



Journal des débats

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

Le mercredi 29 avril 2015 — Vol. 44 N° 25

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

**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 mercredi 29 avril 2015 — Vol. 44 N° 25

Table des matières

Discussion générale (suite)	1
Document déposé	7
Document déposé	37
Adoption des crédits	58
Documents déposés	58

Intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Robert Poëti
Mme Marie-Claude Nichols
M. Guy Bourgeois
M. Claude Surprenant
M. Yves St-Denis
Mme Martine Ouellet
M. Patrick Huot
Mme Manon Massé
M. Guy Hardy
M. Gaétan Lelièvre

- * M. Nicolas Girard, Agence métropolitaine de transport
- * Mme Nathalie Tremblay, Société de l'assurance automobile du Québec
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 29 avril 2015 — Vol. 44 N° 25

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

(Quinze heures cinq 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 poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2015-2016.

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : S'il vous plaît! Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Bolduc (Mégantic) sera remplacé par M. Huot (Vanier-Les Rivières); M. Simard (Dubuc), par M. Hardy (Saint-François); et M. Roy (Bonaventure), par M. Lelièvre (Gaspé).

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, puisque nous avons commencé nos travaux à 15 h 5 et qu'une période de trois heures doit être consacrée à l'étude de ces crédits cet après-midi, y a-t-il consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de l'heure prévue, soit jusqu'à 18 h 5? Consentement?

Des voix : Consentement.

Discussion générale (suite)

Le Président (M. Reid) : Consentement. Alors, nous poursuivons les travaux avec un bloc réservé au gouvernement, du côté gouvernemental.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Ministériel. Pardon. Et je passe la parole au ministre... pardon, pas au ministre, mais à un député du côté ministériel.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Députée de Vaudreuil? Non?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, à vous la parole.

Mme Nichols : Merci beaucoup, M. le Président. Alors, bonjour, M. le ministre, bonjour à mes collègues et bonjour aux deux groupes de l'opposition.

Alors, M. le ministre, j'aimerais discuter avec vous du Programme d'adaptation de véhicule pour la prochaine année. De ma compréhension, le Programme d'adaptation de véhicule, c'est un programme qui a pour objectif d'adapter un véhicule automobile privé pour permettre à la personne handicapée de le conduire ou d'y avoir accès. Ça a été un sujet dont on a beaucoup discuté, puis je sais qu'il y a des modifications qui ont été apportées, puis je pense qu'on en avait aussi déjà discuté, M. le ministre.

Moi, dans mon comté, j'ai été vraiment sollicitée. Il y a des gens de mon comté qui sont des personnes handicapées, puis j'ai été sollicitée par ces personnes-là, qui sont venues me rencontrer dans mon bureau puis qui demandaient différents changements, différentes adaptations. Alors, comme différents échanges qu'on a eus avec les collègues, bien je serais curieuse de savoir, entre autres, la somme qui sera affectée au Programme d'adaptation de véhicule pour la prochaine année.

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

M. Poëti : Merci, Mme la députée. En fait, effectivement, on touche à un sujet délicat, important et dans lequel évidemment je tiens à dire comme vous : Je me préoccupe du bien-être des citoyens vivant avec un handicap. Dans de nombreux cas, ce sont des situations qui s'avèrent souvent très difficiles.

D'ailleurs, en droite lignée avec ma volonté de continuer d'offrir des services de qualité aux citoyens visés, j'annonce que l'enveloppe dédiée au Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées passera de

8,5 millions à 9,5 millions de dollars pour l'année 2015-2016. On y rajoute cette année 1 million de dollars. Cette bonification assurera la poursuite de ce programme, qui permet aux personnes handicapées d'adapter leur véhicule afin de conserver leur mobilité. Nous avons à coeur la mobilité des personnes vivant avec un handicap. En permettant à la personne handicapée d'accéder ou de conduire une automobile, nous soutenons sa pleine intégration, et c'est toute la société québécoise qui en profite.

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

Mme Nichols : Oui. Relativement, entre autres, à ce programme-là puis aux sommes qui y sont dédiées, est-ce que ce n'est pas des sommes qui sont justement plus importantes? Est-ce que ce sont des nouvelles sommes? Puis est-ce que ça permet aussi de traiter des demandes supplémentaires? Ou c'est quoi, l'impact de ce programme-là?

• (15 h 10) •

M. Poëti : Bien, écoutez, spontanément, nous avons ajouté 1 million de dollars, donc on passe de 8,5 à 9,5 millions de dollars. Si on tient compte des statistiques moyennes des coûts reliés évidemment pour adapter un véhicule automobile, c'est minimalement 200 personnes additionnelles qui vont recevoir une aide pour justement l'adaptation du véhicule. Donc, dans ce cas-ci, compte tenu des circonstances... et le montant n'est pas banal, mais d'y ajouter 1 million va venir aider une quantité plus grande de personnes qui ont ce besoin-là.

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

Mme Nichols : Oui. Bien, en fait, je n'ai pas d'autre question, mais je voulais juste vous réitérer que pour nous... en tout cas, je trouve que c'est une belle implication, ce programme-là, puis je voudrais vous féliciter de cette initiative qui a été prise. Je pense que c'est quand même une première qu'on investisse autant d'argent dans ce programme-là. Je trouve ça le fun, là, parce que ça va affecter différents comtés au Québec, différentes...

M. Poëti : ...directement, parce que plus on permet aux gens évidemment de pouvoir avoir une autonomie, bien, évidemment, c'est relié au coût.

D'un autre côté, vous comprenez également qu'on fait énormément dans le transport collectif pour adapter davantage l'ensemble des transports collectifs existants. Encore récemment, on a procédé, au Champ-de-Mars, à l'inauguration d'un ascenseur. Et, bêtement, lorsque le métro a été construit, c'est bien clair que la préoccupation d'ascenseur ou de permettre aux gens à mobilité réduite de pouvoir l'utiliser n'était pas là. Je ne fais pas le procès du passé, mais la réalité est la suivante... Donc, le coût de cet ascenseur au Champ-de-Mars était de 13 millions de dollars. C'est une question de qualité de vie pour les gens, qu'ils puissent se déplacer et ce que je veux et ce que j'ai demandé, c'est que chaque nouvelle installation de transport collectif permette évidemment l'accessibilité aux gens à mobilité réduite. Et d'ailleurs nous sommes à la recherche... et nous voulons provoquer le milieu des ingénieurs, le milieu de la création, le milieu de la technologie pour être capables de trouver davantage de compromis actuellement à l'intérieur... Si je prends l'exemple des stations de métro, est-ce qu'il y a quelque chose entre 13 millions de dollars pour un ascenseur et ce qu'on voit dans les domiciles privés des citoyens qui vont évidemment adapter parfois un escalier avec un genre d'ascenseur où ils peuvent placer leur chaise roulante ou leur chaise mobile? Moi, je pense qu'on doit innover pour permettre plus rapidement d'installer, dans l'ensemble du métro de Montréal et dans l'ensemble des endroits... que les gens puissent les utiliser — avec évidemment un handicap — et qui nécessitent une plus grande ouverture, une plus grande facilité, une plus grande autonomie pour ces gens-là.

Le geste du million de dollars, actuellement, n'est pas symbolique, mais ça prend plus que ça encore et ça prend de la créativité, et je pense qu'il faut qu'on sache déjà que ce million-là s'ajoute à 90 millions de dollars annuellement dans le transport adapté. Alors, cet argent-là est bien utilisé, nous en avons besoin davantage, on fait cet effort-là, mais je pense aussi qu'au niveau technologique on devra trouver des solutions à plus court terme pour permettre à l'ensemble des gens à mobilité réduite d'avoir une liberté, dans le vrai sens du mot, de pouvoir utiliser nos transports en commun, d'utiliser leur véhicule lorsqu'ils en ont besoin et d'être traités à part entière comme tous les citoyens du Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je passe maintenant la parole au député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Mes collègues de la partie gouvernementale, les oppositions, ça me fait plaisir d'être ici avec vous aujourd'hui. C'est ma première séance. J'étais sur d'autres travaux précédemment. M. le ministre, et toute votre équipe, c'est impressionnant, le ministère des Transports, on voit qu'il y a beaucoup de monde qui est assidu à la tâche pour assurer, dans le fond, un réseau routier et aussi des services de transport pour l'ensemble de la population du Québec qui correspondent aux attentes de la population.

Et plus particulièrement, M. le ministre, moi, j'aimerais vous entretenir du transport interurbain. Vous savez, M. le Président, le transport interurbain, pour un député comme moi en Abitibi-Est, c'est la possibilité d'offrir à la population un moyen de transport qui leur permet de vaquer à leurs occupations, qui leur permet d'entretenir des réseaux, qui leur permet, dans le fond, d'utiliser pleinement cette région-là, d'en profiter pleinement, et, on le sait, il y a des enjeux importants qui se sont déroulés dans l'année 2014. C'est une année charnière pour le transport interurbain au Québec. Les régions, plus spécifiquement, ont été mises à contribution dans ce dossier, pas nécessairement toujours dans des situations faciles. On se rappellera qu'entre autres, dans la façon de fonctionner du réseau interurbain, l'interfinancement se fait avec des routes, et les transporteurs, dans le fond, assurent la complémentarité du transport interurbain, M. le Président, sur

l'ensemble du territoire, ce qui permet une mobilité de nos populations. Sans cet interfinancement-là, il est difficile de pouvoir penser offrir un service de transport approprié correspondant aux besoins et à la réalité de la population qui habite ce territoire-là, donc d'avoir une préoccupation toute particulière à s'assurer qu'en collaboration avec les transporteurs régionaux, qui, eux aussi, ont identifié des problématiques et nous ont dit : Nous, on a besoin d'aide sur certains tronçons, pour des parcours qu'ils desservent qui étaient nettement déficitaires...

On le sait, les habitudes, au Québec, ont changé. L'accès à la propriété de véhicule fait en sorte qu'il y a moins d'usagers dans les autobus, fait en sorte aussi que la population, compte tenu de ces éléments-là, va avoir à faire des choix en termes de coûts, parce que, M. le Président, vous comprendrez qu'en région, quand on a un déplacement à faire, ce n'est pas nécessairement sur de courtes distances, contrairement à ce qu'on retrouve dans les grands centres urbains. Quand on est dans une région comme l'Abitibi-Témiscamingue, de se déplacer pas seulement dans le comté, mais entre plusieurs comtés pour aller chercher des services de santé, pour aller répondre à un besoin d'un membre de la famille qui vit à une centaine de kilomètres, si on n'a pas de véhicule, la solution, c'est le transport interurbain. Donc, on a besoin d'avoir ce type de transport là disponible, accessible sur des routes qui desservent l'ensemble du territoire, M. le Président, parce que, trop souvent, ça serait facile de dire : Bon, bien, on va garder les lignes payantes puis on abandonne les autres, hein, ils s'arrangeront, ils feront du pouce. Ce n'est pas tout à fait ce qu'on souhaite pour les Québécois, ce n'est pas ce qu'on souhaite pour les gens qui habitent en région, et surtout pas pour ceux qui habitent en Abitibi-Témiscamingue, plus particulièrement en Abitibi-Est. On veut s'assurer que, partout au Québec, on puisse offrir des services de qualité appropriés répondant aux attentes de la population, mais avec des enjeux financiers.

Il faut être réalistes, il y a des situations qui ne sont pas faciles. Il y a des gens qui sont en affaires. On a eu à négocier, au fil du temps, au fil des gouvernements, des ententes permettant, dans le fond, d'assurer ce type de service là. Mais, comme je vous disais tout à l'heure, M. le Président, ces situations-là ont évolué, et, en 2014, il y a eu des éléments qui nous ont amenés qu'au-delà de la logistique comptable des compagnies de transport interurbain c'est le service à la population qui a été coupé. On peut penser, entre autres, plus particulièrement aux secteurs de la Gaspésie, du Centre-du-Québec, de la Mauricie, qui ont fait un peu plus l'état des manchettes. Mais, là-dessus, M. le Président, je tiens à mentionner aussi que chez nous, en Abitibi-Témiscamingue, avec mes collègues de l'ensemble de la région, on a eu des rencontres avec les transporteurs parce qu'eux aussi vivaient cette situation-là. On a été très à l'écoute. On a travaillé avec l'équipe de M. le ministre pour trouver des pistes d'atterrissage qui nous permettaient de remplir ce mandat-là, d'assurer à la population une qualité de transport interurbain approprié, et qui nous assuraient, dans le fond, qu'on rejoignait les attentes de ces personnes-là mais qu'aussi, au-delà de la logique comptable, ces transporteurs-là interurbains... on s'assurait que les services à la population ne soient pas coupés.

Et on est préoccupés, M. le ministre, à savoir qu'est-ce qui va arriver avec le transport interurbain dans les régions du Québec. Et aussi j'aimerais que vous nous expliquiez un peu ce qui est arrivé au niveau prises de décision jusqu'à maintenant.

• (15 h 20) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député d'Abitibi-Est. Je vais, pour ma part, être très attentif, parce que, dans mon propre comté, on a le même genre de questions. Alors, M. le ministre, à vous la parole.

M. Poëti : Bien, certainement, M. le Président. Merci, M. le député, de votre question et merci pour vos bons mots d'ouverture. Mais, si l'équipe paraît plus grosse, c'est parce que la salle est plus petite, mais je dois aussi quand même vous dire qu'effectivement c'est toute une équipe, le ministère des Transports. C'est 6 500 personnes, seulement pour le ministère des Transports, en plus évidemment des boîtes qui relèvent directement du ministre des Transports. Et c'est une équipe sur qui on peut se fier et sur laquelle on peut être fier. Alors, je suis assez fier de les représenter aujourd'hui à cette période de crédits.

Vos préoccupations sur le transport interrégional, le transport évidemment collectif m'interpellent directement, d'autant plus que c'est de l'actualité. Et là ce que j'ai cru entendre, c'est qu'il y a des élus qui ont travaillé pour régler ça. Ça va surprendre quelques personnes alentour de la table, M. le député. Mais je pense que, lorsqu'on travaille avec des élus, les élus sont à même d'être capables d'identifier les besoins, les besoins locaux, les besoins régionaux, et je pense que ce sont souvent les meilleures personnes pour être capables de nous orienter, mais, en même temps, ça prend des experts. Et, lorsqu'on a vu le problème arriver... Parce que le problème que vous soulevez, du transport interurbain, interrégional, ce n'est pas quelque chose qui nous est apparu il y a deux mois, ça. C'est quelque chose qui nous est apparu il y a quelques années. Et déjà il y avait des cris du coeur et, si on cible directement Keolis, de dire : Pouvez-vous nous aider? On a besoin d'aide, ça ne marche pas. Bien, une chance, il y a des programmes, il y a des programmes qui sont là pour aider lorsque des organismes comme ça sont en problème. Et ils l'ont faite, la demande, au précédent gouvernement, pas une fois. Ils ne l'ont pas faite deux fois, ils l'ont faite trois fois. Les trois fois, ils se sont fait dire : Non, non et non. Ce n'est pas notre philosophie, ce n'est pas notre façon de fonctionner. Et c'est notre façon à nous de fonctionner avec les gens locaux et c'est qu'on a fait en très peu de temps, parce que la décision de la commission est venue rapide, en pleine période des fêtes.

