ça. Ce que je lui assure, c'est qu'on va continuer à travailler évidemment dans les quatre projets de Véloce, tenir compte de la demande des citoyens, et je suis certain que j'aurai son appui, lorsque je discuterai, avec mon collègue de l'Environnement, au niveau du Fonds vert, pour tenter d'obtenir davantage de financement du Fonds vert. Je suis convaincu que la députée de Vachon et son collègue vont nous aider à nous appuyer dans une demande additionnelle de financement, parce que ce qui nous guette et ce qui nous guettait... et, pour la première fois au cours des 30 dernières années... Avoir des budgets équilibrés, ça c'est passé huit fois, ça s'est passé cette année. On doit faire des choix, mais il y a des options pour les élus, il y a des options pour les élus, avec le 50 millions qu'elle a souligné elle-même, de prioriser certains dossiers. Celui-là en est un exceptionnel pour eux pour les deux prochaines années. On en a déjà une de passée.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je passe maintenant la parole à un grand cycliste devant l'Éternel, le député de Labelle.

• (21 h 20) •

M. Pagé : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Vous également, vous êtes un cycliste aguerri.

Alors, écoutez, j'entends bien le ministre nous parler des pistes cyclables plus en milieu urbain, mais, manifestement, ce qui est demandé par les municipalités du Québec, même s'il y a eu une entente... je vais vous dire qu'en milieu rural et dans les MRC, si vous aviez fait le tour de la région des Laurentides, tout le monde, u-na-ni-me-ment, a dénoncé cette entente. Et il faut aller, M. le ministre, sur le parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord pour se rendre compte qu'il est même dangereux à certains endroits, il est dangereux. Même qu'on se questionne : Si on n'est pas capable de l'entretenir, est-ce qu'il va falloir fermer certains tronçons? Je vous rappelle que le P'tit-Train-du-Nord a été le sujet de certains articles dans des revues californiennes où on a dit que c'était la plus belle piste cyclable au monde. Imaginez, s'il fallait que l'on envoie un message que l'on ferme certains tronçons de la piste parce qu'elle est rendue trop dangereuse, trop risquée pour la population... Alors, je comprends qu'il y a le déplacement urbain, la mobilité urbaine, c'est une chose, mais ce n'est pas de ça que l'on parle.

Alors, s'il n'y a pas de budget dédié, manifestement, on risque d'avoir des emprises ferroviaires qui vont être en très mauvais état. Parce que, sur les 1 900 kilomètres qui étaient subventionnés à 1 500 \$, il y a 900 kilomètres, à peu près, là, d'anciennes emprises ferroviaires, et c'est essentiellement sur les 900 kilomètres sur lesquels il faut travailler. M. le Président, j'ai eu le plaisir d'avoir la responsabilité ministérielle de la région des Laurentides, et à chaque fois que je rencontrais la table des préfets... je l'ai fait pendant 18 mois, et, les quatre rencontres que nous avons eues, à chaque fois, l'élément, l'enjeu numéro un de tous les enjeux de la région des Laurentides, c'était le financement du parc linéaire, où on nous demandait de le faire passer de 1 500 \$ à 5 000 \$ du kilomètre. Surprise : on passe de 1 500 \$ à 0 \$ du kilomètre. Et pourtant il n'y a pas que la sécurité, c'est aussi un enjeu touristique important. C'est un enjeu touristique très, très important, c'est la colonne vertébrale du tourisme. Il y a à peu près 1 million de personnes qui viennent dans la région des Laurentides annuellement soit pour faire du vélo, ou d'autres activités, ou de la randonnée pédestre.

Alors, je comprends mal cette position. Je comprends qu'il faut équilibrer les finances publiques, mais, si vous aviez, je dirais, la sagesse, la sagesse, parce que c'est un enjeu qui est très, très important, de dédier le 2,8 millions... ou, à tout le moins, si on ne veut pas mettre le 1,8, allons-y avec la moitié pour le réserver sur les anciennes emprises ferroviaires, qui est 900 kilomètres sur les 1 900. Je pense que ce serait une somme qui serait modeste et qui permettrait au moins de donner un peu d'oxygène, parce que, dans les milieux ruraux, c'est là où les emprises ferroviaires sont en plus mauvais état. Et, dans les milieux ruraux, ces municipalités n'ont pas les moyens d'entretenir leur parc linéaire. Alors, j'aimerais, pour une dernière fois, appuyer ma collègue. Nous l'avons fait à plusieurs occasions, vous supplier, vous supplier de revenir sur votre décision, parce que, je vous le dis, c'est un très mauvais choix.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Labelle. M. le ministre.