Le 18 décembre dernier, le MTQ a dû se retourner rapidement. Et comment on a trouvé la solution? Avec les élus locaux, avec les MRC, avec les gens du ministère, avec des experts. Et tous ensemble, on a travaillé ensemble et on a aussi financé parce qu'il fallait faire des choix. Il faut faire des choix, comme gouvernement, dans des périodes financières et il y a des choix qui sont incontournables. Alors, on a donné 770 000 \$ aux régions touchées. Bon, on aurait pu le mettre dans la route verte, mais il y a des choix à faire sur les priorités, parce que c'est des gens, des citoyens qui doivent circuler et, vous l'avez souligné, pour des raisons de santé, pour des raisons économiques, des raisons familiales, de formation, d'éducation. Alors, à partir de là, c'est incontournable. Ce qu'il faut que les gouvernements fassent, c'est s'ajuster aux besoins de la société et l'évolution de la société avec les nouvelles technologies.

Dans un premier temps, 770 000 \$ aux régions touchées. D'abord, nous avons donné 100 000 \$ à la MRC des Appalaches afin de permettre un remboursement des frais supplémentaires découlant de l'utilisation de deux transporteurs pour se rendre à Montréal. Soit dit en passant, le temps de trajet n'est que de 10 minutes plus long dans ce cas-ci. Ensuite, la ville de La Tuque, qui se retrouvait sans service suite à la décision de Keolis d'abandonner... ils ont reçu une aide de 140 000 \$ pour l'implantation d'un service de transport interurbain. C'est eux-mêmes qui ont fait le choix d'offrir un service sur quatre jours-semaine au lieu de sept. Ce sont les gens locaux qui nous ont dit : Nous avons besoin de quatre jours-semaine, c'est ce qu'on a besoin comme service. Ça veut dire que, les élus, quand on les consulte, là, puis ils connaissent leurs besoins, là, bien, ils nous donnent les bonnes réponses, M. le Président, puis c'est important, parce que c'est un problème qui touche même votre région.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Ce qui termine le bloc ministériel. Nous allons passer maintenant au deuxième groupe d'opposition. Et je passe la parole au député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, je vais terminer sur le sujet dont on parlait hier au niveau, là, du plan de transport pour les Basses-Laurentides, M. le Président.

Alors, d'abord, je tiens à réitérer encore mes remerciements au ministre pour m'avoir informé qu'il nous enverrait l'étude concernant la 15 et la 13, qu'on n'a toujours pas reçue, et j'espère que nous pourrions l'obtenir, idéalement, d'ici la fin de la journée. J'apprécierais. J'aimerais en prendre connaissance, M. le ministre. Puis, d'autre part, bien je vais vous en demander une autre. Alors, on a parlé également hier au niveau d'une construction potentielle de gare dans les Basses-Laurentides, et j'ai compris ce que vous avez mentionné puis je l'entends également un peu sur le terrain : il n'y a pas consensus tout à fait au niveau de l'endroit où elle doit être construite, cette gare-là. À tout événement, il y a des études qui ont été faites par le ministère et/ou par l'AMT, et j'aimerais bien également avoir accès à ces études-là. On a fait la demande par le passé. Ça nous a, jusqu'à maintenant, été refusé.

Alors, nous aimerions, M. le Président, obtenir copie de cette ou ces études. Est-ce que c'est possible?

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

M. Poëti : Bien, écoutez, je remercie le député pour sa question, évidemment sa compréhension sur la question d'hier. Donc, ça me fera plaisir de pouvoir répondre, mais vous avez un avantage ici qui se présente rarement, M. le député, c'est de pouvoir vous adresser directement au président de l'AMT, qui pourrait répondre directement à votre question, si vous le permettez, concernant non seulement le fait qu'il n'y avait pas consensus pour la gare chez les gens locaux... et je réitère encore une fois, et vous allez l'entendre souvent, et que tout le monde l'entende bien, parce que la collaboration avec les élus, pour moi, est essentielle, parce que les élus d'une municipalité, c'est comme les élus de l'Assemblée nationale, à un niveau différent, et ça, ça s'appelle la démocratie. Et la démocratie, moi, c'est qui m'a amené en politique.

Alors, si vous le permettez, M. Nicolas Girard va répondre directement à votre question.

Le Président (M. Reid) : Alors, j'ai besoin d'un consentement des membres de la commission pour...

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, on a consentement.

M. Surprenant : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

M. Surprenant : ...M. le Président. Il y a beaucoup d'autres questions à poser. Merci.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, M. Girard, si vous voulez prendre votre place et, même si on vient de vous nommer, s'il vous plaît, vous nommer au début de votre présentation.

M. Girard (Nicolas) : Alors, bonjour. Nicolas Girard, P.D.G. de l'AMT. Alors, par rapport à votre question, M. le député, par rapport à l'étude à laquelle vous faites référence, par rapport à la gare de Mirabel, là, je n'ai pas de problème à ce que nous puissions vous la... ou l'acheminer aux membres de la commission.

Je vous rappelle qu'il y a eu une demande qui a été formulée à l'époque par le gouvernement du Québec en 2013 pour que nous puissions faire d'autres études, d'autres analyses pour trouver un site qui était situé hors zone agricole. L'AMT a donc analysé cinq sites, en a retenu deux, et, parmi ces sites-là, il y en a un qui est situé en zone agricole, un qui n'est pas situé en zone agricole, et ce qu'on a indiqué aux représentants, aux élus, notamment au maire de Mirabel, qui nous a rencontrés, c'est que le souhait était d'avoir un site qui soit consensuel dans la région.

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

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Puis maintenant, bien, j'aurais une suggestion au niveau, là, des travaux à faire éventuellement sur la 15 au niveau de son élargissement pour favoriser le covoiturage et le transport collectif comme on parlait hier, M. le ministre.

Alors, il y a un fonds vert qui existe, et puis, à mon avis, d'après les lectures que j'ai faites, dans un de ses mandats, le Fonds vert peut favoriser la construction de routes qui vont favoriser la réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Alors, à mon avis, la congestion routière à laquelle on assiste sur ce tronçon-là des Basses-Laurentides engendre une énorme exposition aux gaz à effet de serre, alors j'imagine qu'on pourrait être un petit peu, là, ingénieux puis peut-être permettre au Fonds vert, qui, d'autre part, a investi environ 800 millions pour une future cimenterie à McInnis pour compenser pour la pollution qu'elle va faire, plus près de Montréal, de lui tendre la main puis de demander à ce fonds-là peut-être de contribuer à la réduction de la pollution tout en favorisant la mobilité des transports dans les Basses-Laurentides. Est-ce que, donc, c'est une avenue qu'on peut explorer, M. le ministre?

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

M. Poëti : Oui. En fait, je trouve la suggestion intéressante. Malheureusement, on n'est pas dans la bonne commission où le ministre pourrait y répondre directement, parce qu'il s'agit évidemment du ministre de l'Environnement, M. Heurtel, mais soyez assuré que je vais lui faire part de votre suggestion, avec laquelle je ne suis pas en désaccord, d'aucune façon. Cependant, étant le gestionnaire du Fonds vert, vous comprenez qu'il est impossible pour moi de statuer à sa place. Cependant, votre proposition est intéressante, et, si elle peut devenir une avenue dans ce sens-là, soyez assuré qu'on va l'évaluer.

Et, pour terminer ma réponse — tantôt, on l'a dit rapidement — mais je veux juste très rapidement vous donner le nom des groupes qui s'opposent au projet de loi de la gare Saint-Janvier : la Commission de protection du territoire agricole; l'Union des producteurs; l'Ordre des agronomes; l'Ordre des architectes; l'association québécoise des spécialistes en sciences du sol du Québec; le regroupement national des conseils régionaux du Québec; Centrale des syndicats du Québec; la Confédération des syndicats nationaux; la Fondation David-Suzuki; La Coop fédérée; Nature Québec et Vivre en ville. C'est 12 organismes qui sont tout à fait... et qui s'opposent au projet de la gare de Saint-Janvier. À titre d'information, je pourrais vous fournir la liste si jamais vous le désiriez. Merci, M. le Président

• (15 h 30) •

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

M. Surprenant : Alors, je suis certain que le ministre de l'Environnement va être tout à fait en faveur, là, d'une collaboration entre votre ministère et le sien, dans l'esprit où il mentionne souvent qu'il est en faveur d'une approche globale, cohérente, et rigoureuse, et intégrée. Alors, on s'attend donc à une collaboration, évidemment, de sa part.

Bon. Maintenant, ce sujet-là étant clos pour moi, j'aimerais qu'on revienne sur un échange qu'on a eu ce matin en Chambre concernant la route 185, M. le ministre. Alors, pour ceux qui n'y étaient pas, qui n'ont pas entendu, je vais faire un petit rappel du contexte de la route 185. Alors, depuis environ 15 ans, tous s'entendent à l'effet que l'élargissement de la route 185 en autoroute à quatre voies est un projet nécessaire pour améliorer la sécurité routière. Et, contrairement aux prétentions qui ont été faites ce matin, c'est pour nous aussi très important, M. le ministre, la sécurité routière. Alors, malheureusement, ce projet a pris toutes les allures d'un nouveau gouffre financier. Alors, pour vous retracer l'histoire, au début des années 2000, on estimait, M. le Président, que réaménager les 94 kilomètres de la route devait coûter 600 millions de dollars. Alors, quand le Parti libéral a pris le pouvoir en 2003, les coûts sont montés à 1 milliard et puis, quand le Parti québécois a repris le pouvoir en 2012, les coûts ont alors grimpé à 1,2 milliard. Et puis, hier, bon, on a obtenu du ministère des Transports ses nouvelles estimations, qui sont de 1,7 milliard, M. le ministre. Alors, M. le Président, 1,7 milliard pour 94 kilomètres de route, c'est très cher payé, à mon avis, pour un projet qui devait coûter environ 600 millions de dollars. Alors, je veux bien tenir compte qu'au fil des ans on peut tenir compte de l'inflation, mais, à mon avis, c'est largement insuffisant pour en arriver aux chiffres où on en est présentement.

Alors, j'aimerais encore demander au ministre : Comment peut-il expliquer une telle explosion des coûts? J'en conviens, qu'il n'y en ait pas depuis le début, mais il a été fait une étude de voir qu'est-ce qui a pu se passer. Puis là comment on peut... expliquer, dis-je, une telle explosion des coûts, M. le Président?

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

M. Poëti : Merci, M. le Président. Je veux remercier le député de rouvrir cette question-là, qui va me permettre de rétablir certains faits et des propos inexacts que vous avez tenus, après la période de questions, dans un communiqué.

Dans un premier temps, sachez que le dossier est assez bien connu au ministère des Transports et également de moi-même. Et, lorsque vous parlez des années 2000, moi, je veux bien, il faut que vous sachiez qu'à l'époque des années 2000 on ne faisait pas à ce moment-là aucune diffusion sur les coûts de financement et les réserves d'établissements.

Dans un deuxième temps, il faut absolument rectifier, et vous devriez le faire, et je sais que vous avez l'honnêteté professionnelle pour le faire. Vous parlez d'un coût explosé de l'ensemble du projet. La phase III n'est pas débutée, on n'a pas commencé la phase III. Ça me sidère un peu quand vous dites qu'on a explosé les coûts de la phase III, quand elle n'est pas faite. Le message que je reçois, par exemple, constructivement de vos propos, c'est : Cessons de donner des estimés. Parce que, là, vous, vous êtes capable, sur un projet de 700 millions, 1 milliard, 1,2 milliard, d'arriver exactement à un estimé sans connaître les tenants et les aboutissants, et c'est pourquoi il y a des enveloppes de réserve, parce que nul n'est tenu à l'impossible et vous ne savez pas, lorsque vous creusez, si vous avez du roc ou de la terre noire, dans certains cas, pour faire une caricature assez simple de la complication des travaux. Il faut savoir que, dès le début, le total investi des travaux et des frais connexes, qui n'était pas diffusé dans les années 2000, jusqu'à maintenant est de 714 millions, dont 261 provenant du gouvernement fédéral. Vous le savez, qu'il y a des ententes avec le gouvernement fédéral, avec

Chantiers Canada, ce pourquoi que la phase III n'est pas encore en chantier, parce que nous sommes à terminer l'entente avec Chantiers Canada.

Alors, de vous donner le coût final de la construction de la 185 avant qu'elle ne soit débutée dans la phase III, nul n'est tenu à l'impossible. Et, ce qu'il y aurait de dangereux, et ça serait un raccourci, à mon avis, litigieux, de prendre pour état une analyse ou une évaluation et de la prendre comme étant réelle au moment où on se parle, ce qui est inexact. La mise en service progressive de la phase II est prévue jusqu'à la fin de 2015. Elle n'est pas encore terminée, la phase II. Je suis allé, moi, là-bas, je suis allé voir les travaux, je suis allé constater ce qu'il y avait là-bas. La phase II n'est pas terminée. Comment on peut juger aujourd'hui de l'explosion des coûts de ce dossier-là quand il n'est pas terminé?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le...

M. Poëti : La phase III du projet — je n'ai pas fini, M. le Président — est soumise à la Directive sur la gestion des projets majeurs, évidemment, d'infrastructure publique, on doit ça au précédent gouvernement, et j'ai toujours salué cette directive-là, qui doit nous amener évidemment beaucoup d'informations.

Alors, comprenez bien qu'actuellement le coût est de 753 millions pour les phases I et II et nous sommes à terminer la phase II. Quand elle sera terminée, on peut vous soumettre l'ensemble des coûts complet en toute transparence. Quand on aura débuté la phase III, et qu'on se sera entendus avec Chantiers Canada, et qu'on inclura... bien, le coût estimé, 947 millions, et ça, ça inclut les contingences, une réserve pour la gestion des risques, l'inflation, les frais de financement, tous les coûts collatéraux... il est exact que ça vous est inconnu, parce que les précédents gouvernements n'ont jamais fait ça, et c'est une première qu'on fait, qu'on met les coûts afférents à l'ensemble du dossier comme on l'a fait dans Turcot. Et vous pouvez aller sur le site Internet du ministère des Transports et consulter l'ensemble des coûts reliés à Turcot morceau par morceau, étape par étape. Plus transparent que ça, à mon avis, c'est assez difficile. Alors, comprenez que c'est vrai, c'est une nouvelle philosophie de faire qui, je pense, démontre une transparence. Et, votre inquiétude, je la comprends, mais je suis obligé de vous dire que vous allez devoir vous inquiéter un peu plus tard, pas maintenant, parce que les travaux ne sont pas terminés, et les coûts qu'on a exprimés sont les coûts qui ont été réalisés.

Maintenant, sur l'estimé, on voudrait davantage, toujours, que ce soit plus bas, mais on pourrait ne pas donner d'estimé non plus. Moi, je pense que la directive des grands projets est là pour ça. Et on est capables en toute transparence de donner l'information que vous avez, cependant on ne peut pas l'interpréter tant et aussi longtemps que la construction n'est pas terminée ou que les phases ne soient pas terminées. Et soyez assuré que, lorsque la phase II va être terminée, on va vous soumettre, sans que vous ayez besoin de faire quelque demande que ce soit, l'information de la 185 sur les coûts, sur les frais, les intérêts, et les coûts collatéraux, les réserves, et parfois, bêtement... et j'aimerais bien qu'on n'ait jamais de surprise lorsqu'on construit, mais je dis souvent aussi en exemple un peu caricatural : Ce n'est pas une entrée de garage qu'on fait, c'est pas mal des travaux pas mal plus grands que ça, et dans certains cas, bien, ça implique aussi des surprises et des inattendus qui étaient incontournables.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx, vous avez encore 6 min 30 s.

M. Surprenant : Très bien. Alors, si vous voulez juste me le répéter... Vous parliez d'un chiffre tantôt, de 947 millions, puis il concernait quoi? Désolé, je n'ai pas pu noter, là. 753 millions pour 1, mais...

M. Poëti : Le premier, c'est de 714, et, pour la phase III, le projet est à l'étape d'estimation très préliminaire. Alors, il y a deux façons de faire. Tant qu'on n'a pas donné les contrats, tant qu'on n'a pas le montant exact, on pourrait le taire, mais je ne pense pas que c'est l'idée de le faire. Mais ce que je veux juste vous dire : Soyons prudents sur le montant final tant que ce n'est pas fini. Actuellement, dans l'ensemble des contrats du ministère, le pourcentage est très élevé qu'à la fin des travaux on est sous les montants qui avaient été entendus. Et, lorsqu'il y a 10 %, évidemment, vous le savez, au niveau des avenants, il y a une seule personne qui signe les avenants de plus de 10 %, c'est ma sous-ministre ici qui est à mes côtés. Mais la moyenne... Quelle est la moyenne?

Une voix : 99,7 %.

M. Poëti : 99,7 % des contrats se terminent payés sous le montant entendu de départ. Alors, disons que chaque jour qui passe dans un contrat peut nous amener des économies importantes; dans certains cas, des dépenses additionnelles, cependant, qu'on doit justifier sous signature et autorisation au préalable.

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

• (15 h 40) •

M. Surprenant : Je voudrais juste revenir sur vos deux derniers mots, «au préalable». À mon avis, l'article de loi ne fait pas état que ça doit être au préalable. C'est bel et bien indiqué qu'elle doit autoriser, mais ça peut être fait après que les travaux aient déjà été faits, puis c'est ce qui a causé des extras dans des travaux antérieurs. Donc, on y reviendra, mais je pense qu'il y a nécessité peut-être de revoir cette loi-là, cet article de loi là, qui laisse ouverture à ce que les travaux se fassent et qu'on... O.K., et que, par la suite seulement, on règle la situation.

Je vais essayer de vous le retrouver, vous le lire rapidement, là, pour le bénéfice nos auditeurs et des gens qui sont ici. Alors, je l'ai ici, c'est l'article 17 de la Loi sur les contrats des organismes publics, M. le Président. Alors, ça se lit ainsi : «Un contrat peut être modifié lorsque la modification en constitue un accessoire et n'en change pas la nature.»

Le paragraphe, là, important, il est ici : «Toutefois, dans le cas d'un contrat comportant une dépense égale ou supérieure au seuil d'appel d'offres public, une modification qui occasionne une dépense supplémentaire doit de plus être autorisée par le dirigeant de l'organisme...» Ça ne dit pas quand ça doit l'être. Alors, évidemment, oui, le 10 %, là, il est là, là, mais ça ne dit pas quand puis ça ouvre la place à... J'ai confiance en l'intégrité de vos collègues, de votre collègue qui est ici, mais, à tout événement, juste pour se sécuriser, je pense que ça peut être revu, cet article de loi là, pour s'assurer qu'il n'y ait pas de passe-droit.

Document déposé

Enfin, je voudrais déposer, M. le Président, une réponse à une demande de renseignements que l'on a faite dans la préparation de l'étude de crédits où il est effectivement mentionné que l'estimé du projet est de 1,7 milliard de dollars, dont 740... 714, pardon, millions sont déjà investis, M. le Président. Je vais déposer cette feuille-là.

Et puis, pour revenir, donc, au niveau des montants, je comprends ce que le ministre essaie de nous mentionner, on veut croire à la bonne foi des employés, là, du ministère, mais on a souvent vu, par le passé, des excès de coûts et souvent un incontrôle des coûts. Alors, lorsqu'on nous fait un estimé, bien, nous, c'est avec ça qu'on peut travailler, on n'est pas sur le terrain pour vérifier, ce sont vos gens au ministère. Donc, nous, on se base sur l'estimé pour porter certains jugements. Puis par le passé, bien, les estimés, quoique vous disiez que plus récemment il y a un contrôle plus rigoureux, 99 point quelque chose pour cent, on ne dépasse pas, là, les coûts... mais donc, même si on ne le dépasse pas, ça veut dire qu'on pourrait arriver finalement, quand même, à ce 1,7 milliard de dollars là, ce qui est 280 % de plus que le coût initial qui avait été annoncé il y a à peine, environ, une dizaine d'années, donc, de 600 millions... 15 ans, pardon.

Une voix : ...

M. Surprenant : Pardon. 15 ans. Tout à fait, je ne regardais pas la bonne ligne. 15 ans. Alors, ce n'est pas l'inflation qui justifie 280 % le coût actuel par rapport au coût initial, M. le ministre.

Donc, l'idée, pour moi, c'est qu'on ne peut pas fermer les yeux, puis attendre à la fin, puis de pouvoir dire : Bon, écoutez, ça a coûté combien, puis... Alors, je pense qu'en tant que gestionnaires rigoureux on doit s'assurer d'un exercice de contrôle fréquent des dépenses pour ne pas en arriver à dépasser... puis voire même, et souhaitons-le, en arriver à une construction de route qui va être, peut-être utopiquement, mais largement inférieure à l'estimé qu'on a présentement, de 1,7 milliard, M. le ministre. Alors, voilà mes propos pour... Il me reste du temps?

Le Président (M. Reid) : Si vous voulez une réponse — il ne reste pas grand temps — on va la donner au ministre, si vous voulez.

M. Surprenant : O.K. Bon. Alors, écoutez, je voulais aller sur un autre sujet. Combien de temps me reste-t-il?

Le Président (M. Reid) : Bien, il reste 1 min 30 s. Mais est-ce que vous voulez une réponse ou...

M. Surprenant : Bien, allez-y, répondez, c'est parfait.

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

M. Poëti : C'est un peu ça, le concept, je pense, il faut qu'il y ait une réponse, là. Alors, merci, M. le Président.

En fait, il y a peut-être une habitude que vous avez qui cause problème dans votre analyse — vous l'avez fait encore dernièrement en Chambre, vous avez soulevé cette question-là : 70 % des contrats que vous avez regardés, sur lesquels vous avez posé votre question, n'étaient pas terminés. Alors, c'est un peu difficile de faire un jugement sur des contrats qui ne sont pas terminés. Et, dans le cas effectivement où on fait l'analyse lorsque les contrats sont terminés... et ça, vous avez cette information-là — peut-être que ça vous a échappé — pour le mentionner : 2013 à 2014, les contrats qui sont terminés à ce jour ont généré des économies d'environ 13 millions de dollars. Il faut juger le coût des contrats quand ils sont terminés. Maintenant, si on fait une évaluation d'il y a 15 ans, j'espère que vous comprenez qu'il ne s'agit pas juste du coût de l'inflation, là. C'est un peu difficile 15 ans d'avance. Si vous avez quelqu'un qui est capable de vous donner le coût d'un contrat 15 ans avant le temps, engagez-le tout de suite, là, parce que, là, c'est un génie. Ça, ça n'existe pas. Il y a des données, là, c'est trop long, et je pense que vous le savez, on en convient, là, sur 15 ans, là.

Alors, revenons aux pratiques aujourd'hui, et nos pratiques aujourd'hui sont claires, sont encadrées, sont transparentes, et la façon dont on travaille, évidemment. Et, lorsque vous soulevez les...

Le Président (M. Reid) : En terminant.

M. Poëti : Je vais terminer avec une citation du rapport de la firme KPMG-Secor en juin 2013; ce n'est pas loin.

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

M. Poëti : «Il est ainsi préférable de se retrouver dans un contrat comportant plusieurs avenants pour de bonnes raisons que dans un contrat sans avenants pour [des] mauvaises raisons.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous passons maintenant pour un bloc ministériel, et je passe la parole au député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Je suis resté un petit peu sur mon appétit, on n'avait pas fini de parler de transport interurbain, à mon goût. Donc, là-dessus, M. le ministre, compte tenu des enjeux pour plusieurs régions, j'aimerais que vous nous complétiez l'information peut-être de ce côté-là, en termes de stratégie, de ce qui a été fait en 2014 avec les différentes régions, et je vous reviendrais avec un petit complément là-dessus.

M. Poëti : Parfait, M. le député. Ça tombe bien, on va parler d'une région peu connue de certains membres alentour de la table, la Gaspésie. Et le gouvernement du Québec a fait beaucoup pour la Gaspésie. Et ils étaient devant une difficulté avec Keolis directement, donc ils ont reçu une aide de 530 000 \$ versée à sa Régie intermunicipale de transport, la REGIM.

Avec cette aide, la régie est venue bonifier son offre de transport collectif en mettant sur pied un système de navettes qui sert à faire du rabattement sur des points de service d'Orléans Express. J'ai reçu des lettres, des appels téléphoniques — et encore une rencontre il y a quelques jours — de gens de la Gaspésie qui sont passés par Québec pour venir me saluer et nous remercier, comme gouvernement, d'avoir pris cette décision-là, alors, non seulement ce qu'on a fait pour le chemin de fer, mais notre implication. Et, s'il y a une région qui s'est revirée rapidement de côté pour faire fonctionner ça, c'est bien la Gaspésie. Bien entendu, le problème des horaires d'Orléans Express, c'est-à-dire le fait qu'ils n'offrent plus qu'un départ par jour à partir de la route sud et un départ par jour de par le nord de la Gaspésie, reste entier, mais le nord de la Gaspésie, évidemment... et la REGIM va mettre en place avec succès, dans les circonstances, des moyens alternatifs.

Maskinongé, région de Maskinongé : 6 février, ils ont reçu 125 580 \$. Encore là, il s'agit d'implanter un service de navettes effectuant des liaisons vers la ville de Trois-Rivières, où les passagers peuvent ensuite embarquer à bord de l'autobus Orléans Express. La Mauricie se retrouvait sans plus aucun transport interurbain, et ce sont eux, avec nous, les élus, qui nous ont aidés à régler le problème. Je pense que ça marche, M. le député. Encore là, la formule a remporté un vif succès. Le ministère des Transports a collaboré avec les intervenants des milieux locaux afin, encore une fois, de trouver des solutions.

En fait, en tout et partout, c'est 895 580 \$ qui ont été accordés en subventions, près de 1 million de dollars. C'est là qu'on est rendus. Il faut faire des choix de priorités. C'est vrai qu'on a besoin ailleurs, c'est vrai qu'on a d'autres demandes, mais, lorsqu'il s'agit des citoyens de région, je pense qu'il faut qu'on soit présents et on l'est. Alors, on est préoccupés. Et on sait d'ailleurs que cette décision-là est pour un an, parce que, dans un an... bien, moins d'un an maintenant, Keolis, Orléans vont se retrouver devant la commission, et, à ce moment-là, il y aura une autre décision de prise. Mais ce qui m'apparaît, c'est que, devant la force des régions, leur capacité de prendre des décisions, lorsqu'ils sont appuyés par le gouvernement, au lieu de dire non une fois, non deux fois, non trois fois, bien, il n'y a rien de surprenant pour moi, les résultats sont là, et ça n'a pas été difficile de travailler avec eux. Et ça, pour moi, c'est faire avancer le Québec, et ça, pour moi, c'est trouver des solutions alternatives à une philosophie de transport qui, avec l'évolution de la société, nous a demandé de voir d'une autre façon, de faire autrement, de faire plus avec ce qu'on a, de faire mieux avec ce qu'on a.

Et l'investissement des régions qu'on a fait a donné ces résultats-là, et on va continuer de le faire. La réflexion est amorcée. Dans certains cas, on va voir à quel point l'aide apportée est multipliée par les gens locaux pour donner le service acquis aux citoyens directement. Et c'est ça qu'on fait et c'est ça qui donne des résultats. Et c'est ça qui fait qu'au lieu de rester dans les structures puis rajouter des structures par-dessus des structures, à l'occasion, de les simplifier, ça donne des résultats, et, faire confiance aux élus en matière de transport, on a la preuve sans l'ombre d'un doute que c'est une bonne solution.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député d'Abitibi-Est.

• (15 h 50) •

M. Bourgeois : Merci, M. le ministre. Donc, je comprends bien que ces mesures-là ont été mises en place de façon temporaire, vous allez continuer le dialogue avec les acteurs, parce que, dans le fond, ça va se représenter, hein, la situation. Et, en région, l'ensemble des régions du Québec, je vous le rappelle, M. le ministre, ce transport-là, il est prioritaire pour plusieurs personnes en région, les gens qui comptent sur nous pour faire en sorte d'assurer leur mobilité à travers la région ou à l'extérieur de la région. On s'entend que, les transporteurs, là-dessus, M. le Président — comme vous le disiez, vous vivez la même situation — on comprend bien les enjeux qu'il y a autour de ça. Et là, oui, on a trouvé des solutions alternatives actuelles qui sont intéressantes qui ont été travaillées avec les acteurs régionaux, qui ont été, dans le fond, mises à contribution sur la solution, et ces solutions ont porté fruit de façon intéressante, mais pour la suite, pour la pérennité, M. le ministre, moi, j'ai des citoyens qui vont me dire : Écoute, oui, on a vu qu'est-ce que vous avez fait, les transporteurs ont confirmé qu'ils avaient été écoutés, on a eu des solutions, il a fallu faire des choix.

Il a fallu faire des choix, M. le Président. Parce que c'est sûr qu'on voudrait offrir des services sans limite, mais, à un moment donné, si on veut les maintenir, il faut faire les bons choix. Ils ont été mis à contribution, vous avez échangé avec eux. Et moi, j'aimerais savoir, M. le ministre, qu'est-ce qu'il va advenir du transport des personnes en région.

Le Président (M. Reid) : Merci...

M. Poëti : Bien, vous avez raison, M. le député, des choix, c'est ça qu'on doit faire, et, ces choix-là, on les fait avec nos députés locaux, qui nous font le portrait des régions, mais là il y a peut-être des gens alentour de la table ou derrière moi qui diraient : Faisons attention, là, c'est vous qui dites ça, M. le ministre. Vous, vous dites que ça va bien. Vous, vous

dites que vous avez fait des bonnes choses. Bon, si on demandait à d'autres, si on consultait l'UMQ, tiens? C'est un organisme assez important, l'UMQ. *Des investissements qui tombent à point nommé pour répondre aux besoins locaux et régionaux, selon l'UMQ. Le premier mois d'opération a été excellent*, journal *L'Écho de La Tuque* : «Appelé à commenter le premier mois d'opération du nouveau service de transport interrégional, le conseiller municipal André Mercier ne cache pas sa grande satisfaction.» L'UMQ, les élus municipaux, les gens des MRC nous félicitent. En fait, ils sont satisfaits. Ils ont rarement vu une réponse aussi rapide à une problématique qui s'est produite, annoncée dans les années précédentes, où il ne s'était rien produit. Et on a pris la décision de faire des choix, de prendre cet argent-là, de l'investir dans nos communautés locales, de l'investir et de travailler avec l'UMQ, de l'investir et de travailler avec les régions, et ça a donné ces résultats-là.

L'avenir, qu'est-ce que ça va faire? L'avenir va faire qu'on va continuer à aider les régions. Et, étonnamment, ce besoin interrégional là, il est toujours présent. Mais, les endroits où on a été abandonné — parce que c'est ça, le terme — parce que le marché n'était pas là de la même façon, parce que ces entreprises-là aussi doivent continuellement se remettre en question au niveau technologique, bien, je pense qu'il y a un enjeu important au niveau non seulement du transport de besoin, de plaisir, de santé, de marchandises, et, d'une certaine façon, on le fait. Et la façon dont on le fait, non seulement ça rapporte aux régions, mais, dans certains cas, ça donne un meilleur service, sans critique négative à ceux qui en faisaient. Mais laisser, abandonner une région et ne pas les appuyer pour trouver des solutions, à mon avis, ce n'est pas acceptable. Dire non quand on a une demande d'aide, ce n'est pas acceptable.