M. Poëti : M. le Président, j'entends bien ce que le député exprime ici.

M. Pagé : ...

M. Poëti : Allez-y.

M. Pagé : ...juste en terminant, juste en terminant. Et je dirais qu'il n'y a pas que les 76 municipalités de la région des Laurentides qui sont unanimement d'accord, il n'y a pas que les députés qui vous ont écrit une lettre unanimement d'accord, mais il y a notre ex-ministre régionale, qui maintenant est changée pour la nouvelle ministre régionale... qui s'étaient toutes les deux engagées à vous faire ces représentations. Et la ministre du Tourisme nous a dit encore la semaine dernière qu'elle s'engageait également à faire ces représentations, parce que ça a un impact majeur sur le développement touristique. Alors, devant cette unanimité, s'il vous plaît...

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Labelle. M. le ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, j'entends bien votre demande, et vous comprenez également que c'est la seule partie de Véloce qui a été suspendue pour deux ans, avec des options, évidemment avec le 50 millions, qui nous permet de pallier, pour l'année et demie qu'il nous reste, aux besoins que vous soulignez.

Je veux aussi dire aux citoyens du Québec, qui peut-être auraient la perception qu'on ne fait rien pour la route verte, ce qui est faux... parce que comprenez bien que le MTQ va poursuivre l'entretien qu'il assume déjà sur 2 219 kilomètres de la route verte, qui répond sous ses responsabilités. Grâce à la politique vélo de mon ministère, nous avons soutenu le développement du réseau cyclable québécois 2014-2015 à la hauteur de 17,9 millions de dollars réservés sur le réseau du MTQ. Il ne faut pas dire qu'on ne fait rien.

Je dois aussi souligner une chose, et ça, peut-être que vous n'avez pas pu le dire, mais, malgré un bail qui était prévu pour une location de 60 ans qui est intervenu avec chacune des MRC situées le long de l'itinéraire du parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord, celui que vous précisez, le MTQ a repris à sa charge l'entretien de l'ensemble des ponts et ponceaux qu'on y retrouve dont le diamètre excède 3 mètres, ce qui libère le milieu d'une charge importante dans la préservation de ces infrastructures et de transport actif, malgré que le contrat ne nous demandait pas de le faire.

On continue de le faire — je pense qu'il faut le souligner — pour aider le milieu à financer la réfection et la conservation des autres ponceaux de 3 mètres et moins le long de l'itinéraire. Le volet 3 du programme Véloce II peut octroyer des subventions couvrant jusqu'à 50 % des coûts des travaux. Faites ces demandes-là. 50 % des coûts des travaux; nous finançons 50 % des coûts des travaux. On financerait à 50 % le coût des travaux. Alors, dans la partie... évidemment, dans Véloce II, ça vous donne...

Une voix : Véloce III.

M. Poëti : ...Véloce III, ça vous donne cette possibilité-là. Moi, je pense qu'on peut trouver une entente, pour l'année et demie qu'il nous reste, pour essayer qu'avec les élus, avec les priorités, avec l'argent qui est disponible et votre appui inconditionnel, les deux qui sont ici ce soir... nous aider pour demander davantage au Fonds vert pour être capables d'obtenir ces fonds-là pour aider au niveau économique.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Labelle.

M. Pagé : O.K. Oui. Bien, en fait, quand vous parlez d'autres scénarios envisageables, il y en a peut-être un autre également, parce qu'on y a eu accès il y a quelques années, qui est celui du fonds chantiers Québec-Canada. Et on sait que, dans les négociations avec le gouvernement fédéral, présentement ils sont sur le point d'annoncer quelque chose. Ils ont dit qu'ils ne subventionneraient plus les infrastructures sportives récréatives. Et j'aimerais savoir si à cet égard vous avez fait des manifestations, vous avez fait des représentations pour qu'on puisse, dans le prochain chantier Québec-Canada, rendre ce projet admissible. Est-ce qu'il y a des représentations qui sont faites dans ce sens-là?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Labelle. M. le ministre, en deux minutes.