Être capable de l'évaluer, de mettre les bons sous aux bonnes places puis d'identifier les priorités, c'est ça qu'on a fait, c'est ça qu'on va continuer à faire, comme gouvernement, et, dès que la décision de la CTQ sera sur la table, on va l'analyser et on va discuter. Lorsque Hollande est venu ici, au Québec — le président de la France — un de la délégation qui était avec lui, c'était qui? C'était un des premiers de chez Keolis en France qui est venu me voir pour dire : On est vraiment désolés de ce qui s'est passé, on est un peu désolés de la façon dont ça s'est passé puis on veut juste vous dire qu'on est prêts à collaborer. Alors, Keolis, qui s'est présentée avec ses raisons, ses récriminations, vient à côté de nous, comme gouvernement, pour dire : Si vous avez besoin d'aide, si on peut faire quelque chose ensemble, on va continuer de le faire. Si ça, ce n'est pas du partenariat, si ça, ce n'est pas de la collaboration, je me demande ce que c'est. Mais c'est ça qu'on va continuer de faire, monsieur, c'est ça qu'on va faire pour les régions, puis s'ajuster aux changements, s'ajuster aux besoins de la société, s'ajuster à la technologie, parce qu'effectivement la technologie, dans certains cas, elle est bonne; dans d'autres, bien elle vient changer le marché. Et, à partir de là, bien on doit s'ajuster à ça et on va continuer à le faire, soyez rassuré.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je passe maintenant la parole au député d'Argenteuil.

M. St-Denis : Merci, M. le Président. Alors, M. le ministre, ma question n'est pas bien, bien compliquée. On note aujourd'hui dans la *Gazette officielle du Québec* une augmentation du tarif du péage sur le pont de la A25. Par un drôle de hasard, bien, vous êtes avec nous aujourd'hui. Alors, pouvez-vous nous expliquer cette hausse, s'il vous plaît?

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

M. Poëti : Alors, merci beaucoup. Bon, vous m'avez souligné une question pas très difficile, alors je vais essayer de m'en sortir.

C'est sûr que, le 1er juin prochain, les tarifs du péage du pont de l'autoroute 25 subiront une hausse. Pour la première fois depuis l'ouverture du pont, l'achalandage a atteint les seuils associés à une hausse de tarifs de péage. C'est la première hausse n'étant pas liée à l'inflation. C'est pourquoi que je souhaite prendre la peine de bien vous expliquer le fonctionnement de ce PPP afin de bien clarifier la situation pour tous, et je vous remercie de me permettre de pouvoir le faire par votre question. Par la suite, comme la responsabilité d'établir la grille tarifaire appartient au partenaire Concession A25, ce dernier pourra également répondre aux autres questions éventuelles comme ils l'ont déjà fait. Si on revient en arrière, le 9 juin 2007, le gouvernement du Québec annonçait la sélection du consortium Concession A25, avec lequel serait conclue une entente de partenariat de 35 ans en vue de la conception, la construction, et du financement, de l'exploitation et de l'entretien du projet de parachèvement de l'autoroute 25 dans la région de Montréal. Le consortium est composé du Groupe Macquarie, Kiewit Parsons — les mêmes qui ont remporté le contrat Turcot, d'ailleurs — Miller Paving, TransCore. Le nouveau tronçon de l'autoroute 25 est entré en service en mai 2011.

Le choix de recourir à un péage dans le cas de ce projet majeur s'explique par plusieurs raisons. Premièrement, en optant pour une route à péage en PPP, le gouvernement a pu bénéficier d'un nouveau mode de financement pour un nouveau projet d'infrastructure. Deuxièmement, le péage repose sur le principe de l'utilisateur-payeur dans le contexte où des voies alternatives au pont de l'autoroute 25 sans péage sont toujours disponibles. Le pont de l'autoroute 25 offre une option supplémentaire aux usagers de la route, et finalement le péage sur l'autoroute 25 répondait aux avis du BAPE face aux différentes inquiétudes soulevées à l'époque, à savoir d'éviter d'encourager l'utilisation de l'auto solo et d'éviter l'étalement urbain. C'est dans cette optique que le débit journalier moyen annuel des véhicules sur le pont ne doit pas excéder 68 000 véhicules. Cette condition vise à établir un équilibre entre l'utilisation de la voiture comme principal mode de déplacement, le développement résidentiel, commercial et industriel et les considérations environnementales.

Afin de respecter cette condition, la stratégie de tarification du MTQ et du partenaire comporte un régime graduel d'augmentation des tarifs afin de moduler la croissance de la demande et permettre de conserver une circulation fluide en tout temps. Cette stratégie a été élaborée en tenant compte de critères de base visant notamment à assurer l'équité, à éviter une tarification prohibitive et à encourager l'utilisation du pont sans toutefois encourager l'utilisation des véhicules

comme principal mode de transport dans la région métropolitaine. Cette stratégie tarifaire autorise des tarifs différents en période de pointe et en période hors pointe. Également, les montants maximum et minimum de péage sont fixés par cette entente, et le partenaire privé établit les tarifs à l'intérieur de ces limites.

• (16 heures) •

Comme je l'ai mentionné, c'est la première fois que l'achalandage a atteint les seuils associés à une hausse de tarifs, soit en période de pointe une moyenne de 3 000 véhicules par heure; en période hors pointe, une moyenne de 45 000 véhicules par jour. Le régime graduel d'augmentation prévoit des hausses de tarifs à chaque nouveau seuil atteint.

Au niveau des motifs d'augmentation du tarif, l'entente en définit trois : l'indexation au coût de la vie; l'augmentation du tarif pour les passages en période de pointe — c'est une augmentation de 0,25 \$ indexable pour chaque tranche de 250 véhicules, au-delà de 3 000 véhicules par heure pendant trois mois consécutifs; l'augmentation du tarif pour les passages hors pointe. Sur le débit moyen quotidien annuel, c'est une augmentation de 0,15 \$ indexable pour chaque tranche de 5 000 véhicules, au-delà de 45 000 véhicules par jour, pendant trois mois consécutifs. Il faut se rappeler que chaque hausse tarifaire freine l'augmentation de l'utilisation du pont. Au niveau des tarifs en période de pointe, les voitures paient actuellement 2,50 \$ le passage, et les camions, 2,50 \$ par essieu. Le 1er juin, le tarif pour les voitures passera de 3,16 \$ par passage, et les camions, de 3,16 \$ par essieu. C'est une augmentation de 0,66 \$. Au niveau des tarifs en période hors pointe, les voitures paient actuellement 1,88 \$ le passage, et les camions, 1,88 \$ par essieu. Le 1er juin, le tarif pour les voitures passera à 2,20 \$ par passage, et les camions, à 2,20 \$ par essieu. C'est une augmentation de 0,32 \$.

Si on résume la situation rapidement, le rapport du BAPE de l'époque et le décret qui a autorisé le parachèvement de l'autoroute 25 imposent certaines conditions pour rendre le projet acceptable, dont un plafond de 68 000 véhicules par jour. Le moyen prévu à l'entente avec le partenaire privé pour éviter d'atteindre ce plafond est une augmentation graduelle des tarifs pour moduler la croissance de la demande. Cette condition du décret...

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

M. Poëti : ...vise à établir un équilibre entre l'utilisation de la voiture, le développement résidentiel, commercial, industriel et les considérations environnementales. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous passons maintenant à un bloc de l'opposition officielle, et je donne la parole à la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Il y a un article qui est paru le 20 février 2015 sur le site de Radio-Canada. Donc, le 27 millions provenant de la taxe sur l'essence qui devait être versé depuis déjà une bonne période, versé par l'AMT à la CMM... est-ce que le 27 millions a été versé? Donc, réponse courte, si possible. Ça nous permettra des meilleurs échanges.

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

M. Poëti : Oui. Bien sûr, M. le Président. J'ai une note ici, à côté. En fait, l'entente est réglée, et, je vais vous dire bien franchement, c'est suite à notre intervention, nos discussions avec le maire Coderre et évidemment l'AMT, qui avait dans ses cartons cet argent-là. Le conseil de la CMM a la responsabilité de s'entendre en vue de la distribution finale du produit de la taxe additionnelle sur l'essence. Il a été saisi de cette question lors de la réunion du 30 avril 2015. Pour 2014 et les années suivantes, un décret devrait être adopté afin de permettre à l'AMT de distribuer le produit de cette taxe.

Donc, je peux vous dire, la réponse, c'est : Oui, l'entente a eu lieu, la distribution a été entendue, et je pense qu'ils sont sur le point de recevoir l'argent. Ils ne sont plus à discuter de la façon, ils ne sont plus à discuter de la distribution, les montants sont entendus. Et, si vous voulez, M. Girard pourrait vous donner davantage de détails. Mais nous sommes intervenus directement avec la CMM pour régler ce problème-là.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, ce que je comprends, c'est que la CMM n'a pas été capable de le régler elle-même, vous avez été obligés d'intervenir auprès de la CMM. Donc, la CMM ne s'entendait pas sur la distribution, vous êtes intervenus directement pour régler ce dossier-là. Et j'aimerais savoir c'est quoi qui achoppait, parce que ce que je comprends de l'article, c'est que les gens n'étaient pas d'accord sur la répartition du déficit du métro de Montréal. Est-ce exact?

M. Poëti : Écoutez, moi, ce que je veux vous dire, la question que vous m'avez posée : Est-ce que l'argent a été distribué?, la réponse, c'est oui.

Mme Ouellet : ...

M. Poëti : Non, mais là laissez-moi terminer. Quand vous parlez, je vous écoute, alors j'aimerais ça que vous fassiez la même chose. Moi, vous m'avez demandé : Est-ce que ça a été distribué? La réponse, c'est : Oui, ça a été distribué. Et je vous ai dit d'emblée qu'on a travaillé avec la CMM. Parce que moi, quand je suis arrivé là puis que je vois qu'il y a 26 millions dans un compte de banque et que les gens en ont besoin, bien je me dis : Ça serait peut-être le fun de s'asseoir ensemble et d'en parler. C'est ce qu'on a fait, Mme la députée de Vachon, et c'est ce qui a fonctionné.

Alors, moi, j'ai confiance dans la CMM, plus que jamais d'ailleurs, et ça prouve encore une fois que, lorsqu'on s'assoit ensemble et on travaille en collaboration, on obtient des résultats. Et le déficit sera assumé en totalité par la STM, autre élément directement relié à ces discussions-là.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, ce que je comprends, c'est qu'il y a une entente qui a été intervenue. Est-ce que vous pouvez nous donner la date de l'entente qui est intervenue? Je crois que les sommes ne sont pas encore versées. C'est ce que vous me dites. Et est-ce possible d'avoir une copie de l'entente?

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

M. Poëti : La résolution a été adoptée il y a deux semaines. Il y a un processus administratif, je pense que vous en convenez. Il y a un décret qui va être déposé au Conseil des ministres. Donc, moi, je vous dis que, dans les semaines à venir... Moi, je considère le dossier réglé. Ce qu'il reste avant que l'argent soit déposé dans le compte, c'est une question strictement administrative et non d'entente ou de négociation. Ça, c'est réglé, et nous avons travaillé avec la CMM pour le régler.

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

Mme Ouellet : Oui. Est-ce possible d'avoir une copie de l'entente?

M. Poëti : Bien là, je vais vous demander de vous adresser à la CMM, par exemple.

Mme Ouellet : Bien, vous allez le recevoir. Vous me dites que vous devez faire un décret au Conseil des ministres, donc vous devez en avoir reçu une copie.

M. Poëti : O.K. Mais vous vouliez l'entente de la CMM. C'est juste que ce n'était pas clair.

Mme Ouellet : O.K. Mais est-ce qu'il y aura un décret suite à ça?

M. Poëti : Bien oui, c'est sûr. Quand le décret va être adopté, c'est sûr que ça va être public, là. Je n'ai pas d'inquiétude.

Mme Ouellet : C'est ça. Donc, vous avez reçu l'entente pour faire le décret, donc vous pouvez nous déposer une copie de l'entente.

M. Poëti : Quand je vais déposer le décret, oui.

Mme Ouellet : O.K. Donc, vous refusez de nous donner une copie de l'entente.

M. Poëti : Non, je ne refuse pas, je ne peux pas vous donner quelque chose qui n'est pas encore rendu au Conseil des ministres. C'est un décret. Permettez-moi de le faire, permettez-moi de suivre le volet législatif, qui, ça m'étonne... que vous ne connaissez pas. Mais, quand le volet législatif va être fait, c'est sûr que vous allez avoir accès. La bonne nouvelle, moi, je pense, c'est que c'est réglé. Alors, maintenant, si vous doutez que ça soit réglé, je ne peux pas vous dire autrement que c'est ça, que c'est fait, c'est réglé.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, Mme la députée de Vachon, je vous demanderais de vous adresser à la présidence pour garder la fluidité. Je pense que ça va bien. Alors, Mme Vachon... pardon, Mme la députée de Vachon, c'est à vous.

Mme Ouellet : Oui. Merci. Donc, que le ministre ne s'étonne pas, M. le Président, on connaît le fonctionnement. Mais, si vous dites qu'il y a une entente qui est intervenue à la CMM et qu'ils ont fait une résolution, ça doit être relativement public. Donc, tout ce que nous demandons, c'est d'avoir une copie de cette entente-là. Je pense qu'il n'y a aucun problème de confidentialité quant au processus réglementaire. Dans ce cas-là, c'est réglementaire, c'est par décret.

Donc, toujours la même question : Est-ce que c'est possible d'avoir une copie de l'entente?

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

M. Poëti : Alors, je réitère ma même réponse. Juste pour qu'on comprenne comment ça fonctionne : Est-ce que moi, je dois vous répondre à vous? C'est ça?

Une voix : Oui.

M. Poëti : O.K. Puis quand elle s'adresse à moi?

Le Président (M. Reid) : Non, elle s'adresse à moi.

M. Poëti : Non, mais juste pour suivre, là, parce que, là, ce bout-là n'a pas marché.

Le Président (M. Reid) : Écoutez, ce que je vais vous dire, c'est que normalement, quand ça va bien, tout ça, bon, on peut appliquer le règlement avec un peu moins de rigueur. Mais donc je pense qu'étant donné qu'il y a eu beaucoup d'échanges et, même si ça va bien, je veux que ça continue à aller bien... donc, pour un certain temps du moins, adressez-vous à la présidence.

M. Poëti : O.K. Mais alors donc on devra le faire tous les deux.

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Poëti : O.K. Merci, M. le Président. Alors, moi, ce que j'ai vraiment compris très clair, et je vais le répéter, il y a une entente. La CMM a une entente, alors nous allons demander au secrétariat de la CMM de transmettre cette entente à la députée de Vachon.

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

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Ça valait la peine de demander la question trois fois pour finalement avoir une réponse positive après avoir eu deux refus. Donc, merci, ça nous permettra de voir ce qu'il y avait dans cette entente-là.

Mais je remarque donc que, pour réussir à dénouer cet enjeu-là, qui traînait depuis plusieurs mois, voire des années, donc, de distribution d'un 27 millions, selon Radio-Canada, il a fallu l'intervention du ministre des Transports, parce que sinon ça ne se réglait pas, ce dossier-là. Donc, si je continue...

• (16 h 10) •

M. Poëti : M. le Président, peut-être une question de règlement ici, là.

Mme Ouellet : Je suis sur ma...

M. Poëti : Non, mais moi, j'ai une question de règlement. Là, si on me donne des motifs...

Mme Ouellet : ...de parole.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, étant donné que vous n'êtes pas membre de la commission, mais témoin, vous ne pouvez pas faire de question de règlement.

M. Poëti : Pas de question de règlement. Alors, on m'invoque des motifs, là. Ce n'est pas vrai, ça. On ne peut pas faire ça.

Mme Ouellet : Non, je n'ai pas invoqué...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Bien, écoutez, moi, le règlement est très clair, il s'agit d'un motif indigne. Je n'ai pas entendu de motif indigne. Vous ferez attention, on a tous des motifs, là, je comprends, mais je n'ai pas entendu de motif indigne. Alors, je vais vous demander d'être prudente, Mme la députée de Vachon, mais continuez votre question.

Mme Ouellet : Je suis toujours prudente, M. le Président. Donc, toujours concernant l'AMT, donc, ce qu'on comprend des dernières annonces de la part du ministre, c'est que le ministre souhaite abolir l'AMT pour, dans le fond, la remplacer par deux nouvelles structures, donc multiplier les structures. Et ce que j'aimerais savoir de la part du ministre : Est-ce que ces deux nouvelles structures là seront soumises à la Loi sur la gouvernance?

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

M. Poëti : Alors, M. le Président, ce que je veux souligner très clairement, et ce qui était inexact dans les propos de la députée de Vachon, c'est qu'il n'a pas fallu que le ministre intervienne pour régler la chose. Le ministre travaille avec les élus, et, quand le ministre travaille avec les élus, bien on a des résultats, et c'est ce qui s'est passé. Donc, ce n'est pas l'intervention du ministre, j'ai travaillé avec eux. Peut-être qu'ils ne sont pas habitués à ça, mais nous, on fait ça.

Dans un deuxième temps, je suis un peu étonné que la députée de Vachon, pas par sa question ici, parce qu'elle peut poser les questions qu'elle veut, mais que publiquement questionne aujourd'hui une nouvelle gouvernance en matière de transport collectif qu'elle a désavouée publiquement, les élus municipaux de la CMM, qui plus est, sa propre mairesse, qu'ils ont signé à l'unanimité la présentation d'une nouvelle structure en transport collectif. Et moi, par respect pour les instances, j'ai présenté à huis clos à la CMM une proposition de transport collectif qui au préalable avait été présentée au comité des priorités du gouvernement du Québec. Une fois avoir été autorisé, j'ai présenté cette proposition à

la CMM, j'ai ici une lettre, si la députée de Vachon en veut une copie, résolution évidemment de la CMM, qu'ils ont acceptée à l'unanimité la structure qui a été proposée à la CMM. Ensuite, il y a eu une interprétation très claire de la part de la députée de Vachon à dire que c'était terrible parce qu'il y avait de la politique dans un dossier comme celui-là. Elle ne connaît pas la structure, elle ne connaît pas nos discussions. Et, dans un deuxième temps, l'ensemble des CIT du Québec, donc, des autres petits organismes d'autobus de région ont signé également, et je peux lui fournir, à l'unanimité l'acceptation de cette nouvelle structure.

Alors, en tout respect, M. le Président, je vais rencontrer la CMM, l'ensemble des gens de la CMM pour travailler avec eux sur cette proposition-là, et il m'est impossible aujourd'hui de pouvoir donner davantage de détails à la députée de Vachon, qui pourtant doit savoir qu'il s'agira d'un projet de loi. Et je ne voudrais pas me retrouver, M. le Président, à faire outrage à la Chambre. Dieu sait que ça peut se produire. On ne veut pas ça, comme parlementaires. Alors, d'aucune façon je ne vais donner d'indication ou d'information précises à la députée de Vachon dans un projet de loi qui sera déposé à l'automne, je vous l'annonce, M. le Président, et qui jusqu'à maintenant, dans sa façon d'avoir été présenté à huis clos aux élus, a été accepté et, je le réitère encore une fois, à l'unanimité.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Ma question, elle était très courte, et j'aimerais ça assurer un certain équilibre au niveau du temps. Donc, je demandais si les nouvelles structures... parce que les structures ont été annoncées, M. le Président. Les deux nouvelles structures, c'est le ministre lui-même qui les a annoncées. Donc, si elles sont soumises à la Loi sur la gouvernance... je n'ai toujours pas de réponse de la part du ministre et je suis assez étonnée, moi, également de voir que, dans le fond, il se met à créer de l'incertitude dans le milieu en annonçant des abolitions d'une agence importante qui gère des milliards de dollars. Et ça semble être une improvisation, puisqu'il ne peut pas répondre à mes questions, une improvisation qui s'ajoute aux autres improvisations sur d'autres dossiers. On reviendra sur les autres dossiers.

Et donc je réitère ma question, parce que des fois, en posant la question plusieurs fois, on finit par avoir une réponse. Je réitère donc ma question : Est-ce que les deux nouvelles structures seront soumises à la Loi sur la gouvernance, qui a été d'ailleurs votée par le Parti libéral?

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

M. Poëti : Alors, M. le Président, je n'ai pas fait d'annonce. Si la députée de Vachon s'inspire des journaux ou de ses propres déclarations qu'elle relit et s'en convainc, je veux juste vous dire que moi, je n'en ai pas fait, de déclaration dans ce sens-là.

À la question : Y a-t-il eu une présentation d'une nouvelle gouvernance à la CMM?, la réponse est oui. Allez-vous travailler, vous, avec les élus? La réponse, c'est oui. Maintenant qu'on se dirige, M. le Président... Et elle peut reposer la question, au cas qu'elle aurait une autre réponse, mais je vais lui donner tout de suite la seule et unique réponse que je vais lui donner. Et c'est ce qu'elle connaît pourtant. Elle connaît le législatif, elle connaît le parlementaire, c'est une députée d'expérience, et, de donner des commentaires comme elle le fait actuellement, de prendre pour acquis des émotions, des interprétations, des lignes coupées d'un journal collées à un autre, bien, à mon avis, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas.

Alors, moi, je veux rassurer que le service aux usagers est au coeur de nos préoccupations, que la mairesse de Longueuil, sa mairesse, appuie notre proposition sans aucune opposition. Maintenant, allons-nous travailler ensemble sur un éventuel projet de loi? Est-ce que je vais écouter les élus? Est-ce que nous allons construire, évidemment, un conseil d'administration? Allons-nous travailler enfin — enfin — sur une nouvelle gouvernance en transport collectif? Bien, on en avait bien besoin, M. le Président, et nous allons le faire. Mais je ne vais pas me placer dans une situation d'outrage à la Chambre et je pense qu'elle le comprend très bien.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Mais, en fait, ce n'est pas d'outrage à la Chambre, puisque ça a déjà été discuté, comme vous dites, à la CMM. Donc, il devait y avoir du détail dans ce qui a été discuté à la CMM, à moins que les gens de la CMM aient fait un outrage à la Chambre, ce qui me surprendrait.

Donc, est-ce que les deux nouvelles structures qui ont été annoncées suite aux discussions de la CMM, donc l'autorité régionale des transports et la deuxième structure, qui s'occupera plus de l'opération, elles seront soumises à la Loi sur la gouvernance?

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

M. Poëti : M. le Président, alors j'aimerais que, lorsqu'elle lit, ou cite, ou prétend les choses de la nouvelle gouvernance, elle cite sa source, le journal ou l'entrevue de radio. Alors, sinon, qu'elle me cite, ce qui n'est pas arrivé encore ici aujourd'hui et ce qui n'arrivera pas.

Ce que je veux rappeler à la députée de Vachon — au discours inaugural du premier ministre : «Il y a de nombreux et importants projets de transport collectif dans la grande région de Montréal. Il importe de donner un angle régional à leur mise en ordre de priorité, à leur cohérence et à leur planification. [...] Leur mandat est de réviser les rôles et responsabilités respectifs de l'AMT et de la CMM en ce qui a trait à la planification et à l'exécution de ces projets d'une importance cruciale

pour la région...» C'est le mandat que le premier ministre m'a donné à mon premier jour de responsabilité ministérielle, M. le Président. Je vais travailler sur ce dossier. Et, lorsque nous avons des rencontres à huis clos, M. le Président, avec la CMM, elles sont à huis clos. Et, lorsque nous travaillons sur un projet de loi, je le ferai aussi avec les gens en respectant les règles administratives, les règles législatives de notre Parlement, et d'aucune façon je ne transgresserai ces règles-là et j'espère que la députée de Vachon fera de même.

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

• (16 h 20) •

Mme Ouellet : Oui. Donc, M. le Président, dans *La Presse*, le 29 avril 2015... je ne sais pas à quel point vos discussions étaient confidentielles, mais, en tout cas, très clairement, les journalistes étaient au courant, ils nous parlent de deux organismes, l'ART et disent qu'il s'agira d'une société supramunicipale et non d'une agence du gouvernement du Québec. Est-ce que vous confirmez qu'il s'agira d'une société supramunicipale?

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

M. Poëti : M. le Président, j'ai comme une image où je vois la députée de Vachon dans une arène avec des gants de boxe et frappant à tour de rôle dans le vide en cherchant quelqu'un à battre. Le problème, M. le Président, c'est qu'il n'y a personne qui se bat contre elle, elle n'est pas dans un match de boxe. On est justement après régler un problème qu'ils n'ont même jamais effleuré lorsqu'ils étaient au gouvernement.

Alors, j'ai un mandat du premier ministre, M. le Président, je vais m'en acquérir. Elle peut descendre du ring, elle peut arrêter de s'inspirer des journaux, elle peut arrêter de s'inspirer de la radio et travailler en Chambre.

Mme Ouellet : ...suffit, là. Ça, c'est vraiment... Ça dépasse les bornes.

Le Président (M. Reid) : Un instant! M. le ministre, un instant. Écoutez, je comprends l'intervention. Je pense qu'il faut peut-être se ramener au sujet. Le règlement doit être interprété de façon large dans les périodes de crédits, j'en suis conscient, mais, en même temps, il ne faut pas prolonger des phrases, des discours, des mots en fait qui peuvent être blessants. Merci. Alors, continuez, M. le ministre.

M. Poëti : Alors, ce que je pense qui est important, M. le Président, c'est, lorsqu'on a un mandat de notre premier ministre et qu'on a une responsabilité ministérielle...

Mme Ouellet : M. le Président...

Le Président (M. Reid) : Excusez-moi, M. le ministre...

M. Poëti : Vous m'aviez demandé de continuer.

Le Président (M. Reid) : Oui, je le sais. J'ai une demande de règlement ou...

Mme Ouellet : Mais, M. le Président, là, il n'est pas du tout en ligne avec la question que j'ai posée, donc j'aimerais...

Le Président (M. Reid) : Bien, Mme la députée, surtout dans les crédits, la jurisprudence est très large là-dessus, il y a beaucoup, beaucoup de jurisprudence, et on...

Mme Ouellet : Il y a un équilibre du temps. Donc là, il équilibre... la réponse, elle était très, très courte, et là la question... et on était rendu dans les gants de boxe et le ring.

Le Président (M. Reid) : Mais, écoutez, sur la pertinence...

Mme Ouellet : C'est complètement hors contexte, c'est complètement non pertinent. Je comprends que...

Le Président (M. Reid) : Mais, justement, Mme la députée, sur la pertinence, ça doit être interprété de façon très, très large. Depuis de nombreuses années, c'est très... Maintenant, sur la question du temps, je demande et je vais continuer à demander à chacun d'essayer de prendre le minimum de temps possible. M. le ministre, allez-y.

Mme Nichols : ...l'article 82. Je pense que le ministre a répondu à la question, hein? Ça fait trois fois qu'elle est posée, là. Le ministre a répondu. Je comprends que la réponse n'est pas satisfaisante aux yeux de...

Le Président (M. Reid) : Oui, mais, écoutez, la députée ne se plaint pas, elle repose la question. Je pense qu'elle peut le faire aussi. Il faut interpréter largement les choses, et M. le ministre peut répondre. Il le fait depuis tout à l'heure. Alors, allez-y, M. le ministre, il reste deux minutes au bloc.

M. Poëti : Merci, M. le Président. En fait, vous savez, parfois, une image vaut mille mots, alors c'était l'intention dans ce cas-ci. Et ce que je veux dire clairement, et c'est très sérieux, M. le Président : Un mandat du premier ministre

qui est aussi clair que celui que je viens de vous lire demande au ministre des Transports de revoir la gouvernance du transport collectif. C'est ce que je fais, M. le Président. Et, les informations qui sont glanées d'un côté comme de l'autre, elle peut les prendre, elle peut en discuter, elle peut en rêver, elle peut en juger. Moi, je vais faire le travail législatif, c'est-à-dire un projet de loi que nous allons déposer ici à l'automne, et elle sera bienvenue pour venir justement participer et aider, dans le projet de loi, à mettre son expertise, sa compétence et sa vision, évidemment, du transport collectif au Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Il reste 1 min 30 s, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je trouve, c'est dommage, et, les envolées du ministre des Transports, je ne sais pas si c'est pour amuser la galerie. Moi, je trouve que c'est complètement hors contexte. Et on pose ici des questions avec un ton tout à fait raisonnable et on s'attend à avoir des réponses et non pas des envolées de toutes sortes d'autres sujets qui sont, malheureusement, une façon de faire de la diversion et, malheureusement, de ne pas répondre à la question, M. le Président.

Et donc je comprends que le ministre des Transports, malgré qu'il y ait beaucoup d'information dans les journaux, malgré qu'il y ait eu des résolutions à la CMM, refuse de nous répondre si les nouvelles structures seront soumises à la Loi sur la gouvernance, parce que, si tel était le cas, elles ne respecteraient pas la Loi sur la gouvernance, qui demande d'avoir deux tiers d'indépendants. Il refuse de nous répondre aussi si ce sera une société supramunicipale. Et donc est-ce qu'on changera le statut? Parce qu'en multipliant les structures et en abolissant l'AMT, en en faisant des sociétés supramunicipales, ça pourrait faire en sorte de contourner la Loi sur la gouvernance. C'est pour ça que ces questions-là sont aussi importantes, parce que l'indépendance... Et, vous savez, la Loi sur la gouvernance, M. le Président, s'applique, là, à différents organismes et des organismes qui gèrent des budgets beaucoup plus petits que l'AMT. Je vous parle de la Société de la Place des Arts...

Le Président (M. Reid) : En terminant, Mme la...

Mme Ouellet : ...de la Société des établissements de plein air du Québec. Et ce n'est pas pour rien que cette loi-là a été mise en place, c'est pour avoir une gestion indépendante et...

Le Président (M. Reid) : Merci. Le bloc est terminé depuis déjà 20 secondes. Alors, nous passons maintenant à un bloc ministériel, et je passe la parole au député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Oui. Merci, M. le Président, mais j'ai vu que le ministre voulait réagir, donc, sur le temps ministériel, à l'intervention de la députée de Vachon.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, si vous voulez réagir...

M. Poëti : Alors : Non.

Le Président (M. Reid) : D'accord.

M. Poëti : C'était une très, très, très longue question, mais, à l'intérieur de la question, c'est : Va-t-il nous dire davantage? Non.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, M. le député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Merci. Merci, M. le Président. Mes salutations aux collègues. Un retour pour moi à la Commission des transports, environnement, donc un plaisir d'être ici. On a longtemps siégé ensemble, M. le Président, sur cette commission, donc c'est rendu presque un classique annuel de faire les crédits du ministère des Transports. Donc, ça me fait plaisir d'être ici. Salutations au ministre et à son équipe, à toute l'équipe derrière, plusieurs visages connus. Donc, ça fait plaisir d'être ici.