M. Poëti : Bien sûr. Cependant, on devra voir l'entente. Je ne l'ai pas encore, vous le savez. Je pense qu'on l'aura sous peu. Il m'est un peu difficile de commenter une entente qui n'est pas encore signée, laquelle je ne possède pas.

Mais est-ce qu'on veut continuer à aider la route verte? La réponse, c'est oui. Mais il y a une chose qu'il faut absolument comprendre, par exemple : c'est difficile de revenir sur une décision qui découle d'une entente formelle négociée et signée entre le gouvernement du Québec, l'UMQ, la FQM, la ville de Québec, la ville de Montréal. Ça a été signé, oui ou non? Sérieusement, là, est-ce qu'il y a eu cette entente-là de signée?

M. Pagé : Les gens ne savaient pas. Les municipalités ne le savaient pas.

M. Poëti : Les gens ont signé une entente et ne le savaient pas? Je suis vraiment étonné.

M. Pagé : Non, non, non. Les municipalités rurales ne le savaient pas.

M. Poëti : Mais, ceci étant dit, je vais travailler pour vous aider, mais essentiellement prenez l'information. Quand les élus signent une entente et qu'elle est incluse dans cette partie-là, il faut le savoir.

M. Pagé : En milieu... personne ne le savait.

M. Poëti : Ce que je vous dis : Il n'y a pas de mauvaise foi de notre part, on va travailler pour tenter de trouver une solution. Mais comprenez bien qu'on a eu ces discussions-là déjà, et un seul volet de Véloce est touché ici pour une période de deux ans, compte tenu de l'état des finances publiques. Et, si on regarde vers l'avenir, je peux vous dire que l'ensemble des partenaires — gouvernementaux, comités ministériels, interministériels, de la route verte, associatifs, Vélo Québec, régionaux, locaux, MRC, municipalités — ...

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, il reste une minute.

M. Poëti : ...bien, je vous ai donné la réponse pour l'avenir.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, Mme la députée de Vachon, il vous reste une minute... un petit peu plus.

Mme Ouellet : Donc, merci, M. le Président. Quand le ministre des Transports dit : Il y a un seul volet du programme Véloce qui est touché... mais oui, c'est le plus gros volet qui est touché. Donc, je veux bien, là... Je trouve que c'est dommage. On a fait, ce soir, des représentations, après plusieurs questions, pour le maintien de 2,8 millions de dollars qui permet le développement touristique, qui permet la sécurité dans plusieurs régions du Québec. On lui demande, comme solution minimale ce soir, de réserver le 2,8 millions, de le dédier pour que ça soit pour la route verte. Il n'y a pas d'ouverture de la part du ministre. Le ministre a encore dit : C'est au choix des municipalités, fait de la diversion en nous amenant sur le transport urbain en laissant entendre qu'on ne pourrait pas être d'accord. Ce n'est pas du tout le cas.

La question n'est pas sur le transport urbain, la question n'est pas sur les routes — je sais qu'il y a de la diversion sur ces éléments-là — c'est vraiment sur la route verte, et je trouve que c'est dommage. Et j'aimerais aussi en profiter... Nous avons posé une question, la question 46, dans les questions particulières, et c'est...

Le Président (M. Reid) : ...

Mme Ouellet : Hein?

Le Président (M. Reid) : Il reste cinq secondes, à peine.

Mme Ouellet : Cinq secondes? Et je trouve dommage... parce que les réponses sont tout à fait incomplètes, et pas juste pour cette question-là, pour plusieurs questions, de la part du ministère des Transports. On avait demandé...

Le Président (M. Reid) : Alors, le temps est terminé.

Mme Ouellet : ...des informations de l'impact de 2,8 millions : aucune information.

Le Président (M. Reid) : Le temps est terminé, Mme la...

Mme Ouellet : On avait demandé les prévisions 2015-2016...

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon, je dois vous arrêter...

Mme Ouellet : ...aucune réponse sur 2015-2016.

Le Président (M. Reid) : Je dois vous arrêter, le temps est terminé.

Alors, la commission ajourne ses travaux au mercredi le 28 avril, à 15 heures, où elle poursuivra l'étude des crédits, et ça sera dans la salle Papineau.

(Fin de la séance à 21 h 30)