J'aimerais ça, moi, parler de transport ferroviaire, entres autres, avec le ministre, et principalement de Montréal. M. le ministre va être content qu'un député de Québec veuille lui parler de Montréal, donc, comme ministre, en même temps, responsable de la région de Montréal, un projet dont on entend parler un petit peu qui est bien important pour la région de Montréal, mais pour le Québec aussi c'est quand même un élément majeur, un centre de prédédouanement avec la gare Centrale de Montréal, un peu à l'image... On est habitués, si on va aux États-Unis par l'aéroport de Montréal, on fait le prédédouanement directement à Montréal; beaucoup plus simple après, comme voyageurs, si vous avez des transferts à faire aux États-Unis, disons que tout est fait, il y a moins de risques, disons, de retard dans les transferts qu'on peut faire. Ce n'est peut-être pas le même impact avec un centre de prédédouanement en transport ferroviaire. On est plus là peut-être pour sauver du temps à la frontière. Donc, on dit qu'il y a des arrêts. Personnellement, je n'ai jamais pris le train pour aller aux États-Unis, mais on dit qu'il y a des arrêts qui peuvent être parfois assez longs, plusieurs minutes, voire quelques heures à l'occasion. Donc, il y aurait sans doute un impact important pour la qualité du voyage. On sauve beaucoup de temps, donc qui dit sauver beaucoup de temps, bien, on a une clientèle potentielle beaucoup plus importante à aller chercher au cours des prochaines années. Tout ça, ça découle un peu d'un accord

qu'il y a eu en mars dernier, l'accord canado-américain sur le précontrôle dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire, maritime, aérien pour une plus grande intégration, collaboration des services douaniers canadiens, américains dans le but de renforcer la zone de sécurité canado-américaine.

Le prédédouanement à la gare Centrale de Montréal, bien, c'est un exemple qui est assez concret qui peut découler de ça. Et le gouvernement du Québec a déjà dit qu'on voulait que ce soit une des premières choses qui voient le jour dans le cadre de cet accord-là. Ce n'est pas d'hier que le gouvernement du Québec, notre gouvernement du moins, a priorisé ces choses-là. On avait déjà nommé, même, Raymond Chrétien, qui est un ancien ambassadeur, comme émissaire spécial pour les discussions pour améliorer les corridors ferroviaires entre Montréal-New York et Montréal-Boston. Entre autres, on avait déjà identifié qu'on visait une amélioration du service de l'Adirondack, ce qui est le train Montréal-New York, peut-être même éventuellement de favoriser le retour du Vermonter, qui était le Montrealer avant, qui venait à Montréal, là, qui arrête un petit peu avant la frontière, quelques kilomètres avant la frontière. Bien, tout ça, ça se fait en partenariat, M. le Président, évidemment. On est partenaires avec les états limitrophes, avec l'État de New York, le Vermont, le Massachusetts. Il y a Amtrak qui est un partenaire majeur aussi dans ce projet-là. Donc, tout ce qui est amélioration de nos infrastructures stratégiques, bien, je pense que c'est une priorité, c'est important pour Montréal aussi, c'est important pour tout le Québec, ça peut avoir des retombées économiques importantes, je pense. Donc, beaucoup plus de voyageurs et de travailleurs, même, qui pourraient être appelés à passer à utiliser ces services-là.

Donc, j'aimerais ça, moi, savoir qu'est-ce qu'il en est de ce projet-là. Est-ce qu'on est en mesure déjà d'identifier un échéancier? Est-ce qu'on a une date... sans dire «précise», mais est-ce qu'on a un horizon de temps dans lequel on peut imaginer que ça peut se faire? Je ne sais pas les pourparlers ont duré combien de temps quand ça s'est mis en place à l'aéroport de Montréal. Je sais même que l'aéroport de Québec est en demande en ce sens-là aussi. Donc, c'est un processus qui prend quand même quelques mois, voire quelques années avant que ce soit mis en place.

Donc, est-ce qu'on est en mesure d'identifier un échéancier, l'importance que ça a pour Montréal? Est-ce qu'on est en mesure de dire c'est quoi, les impacts économiques que ça peut avoir? J'aimerais savoir est-ce qu'on est en mesure de dire qu'est-ce que ça représente comme investissement. Est-ce que c'est un investissement bien important? Est-ce que le ministère des Transports a un rôle à jouer précisément dans ce cas-là? Et, si oui, est-ce qu'il a eu un rôle à jouer, puis dans la suite est-ce qu'il aura un rôle à jouer? Bref, combien tout ça peut nous coûter, et quand on peut espérer avoir ça, et quels seront les impacts économiques d'un tel centre?

• (16 h 30) •

M. Poëti : Bien, écoutez, vous avez tout à fait raison, M. le député, de soulever ce point important. Et la mise en contexte est importante également, parce que le prédédouanement à la gare Centrale de Montréal, c'est tout simplement d'implanter les services de douaniers américains et canadiens directement à la gare Centrale de Montréal afin que les voyageurs puissent passer les douanes avant le départ, exactement comme vous le faites lorsque vous prenez l'avion, plutôt que de devoir s'immobiliser avec le train à la frontière canado-américaine et devoir patienter parfois plusieurs heures avant de pouvoir passer les douanes.

Le récent accord canado-américain mars 2015 sur le précontrôle dans le domaine du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien vise une plus grande intégration et collaboration des services douaniers canadiens et américains afin de renforcer la zone de sécurité canado-américaine. Le prédédouanement à la gare Centrale de Montréal est un exemple type de ce que permettra d'accomplir cet accord. Cet accord doit être ratifié par les gouvernements américain et canadien avant d'entrer en vigueur. L'objectif du gouvernement du Québec est que ce projet soit dans les premiers à voir le jour dans le cadre de cet accord. Je suis heureux d'entendre parler de ce sujet. En fait, c'est en effet un dossier qui me tient à coeur. Je pense que vous avez utilisé le juste terme en disant que l'amélioration des infrastructures stratégiques, tant routières, maritimes que ferroviaires, qui stimuleront le développement économique et les échanges commerciaux avec nos voisins et partenaires d'affaires est une très grande priorité pour moi, comme ministre des Transports, ainsi que pour notre gouvernement. Le parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et le Vermont est un bon exemple d'infrastructure stratégique que nous entendons développer.

Je vais prendre la peine de bien situer le dossier du prédédouanement à la gare Centrale dans son contexte, car je ne pense pas que beaucoup de gens connaissent ce dossier-là.

Tout d'abord, on se rappellera que nos échanges économiques se font principalement avec les États-Unis. Après tout, l'économie québécoise repose beaucoup sur les exportations. Au niveau des États-Unis, nos échanges sont surtout au niveau du corridor de commerce Québec—Nouvelle-Angleterre et celui de Montréal-New York. Pourquoi est-ce que je vous parle de l'importance des relations Québec—Nouvelle-Angleterre? C'est pour aborder ici le très récent accord frontalier entre le Canada et les États-Unis. Cette entente relative au précontrôle dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien, survenue le 16 mars dernier, permettra de traverser la frontière beaucoup plus rapidement. En pratique, cet accord vient remplacer l'actuel accord relatif au précontrôle dans le domaine du transport aérien, qui datait de 2001, et constitue l'encadrement légal de la mise en place des services de prédédouanement canado-américain. L'accord doit être ratifié par les législateurs canadiens et américains.

Bien qu'officiellement aucun projet précis de prédédouanement n'ait été formellement ciblé pour l'instant, et je dis bien «pour l'instant», selon moi, sa première implication est sur les trains de passagers entre Montréal et New York. Mon objectif est d'obtenir les services de prédédouanement américain à la gare Centrale de Montréal. Lorsque nous prenons le train à destination des États-Unis, cela nous permettra de passer les douanes américaines avant le départ, un peu, comme je le disais tantôt, lorsque vous prenez l'avion, plutôt, encore une fois, d'immobiliser le train à la frontière canado-américaine pendant plusieurs heures. Cette simple mesure permettrait de rendre beaucoup plus attractif le trajet du train Adirondack, qui effectue la liaison Montréal-New York, en raccourcissant son trajet de près de deux heures.

L'avènement du prédédouanement à la gare Centrale nous permettra également de favoriser le retour du train que vous mentionniez tantôt, le Vermonter, à Montréal, qui effectue le trajet Washington, D.C., New York, Burlington et

termine sa course à Saint Albans, au Vermont, à seulement 25 kilomètres de la frontière québécoise. Je pense qu'il s'agit d'une aberration que, un, le Vermonter ne termine pas sa course si près de la frontière Québec-Vermont sans la traverser. Il faut se rappeler que, jusqu'en 1995, le Vermonter se prolongeait jusqu'à Montréal et s'appelait alors le Montrealer. Imaginez partir de Montréal et rallier Washington, D.C., ou New York dans le confort d'un train.

Je le répète, l'amélioration des infrastructures stratégiques permettant de relier le Québec à nos partenaires commerciaux est une priorité de notre gouvernement, et l'avènement des services de prédédouanement à la gare Centrale de Montréal est un exemple concret de ce que nous pouvons faire pour améliorer ces infrastructures stratégiques.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Je vais poursuivre un petit peu, juste voir. Est-ce qu'on est en mesure, sans être devin, là, mais de dire quand est-ce que ça pourrait voir le jour? Un centre comme ça, c'est des... je comprends qu'il y a des négociations avec plusieurs partenaires, plusieurs joueurs, avec le gouvernement américain, entre autres, donc le gouvernement canadien a un rôle à jouer aussi. Est-ce qu'on est en mesure de dire ce que ça représente... ou il est trop tôt, ce que ça peut représenter comme investissement?

M. Poëti : Écoutez, il s'agit surtout d'investissements sur le volet administratif et le volet législatif, en fait de respecter évidemment les lois en vigueur au niveau des douanes du gouvernement américain, également les nôtres, donc, vice versa. Depuis mars 2015, évidemment, le récent accord canado-américain sur le précontrôle, donc, c'est un accord nouveau depuis 2015, les légistes y travaillent actuellement, et l'ensemble du volet, justement, pour être capable de réaliser ça, bien, est en marche, et le ministère y travaille. Donc, je pense qu'au cours de l'année qui va suivre on va être en meilleure mesure de démontrer et être capable de donner des dates plus précises sur la réalisation de ce projet-là, qui, encore une fois, vous le soulevez, est important pour l'économie, pour le tourisme et également pour la sécurité des usagers.

M. Huot : Donc, une mise à jour, aux crédits 2016-2017, du dossier.

M. Poëti : Ça va me faire plaisir, M. le député.

M. Huot : Merci.

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

Mme Nichols : Alors, merci, M. le Président. Pas que le sujet ne m'intéresse pas, au contraire, je trouve ça bien intéressant, puisque moi, je suis dans le comté de Vaudreuil, qui est à proximité, puis beaucoup de villes dans mon comté ou aux alentours, tant dans Vaudreuil, et dans Soulanges, sont des villes un peu dortoirs, c'est-à-dire que c'est souvent des jeunes familles, là, qui viennent s'installer un peu à l'extérieur de Montréal, et qui, le matin, désertent justement pour s'en aller travailler à Montréal, et qui utilisent beaucoup, beaucoup le train et qui l'utilisent aussi pour voyager à l'extérieur. Donc, je trouve que c'est un projet très intéressant. Puis c'est certain que, par chez nous, la population est intéressée et suit le dossier aussi, comme plusieurs autres dossiers d'ailleurs qui sont beaucoup suivis par le comté de Vaudreuil.

J'aimerais maintenant vous amener sur un autre sujet qui est aussi un sujet qui ne touche pas juste Vaudreuil, mais plutôt plusieurs comtés au Québec, qu'on parle du Programme d'aide à la voirie locale. Ayant déjà été mairesse et préfète, je peux vous dire que c'est un programme qui est vraiment très populaire dans les différentes villes à travers le Québec et dans les MRC aussi. Puis on m'a appris à l'automne dernier qu'il y avait un montant de 50 millions de dollars supplémentaires qui avait été ajouté à la grande enveloppe d'aide à la voirie. En fait, j'ai été mairesse de 2009 à 2014 à Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, puis ça faisait des années que les municipalités revendiquaient des budgets supplémentaires pour leurs travaux de voirie. Et c'est une agréable surprise, là, de voir que, quand il y a eu la négociation pour le pacte fiscal transitoire en novembre dernier, il a été décidé que le Programme d'aide à la voirie locale bénéficierait d'une enveloppe supplémentaire de 50 millions qui faisait passer l'enveloppe dédiée à ce programme de 127 millions à 177 millions de dollars.

• (16 h 40) •

On ne se le cachera pas, que pour les villes l'ajout d'un volet comme ça en immobilisations, comme je vous dis, c'est un volet important, mais c'est un volet surtout qui permet la réalisation des travaux de réfection puis il vise à prioriser évidemment le maintien des actifs soit par des interventions sur nos routes locales, donc c'est un programme qui est très apprécié.

Ma question, je me demandais : Comment cet argent va être réparti? Ce 50 millions là, comment il va être réparti? On a entendu beaucoup, beaucoup parler du pacte transitoire de novembre dernier, mais on a plus ou moins entendu parler de la répartition des sommes. Donc, je me demandais comment ça va être réparti, qui va en bénéficier en premier. Vous avez le droit de répondre «le comté de Vaudreuil». Et je me demandais aussi quand... Je n'ai pas eu grand réactions. Je m'attendais tout de suite à une réaction positive ou... Et ce que je me demandais aussi, c'est que le 50 millions... je présume, là, qu'il ne sera pas partagé en parts égales entre les municipalités, là, mais j'aimerais vous entendre sur le sujet, puisque, de la façon que ça a toujours fonctionné, il y a les kilomètres de route, il y a la population, il y a plein de choses qui rentrent en ligne de compte, les RFU. Mais les besoins sont immenses, là, je vous le réitère, puis je sais qu'on en a déjà beaucoup discuté puis que plusieurs de mes collègues aussi ont fait des représentations à cet effet-là, comme quoi les besoins sont immenses puis que la pression financière dans les petits villages, elle est grande. Ça fait qu'il y a vraiment

une nécessité dans les villes, dans les villages, dans les municipalités. Puis j'aimerais vous entendre, entre autres, sur le 50 millions et sur la répartition du 50 millions qui sera versé à Vaudreuil.

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

M. Poëti : Merci, M. le Président. En fait, l'absence de réaction, c'est que je me disais que vos deux collègues ont fait exactement la même demande, et, alentour de la table également, j'ai ces demandes-là. Donc, c'est pour tout le monde, le projet, et c'est assez nouveau, et vous avez raison de le souligner.

C'est 50 millions additionnels à 127 millions. C'est important de rappeler le contexte. Tout ça, évidemment, est arrivé lors de la négociation du pacte fiscal transitoire, en novembre 2014. Il avait été décidé que le Programme d'aide à la voirie locale bénéficierait d'une enveloppe additionnelle de 50 millions qui le fait passer à 177. L'ajout de ce volet-là en immobilisations permettra la réalisation de travaux de réfection. Il vise à prioriser le maintien des actifs par des interventions, évidemment, sur des routes locales.

Vous avez raison de mentionner que les municipalités attendent de l'argent neuf, et elles l'attendent depuis fort longtemps. En fait, le programme a été mis sur pied en 1993, suite au transfert de la gestion du réseau routier local aux municipalités, et n'avait pas été revu depuis. On parlait en fait, jusqu'à 2014-2015, de trois programmes : le Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local, qui vise tout près de 800 municipalités et dont l'aide est versée deux fois par année avec une reddition de comptes à produire depuis l'année 2009; le Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal, le PAARRM, qui compte, entre autres, les enveloppes députés et l'enveloppe discrétionnaire du ministre, avec lesquelles vous êtes tous habitués de faire affaire; et, finalement, le troisième, le Programme d'aide à la réfection des ouvrages d'art municipaux, une petite enveloppe de 2 millions visant surtout les murs de soutènement et les passerelles, si je peux le résumer ainsi.

Pour ce qui est du nouveau programme, nous allons plutôt parler maintenant de trois volets : entretien, planification, immobilisations.

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

M. Poëti : En fait, la portion immobilisations compte le programme qu'on appelle le PAARRM, avec les enveloppes députés et ministre. Ne vous inquiétez pas, c'est aussi dans cette section que nous allons retrouver le 50 millions. Alors, évidemment, comprenez bien que cet argent-là est à l'intérieur d'un programme qui est normé, qui va évidemment être suivi et dans lequel vous allez devoir, évidemment, si vous me permettez l'expression, vous qualifier pour les municipalités, donc, les municipalités, se qualifier, et nous allons le distribuer par les demandes.

Le Président (M. Reid) : On va s'arrêter ici. Le bloc est terminé. Nous allons passer maintenant au bloc des députés indépendants, et je donne la parole à la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Pour combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Vous avez 24 minutes.

Mme Massé : Merci. Bonjour, tout le monde. Bonjour, M. le ministre. Bonjour, tout le monde qui l'accompagnez. Écoutez, juste pour clarifier avant de partir, parce que vous avez dit un non très clair et très ferme, mais finalement je ne savais plus à quoi vous disiez non, est-ce que, dans le fond, c'est : Non, la Loi sur la gouvernance ne s'appliquera pas aux deux structures ou : Non, il n'y a pas plus d'informations? J'ai juste mal saisi le non.

M. Poëti : En fait — merci, M. le Président — c'est que la question était très, très longue. À l'intérieur de la question, dans le centre, il y avait : Est-ce que vous allez nous donner plus d'informations sur l'éventuel projet de loi? La réponse à ça, c'est non. Je ne peux pas, légalement, pouvoir le faire, mais... Et les informations que vous lisez dans les journaux, où certaines personnes qui, dans des comités à huis clos, expriment ou prétendent ou disent des choses... Moi, je vais m'en tenir à la législation. Donc, vous le savez comme moi, malgré votre récente arrivée à l'Assemblée nationale, il nous est interdit de se placer en outrage à la Chambre, et je ne le ferai pas.

Mme Massé : Merci, M. le Président. Donc, on n'a pas de réponse sur la question de la gouvernance. Je voulais juste être très claire, parce que c'est vrai que c'était confondant.

Ceci étant dit, bon, vous savez bien qu'on pourrait avoir des milliers d'enjeux sur lesquels on pourrait discuter, la préoccupation de Québec solidaire par rapport à toute la question du transport, les différentes formes de transport. Il faut faire des choix, et on n'a pas non plus la naïveté d'espérer, M. le Président, que le Parti libéral va embrasser les perspectives de Québec solidaire, pour les 20 prochaines années, en matière de développement du transport. Mais, ceci étant dit, d'une part, le transfert du 1 milliard, toujours, du FORT au transport collectif, on tient à le saluer, c'est nécessaire, il y a une urgence en matière de transport collectif. Malheureusement, on sent, parallèlement à ça, même si d'un côté on est très vocable sur l'importance du développement durable, l'importance d'inscrire le Québec comme un leader... on poursuit, malgré tout, des prolongements d'autoroute à coups de 600 millions pour 10 kilomètres, on diminue, au niveau des routes vertes, du soutien aux municipalités et MRC, aux régions, qui, dans le fond, tentent de contribuer à mettre le Québec en virage vert. Mais, ceci étant dit, pour Québec solidaire... et vous le savez très bien, M. le Président, que, pour

nous, l'analyse qu'on fait actuellement des choses, c'est que l'austérité frappe partout, y compris dans le transport, particulièrement dans le transport collectif, et, malheureusement, se fait souvent sur le dos des plus vulnérables.

Et j'aimerais donc aborder de façon spécifique, pour permettre à vos collègues de s'y préparer, la question des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Actuellement, partout au Québec, il y a des impacts majeurs sur les personnes ayant des limitations fonctionnelles, et le transport est au coeur. Le transport est au coeur, parce que, lorsque vous vivez avec une limitation fonctionnelle, vous avez besoin... ce n'est pas que vous avez le choix, vous avez besoin d'avoir cet outil majeur pour votre autonomie. C'est essentiel à votre autonomie. Alors, bien sûr, je n'aborderai pas avec vous, M. le ministre, vous vous en doutez bien, les questions de la santé, le soutien des groupes communautaires, mais vraiment en matière de transport adapté... On le sait, qu'il y a eu une légère augmentation, une augmentation plus ou moins de 300 000 \$. On sait aussi, par les pratiques historiques, le ministère finit toujours, à l'aide de demandes complémentaires, là, à compléter le budget. L'an passé, c'était de 8,4 millions, malgré que les besoins exprimés avaient été de 17 millions. Et ça pose un problème majeur, puisqu'on parle ici d'un déni de droit. Ces gens-là n'ont pas le choix. Je pense que c'est avec ça que je demeure.

Alors, bref, les pressions constantes qui sont faites d'année en année sur les sociétés de transport adapté, qu'on voit, hein... puis on voit beaucoup les gens à limitations fonctionnelles, personnes multi, polyhandicapées, etc., mais c'est aussi nos aînés, c'est aussi des gens qui ont été victimes d'un accident de la route, c'est beaucoup de monde, en bout de ligne, à travers l'ensemble des régions du Québec. Alors donc, ce que j'aimerais dans cet échange, dans un premier temps, c'est, bien, que vous nous expliquiez, ainsi qu'aux personnes ayant des limitations fonctionnelles qui nous écoutent, c'est quoi, vos intentions, pour l'année à venir. Est-ce que vous allez... bien, quelles sont vos intentions pour l'année à venir? On va commencer par ça.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. M. le ministre.

• (16 h 50) •

M. Poëti : Merci, M. le Président. Question quand même assez longue qui touche plusieurs volets. Je vais en régler une partie tout de suite, au départ : Jamais un gouvernement... Vous avez dit tantôt que le gouvernement libéral n'embrasserait pas, évidemment, vos orientations en matière, évidemment, de votre programme. Jamais un gouvernement, jusqu'à ce jour, n'a mis autant d'argent en transport collectif, ne serait-ce que pour les fins de l'histoire. On est présents et on va continuer de le faire.

Et j'entends aussi, clairement, votre question sur le transport adapté. Vous avez parlé du 8,5 millions, vous avez parlé de la coupure de la route verte. J'ai annoncé, il y a 15 minutes, 1 million de dollars additionnel amené à 9,5 millions pour le programme d'adaptation des véhicules. Vous avez un choix à faire; qu'est-ce que vous auriez fait? Mettre le million dans la route verte pour un des quatre volets de Véloce ou le mettre pour le transport adapté? On a décidé de le mettre pour le transport adapté, parce que vous avez raison de dire que c'est important et qu'il faut donner davantage aux gens du transport adapté. 1 million, ce n'est pas rien. Alors, la route verte, il y a encore trois programmes, trois sections de Véloce qui sont en place, mais c'est vrai que, pour le développement de Véloce, 1 million, ça aurait été bienvenu. Mais est-ce que c'est mieux de le mettre en priorité aux gens qui en ont besoin, sur le Programme d'adaptation de véhicule? La réponse, c'est oui.

Deuxièmement, je l'ai dit tantôt, dans le cadre de la planification du plan d'intervention de la phase III du programme Réno-Systèmes 2011 à 2015, la STM a prévu un montant de près de 60 millions de dollars pour rendre accessibles cinq stations supplémentaires. Le ministère va participer à 75 % des coûts, soit une contribution évaluée à 45 millions de dollars. Autobus urbains accessibles, vous avez raison de le souligner et de le mentionner. Depuis 1996, tous les autobus acquis par les neuf sociétés de transport en commun du Québec bénéficient du financement du gouvernement et doivent être accessibles, c'est-à-dire un plancher surbaissé muni de rampes d'accès. Près de 3 000 de ces autobus sont actuellement en opération au Québec.

Alors, ce que je dis, clairement, notre intention... et c'est bon que vous souleviez le sujet. J'étais présent au Champ-de-Mars à l'inauguration de l'ascenseur pour le métro : 13 millions de dollars pour intégrer, après le coût, évidemment un ascenseur, 13 millions de dollars. Je vais interpellier, relancer les ingénieurs, les créateurs, les spécialistes pour se demander s'il n'y a pas quelque chose entre les deux, entre un ascenseur à 13 millions de dollars puis une possibilité d'intégrer une technologie qui permettrait à des gens à mobilité réduite de pouvoir avoir accès au métro d'une autre façon. Il me semble qu'il y a sûrement quelque chose entre les deux. Notre préoccupation est là.

Nous avons ajouté de l'argent, nous allons continuer de le faire et on va tenter de faire mieux jusqu'à aujourd'hui, parce que de toute évidence les gens du passé n'avaient pas en priorité le déplacement de gens à mobilité réduite dans leurs plans lorsqu'ils construisaient, et d'intégrer ça, à cette époque-là, aurait coûté évidemment infiniment moins que ce que ça coûte aujourd'hui pour pouvoir le réaliser.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Oui. Alors, c'est clair que la préoccupation de continuer d'investir, l'ajout du 1 million... intéressant à entendre, malgré le fait que je sais fort pertinemment que les besoins exprimés étaient plutôt de l'ordre, l'an dernier, de 17 millions. C'est un effort de plus, mais c'est loin de la coupe aux lèvres pour ces gens-là. Et, dans ce sens-là, est-ce que le ministre va poursuivre son travail, parce qu'entre 9,4 millions et, grosso modo, 17 millions il y a encore un bon chemin à faire, va continuer d'aller faire des représentations auprès du Conseil du trésor pour ces quelques millions, qui dans les faits vont changer radicalement les vies, vont permettre aux gens d'aller travailler, d'avoir une grande autonomie?

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

M. Poëti : Bien, écoutez, peut-être aussi pour le replacer dans le contexte, il faut aussi, quand même, parler du Programme de subvention au transport adapté. C'est 90 millions de dollars qu'on y investit. Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles : 1,5 million. On avait 8,5 millions pour le programme d'adaptation des véhicules, on vient de passer à 9,5 millions. Je pense que c'est non négligeable.

Et, dans ce domaine-là, on doit continuer à faire, on doit continuer à innover. Et, je le disais tantôt, est-ce qu'il y a quelque chose entre un ascenseur à 13 millions et une technologie moderne qui de toute évidence n'est pas ici, au Québec, qui nous nous permettrait d'adapter nos escaliers mobiles ou une section des escaliers? Alors, on va me dire : Oui, mais là on va couper un peu de places, c'est déjà pas mal plein. Bien, c'est la même chose pour la route. Apprenons à partager tous ensemble nos espaces, et, si, dans un contexte où on a besoin de la largeur d'une chaise roulante pour être capable de s'intégrer à un escalier montant roulant, est-ce qu'il y a des génies qui sont capables de travailler là-dessus? Je l'espère et je vais les interpeller. Et je fais un exemple et là je serai prudent devant le député de Groulx : si on fait un estimé, de dire : Tiens, on pourrait inventer quelque chose à 1 million, bien on en aurait 13 pour un ascenseur, mais là, évidemment, vous comprenez que, si c'était 500 000 \$, on en aurait 26.

Mais ce que je veux juste vous dire, c'est que la technologie aujourd'hui doit nous aider, doit nous aider pour faire davantage et rattraper le passé, qui n'avait pas prévu ça.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Merci. C'est sûr qu'on a du rattrapage à faire, notamment dans les autobus dont vous me parliez, qui ont... l'alignement qui a été pris dans les dernières années. On sait que plusieurs de ces autobus présentent des problèmes majeurs avec leurs rampes et certaines ne fonctionnent même pas, et c'est évident que les sociétés de transport en commun sont tellement compressées dans leurs budgets que ça finit toujours par être ce qu'on met de côté, hein, ce qu'on met de côté. Et, pour côtoyer des personnes ayant des limitations fonctionnelles, c'est que, dans le fond, c'est toute leur vie qu'on arrête à ce moment-là. Alors, ça demande des efforts importants.

Et vous avez soulevé un point, et ça va peut-être être mon deuxième élément où je voudrais apporter... c'est que, quand on prend le défi en amont, on peut présupposer que ça nous coûtera un peu moins cher que de le prendre en aval. Ça va quand même nous coûter plus cher, c'est évident, hein? Nous, on a nos deux jambes, nos deux bras, puis ça va bien, on peut conduire, alors il n'y a pas de trouble là-dessus. Mais, quand on le prend en amont, généralement, ça coûte moins cher. Or, c'est sûr qu'une des inquiétudes que j'ai et que j'aimerais échanger avec vous, c'est notamment par l'utilisation de la Caisse de dépôt et de placement pour le développement du transport en commun. J'ai déjà fait part à M. le ministre de mes préoccupations de transférer à notre bas de laine collectif le développement du transport en commun, alors qu'à Québec solidaire on considère que c'est réellement une responsabilité collective, et ça, pour une logique simple, c'est-à-dire que c'est légitime que la Caisse de dépôt et de placement veuille faire du rendement. C'est pour nos retraités, c'est pour nous-mêmes en fait, c'est hyperlégitime, mais, en même temps, il faut... et on a une responsabilité de répondre aux droits de toutes les personnes, et notamment des personnes ayant des limitations fonctionnelles, droits, d'ailleurs, et là-dessus je pense qu'on s'entend bien, là, reconnus à travers toutes les chartes et des conventions internationales que le Québec et/ou le Canada a signées.

Alors, ma préoccupation que je veux partager avec M. le ministre mais avec les gens qui nous écoutent, c'est que, si on laisse à la Caisse de dépôt et placement le développement majeur de notre transport collectif, on va mettre en tension potentiellement les droits des retraités à avoir une retraite équitable et les droits des personnes plus vulnérables, et, dans ce cas-là, je fais état des personnes ayant des limitations fonctionnelles, mais je pourrais aussi parler de la question du prix, du coût du passage, et etc. Ça va être une tension qui va finalement, fort probablement, si le passé est garant de l'avenir, faire en sorte que les personnes les plus vulnérables soient encore touchées.

Alors, c'est un peu un préambule, parce que, quand on a peu de temps, c'est souvent ce qu'on fait, il faut placer nos affaires, mais ma préoccupation, M. le Président... J'aimerais que M. le ministre nous dise, dans sa vision à moyen et long terme, comment on entend pouvoir conjuguer ces deux droits-là fondamentaux, les droits de nos employés... bien, en fait, de l'ensemble de la population québécoise et les droits des personnes les plus vulnérables.

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

• (17 heures) •

M. Poëti : Bien, écoutez, dans un premier temps, je veux vraiment rassurer la députée, lorsqu'on parle d'investissements, il faut faire ça avec des spécialistes, il faut faire ça avec des gens qui ont ça dans leur mandat, dans leur mission et dans leur expertise. La Caisse de dépôt fait à travers le monde ce qu'elle ne pouvait pas faire ici, et notre gouvernement, via une législation, évidemment va changer la donne.

Ce qu'il faut aussi se dire, Mme la députée, c'est qu'on peut rêver en couleurs, on peut faire des annonces, on peut mettre des photos de «people mover». C'est tiré par une corde, ça. Ça, c'est une annonce qui a été faite il y a quelques années par un précédent gouvernement. On peut aussi annoncer un transport collectif fabuleux, sans budget. Alors, pour payer ces choses-là, pour permettre aux gens à mobilité réduite, pour permettre justement à tous les Québécois qui ont fait des investissements avec leurs fonds de retraite d'avoir un retour sur l'investissement, il faut faire ça avec les gens les mieux placés pour le faire, et actuellement la Caisse de dépôt s'avère, pour nous, une solution profitable gagnant-gagnant autant pour les citoyens que pour les épargnants, que pour le gouvernement. Allions-nous mettre sur la carte de crédit du gouvernement, comme le précédent gouvernement voulait le faire, entre 3 et 5 milliards de dollars sur une nouvelle carte de crédit? La réponse, c'est non.

Avec de l'innovation, de la créativité, on a réussi à changer une dépense en investissement. Et, honnêtement, la réaction des oppositions, dans les premiers jours, a été : On va prendre un peu de recul, on va y penser, on va vous revenir;

sans mot. Finalement, le seul mot, c'était : Pourquoi qu'on n'y a pas pensé avant? Alors, ça, c'est la bonne nouvelle pour tout le monde, Mme la députée, et soyez assurée que des gens d'affaires vont devoir nous faire des propositions. Comprenez bien que, s'il y avait une proposition qui n'inclut pas l'accessibilité à la mobilité des personnes démunies, ça n'arrivera pas, nous n'allons pas l'accepter. C'est des propositions qui seront faites au gouvernement. On ne va pas revivre le passé du métro de Montréal avec ses forces, mais ses faiblesses pour les gens les plus vulnérables, pour les gens à mobilité réduite. Souvenons-nous du passé, hein? Il y avait plus fin que moi qui disait : Les gens qui ne se souviennent pas du passé sont condamnés à le revivre. J'ai une excellente mémoire. Alors, rassurez-vous là-dessus, ça ne se produira pas, et on aura quelque chose de qualité.

On aura pour tous les citoyens à part entière cette possibilité-là d'utiliser, d'une façon facile et autonome, ces nouveaux services là. On ne doit plus construire de transport collectif sans ces accessibilités-là, soyez assurée, vous en avez ma parole.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, il vous reste un peu plus de 5 min 30 s.

Mme Massé : Justement, si le passé est garant de l'avenir ou, à tout le moins, on cherche à l'améliorer, pour nous, c'est inquiétant. C'est vrai qu'on a pris un pas de recul, parce qu'il y avait quelque chose d'extrêmement attrayant dans cette proposition-là, mais il n'en demeure qu'après le pas de recul Québec solidaire s'est posé quelques questions, notamment en regardant le passé.

Je vous cite un exemple. La Caisse de dépôt et de placement est actionnaire à plus de... autour de 30 % dans Keolis, donc, dans cette entreprise qui offre du transport avec négociation. Vous en avez fait état tantôt et parlé. C'est sûr que l'objectif d'une caisse de dépôt et de placement comme la nôtre, c'est de faire de l'argent. Et donc, quand ce n'est plus rentable, qu'est-ce qui arrive? Bien, il arrive ce qui est arrivé l'automne dernier. Je vois bien que vous cherchez des solutions, j'entends que les municipalités sont ouvertes, j'entends... mais les gens qui nous interpellent, qui ont vu les impacts chez eux pour eux, pour elles, pour leurs enfants, ne voient pas la vie tout à fait de cet angle-là. Alors, bon, je ne veux pas mélanger des pommes puis des oranges — quoique, des fois, c'est des fruits, ce n'est pas pire — les investissements de la Caisse de dépôt... et c'était légitime, et je comprends la Caisse de dépôt de dire : Bien, écoutez, la solution, c'est de diminuer les services au niveau des régions éloignées.

Alors, c'est ce genre de tension qui m'inquiète, surtout lorsque, de façon très large et très importante, la caisse sera responsable du... à tout le moins, ces deux affaires-là. On parle ici, là, pour le bien commun, on parle ici du pont Champlain et du Train de l'Ouest. Alors, voyez-vous, si le passé est garant de l'avenir, ça nous fait peur.

M. Poëti : Bien, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit : Les gens qui ne se souviennent pas du passé sont souvent condamnés à le revivre. Ça ne veut pas dire que le passé est toujours une bonne histoire, là. L'histoire du métro de Montréal, pour la partie de la mobilité des personnes, c'est une très mauvaise histoire.

Alors, ce que je dis, c'est qu'il faut se rappeler du passé pour ne pas le revivre. Ça, soyez assurée de ça. Pour ce qui est de Keolis, je dois vous dire que Keolis est une société française. Alors, évidemment, à la Caisse de dépôt, au niveau du Québec, Keolis a éprouvé certains problèmes. Ils n'éprouvent pas des problèmes à travers monde. Mais je vais laisser, moi, aux gestionnaires, aux financiers, aux investisseurs... et, à regarder le bulletin de M. Sabia, que je salue ici, et son équipe, des dernières années, je pense qu'on a intérêt à suivre la Caisse de dépôt dans ses orientations.

Et, à partir de là, je veux vous rassurer que l'intention du gouvernement est de permettre aux citoyens du Québec de profiter d'infrastructures modernes, électriques, accessibles, fiables et abordables. Et c'est peu probable qu'on se retrouve à une station où le futur train rapide électrique s'arrêterait devant un abribus. On aura de l'immobilier, c'est sûr et certain. Ça ne prend pas un financier pour le comprendre. Est-ce que ce train-là pourrait s'arrêter à l'intérieur d'un bâtiment où il y aurait des condos, des commerces, des industries, des stationnements? Je n'ai pas une longue expérience — je suis plus vieux que vous, là — mais, s'il y a quelque chose qui fonctionne encore très bien à travers le monde, mais spécialement au Canada et au Québec, ça s'appelle l'immobilier. Et la valeur ajoutée du propriétaire du bâtiment où le train va s'arrêter, si vous voulez mon opinion — et là c'est bien personnel — va être pas mal plus payante que le billet de la personne qui va le prendre pour voyager.

Le contexte de l'immobilier, de l'infrastructure est non négligeable, et jamais la Caisse de dépôt n'aurait offert ce qu'elle a offert si elle n'y croyait pas. Ils ne sont pas obligés de le faire, ils sont indépendants et ils ont cette capacité-là. Et, à regarder le bulletin de la Caisse de dépôt, je ne suis absolument pas inquiet. Mais attendons les propositions de la caisse, et le gouvernement, à ce moment-là, va prendre les bonnes décisions.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Il vous reste une minute, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Alors, c'est sûr que ça prend une prudence extrême. Je regarde l'AMT, qui a développé le Train de l'Est, quatre gares... au développement, quatre gares sur 13 sont accessibles seulement. Alors, voilà le piège, c'est : quand ça coûte trop cher, quand ça dépasse les budgets, ce que je vous dis, c'est que l'histoire nous enseigne que c'est les plus vulnérables qui paient.

Mais, M. le ministre, puisqu'on n'aura pas le temps d'aller plus loin, j'aimerais quand même nous rappeler qu'on est actuellement dans une position historique où, en matière de développement durable, on a des engagements, des engagements importants que tous les ministères — sûrement pas le petit ministère de Développement durable, qui a à peine

une poignée de change comme budget, là — tous les ministères, surtout les gros ministères, doivent jouer un rôle majeur pour atteindre ces objectifs-là et qu'actuellement on est... on aura, un jour ou l'autre, à faire ces dépenses-là. C'est inévitable. Et actuellement on est dans un bon moment, les taux d'intérêt sont bons. Le peuple québécois, quand vous lui offrez du transport collectif, il saute dedans. Alors, je vous invite à le réfléchir avec vos collègues.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Nous passons maintenant à un bloc ministériel, et je passe la parole à la députée de Val-de-Fleur.

Mme Nichols : Oui. Merci, M. le Président. Le dernier bloc, on discutait de la voirie locale, puis il nous manquait encore beaucoup d'informations. Entre autres, on se demandait comment l'argent était pour être réparti, qui était pour en bénéficier en premier. Vous nous aviez parlé rapidement, là, des trois programmes. Et on comprenait que ça ne serait pas de le séparer en parts égales entre toutes les municipalités du Québec, puisque, je pense, il y en a 1 133, alors... puis on comprend aussi que les besoins sont immenses puis qu'il y a une pression financière particulière dans les petits villages.

Alors, est-ce que vous pourriez reprendre un peu où on avait laissé au dernier bloc gouvernemental? Merci, M. le ministre.

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

• (17 h 10) •

M. Poëti : Bien sûr. En fait, vous avez raison de dire que ça ne sera pas en parts égales. Encore une fois, il faudra faire des choix, encore une fois il faudra identifier les priorités, et là on se dit : O.K. Le million, on le met où? Dans la route verte ou on le met pour les personnes à mobilité réduite? Mais il y a des choix à faire. Pour les municipalités, c'est la même chose.

Et j'ai fait un portrait et j'ai demandé au ministère un portrait, une photo Polaroid, si vous me permettez l'expression, pour avoir la qualité de nos routes, de nos chaussées et la qualité de nos structures dans l'ensemble du Québec. Et, à chaque programmation routière, on va dans des régions où on dit : Ah! la moyenne du Québec au niveau des chaussées est 81 % sur le niveau de qualité; des structures, 78 % ou 79 % — permettez-moi un petit écart, là, mais je sais qu'on est là. On arrive dans une région où, spontanément, on s'aperçoit que la qualité des chaussées est à 69 %; des structures, des infrastructures, cependant, ah! à 82 %. Qu'est-ce qu'on comprend? On comprend que, dans certains cas, on investit plus sur une urgence, parce que ce qui guide évidemment, toujours, nos décisions, c'est la sécurité. 88 % de 4,9 milliards de dollars est investi dans le maintien de nos structures. C'est un peu triste. C'est un peu triste, parce que j'aimerais mieux en mettre davantage sur des nouvelles structures, sur des nouveaux liens, mais actuellement, parce que l'histoire nous le rappelle, la majorité de ces infrastructures et de ces chaussées ont été construites en même temps, mais, dans certaines régions, parce qu'il y avait des priorisations, bien on a investi et aujourd'hui on commence à récolter le fruit de cela.

Alors, dans ce projet-là d'investissement de 50 millions additionnels, il faudra aussi, également, faire des choix et prioriser les municipalités qui en ont le plus besoin. Comprenons-nous, là, ils en ont tous besoin, mais on va faire les choix. On va faire les choix, les meilleurs choix avec les élus, encore une fois. Je le sais, que ce n'était pas habituel, ça. Ce n'est pas courant, hein, peut-être inconnu même pour certains partis, mais pas pour nous autres. Et les élus, dans leurs demandes, dans la façon de prioriser leurs besoins, on va être des partenaires avec eux, et c'est pour ça que c'est 50 millions plus 127 qui va venir aider ces citoyens-là, qui va venir aider ces municipalités et même de ces municipalités-là qui, dans certains cas... et je prends un exemple qui va plaire à la députée de Vachon, et le député de Groulx également : dans les Laurentides, la route verte, dont les municipalités, dans le pacte fiscal, ont accepté un pacte fiscal, savent très bien, là, que l'argent de cette partie de la route verte n'était pas là, est-ce qu'ils pourraient, eux, décider de prendre des montants d'argent qu'ils ont dans leurs villes actuellement pour faire de la réfection de chaussées mais en priorisation parce que le volet économique, qu'on me dit important, l'utilisation de la route verte... pourrait mettre cet argent à cet endroit-là et faire des demandes pour leurs routes à travers ce programme-là? La réponse, c'est oui.

Alors, ce qu'on offre ici, c'est une opportunité. Ce qu'on offre ici, c'est de l'argent neuf, pas de l'argent qui existait déjà, de l'argent neuf. On ne peut pas banaliser 50 millions. Dans le contexte actuel des finances publiques, on ne peut pas banaliser 50 millions. Un budget équilibré, ça se fait de cette façon-là, et on n'en a pas eu assez, de budgets équilibrés, au cours des dernières années. Alors, à partir de là, faisons mieux avec ce qu'on a, et faisons davantage avec l'argent nouveau, et utilisons la créativité, parlons avec les élus et avançons ensemble pour le bien du Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Vous me permettrez, M. le ministre, de faire du pouce sur le sujet de ma collègue. Dans un comté comme le mien, en Abitibi-Est, on a à la fois des localités mais également des petites municipalités rurales qui ont beaucoup d'attentes en lien avec ce nouvel investissement-là du gouvernement. Moi, je me fais un devoir d'assister, M. le Président, le plus souvent possible, quand il y a une réunion des maires, une réunion au niveau de la préfecture, d'aller les voir, d'échanger avec eux.

Je peux vous dire que, quand arrive le temps de la voirie municipale, hein, parce que, le PAARRM puis le PAERRL, ils nous en parlent, ils disent : Allez-vous pouvoir nous aider? On a des demandes, on a des besoins. Nos citoyens sont là, ils ont des attentes beaucoup en lien avec le développement des infrastructures de leurs localités.

Chez nous, par exemple, une petite localité, à Rivière-Héva, pour ne pas la nommer, M. le maire, il dit : M. le député, il y a un enjeu pour nous en lien avec les réseaux parce que maintenant le transporteur scolaire chez nous, pour aller chercher les enfants dans les rangs, il a des nouvelles normes, il faut qu'il soit capable de manoeuvrer l'autobus de

façon plus sécuritaire qu'auparavant, donc il faut faire dévier. Et là ils ont constaté, à faire l'évaluation, que ça pouvait représenter un coût d'approximativement 100 000 \$. Vous comprendrez, M. le ministre, tout de suite ils viennent nous voir : Avez-vous des solutions? Et, M. le Président, probablement que, dans votre comté aussi, vous vivez ces situations-là de petites municipalités qui sont un peu au dépourvu sur des situations ou sur... On est en tout cas encore dans le printemps, j'oserais dire. La température a été plus ou moins clémente. On va vivre, dans les prochaines semaines, des situations où il y a certaines petites routes rurales qui vont subir des problèmes d'érosion.

Ce programme-là, M. le ministre, il est donc très important pour des petites localités qui sont dans l'ensemble des comtés dans le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue. Et, M. le ministre, il y a beaucoup d'attentes en lien avec cette annonce-là. Une des questions qu'on se fait poser beaucoup et que j'espère vous allez pouvoir nous donner un peu plus d'informations, c'est : À partir de quand ce 50 millions là va-t-il être disponible pour, dans le fond, être capable de déposer des projets qui iront, j'en suis sûr... Là-dessus, M. le Président, M. le ministre nous l'a confirmé tout à l'heure, hein, ça, il y a une question de priorisation parce qu'on est soucieux, nous aussi, partout sur le territoire, de mettre l'argent sur les priorités qui correspondent aux attentes des élus de l'ensemble de nos territoires.

Donc, M. le ministre, pour rassurer nos élus, pouvez-vous nous donner un peu plus de détails sur ce volet-là complémentaire au niveau du PAARRM et du PAERRL?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député d'Abitibi-Est. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. J'aurais aimé ça que vous souligniez que j'ai déjeuné avec vous il n'y a pas tellement longtemps dans votre comté, que je suis allé en Abitibi, que je suis allé à Val-d'Or, à Rouyn-Noranda pour justement présenter la programmation routière. Et je réponds directement à votre question, parce que l'investissement est global. Ici, il s'agit d'un montant additionnel. Mais rappelez-vous clairement qu'en Abitibi... 174 900 000 \$ d'investissement, rencontre avec les élus, les maires. Vous vous souvenez, à moins de me tromper, ils étaient contents des investissements qu'on y a faits. Ils étaient contents aussi au niveau du développement du réseau routier, l'amélioration du réseau, évidemment — un passage obligé — conservation des structures, et évidemment conservation des chaussées; à Rouyn, investissement sur des routes intérieures, la municipalité dans laquelle on partage 50-50 certains travaux importants de carrefour giratoire, d'amélioration.

Maintenant, vous avez raison de dire : Le printemps est à nos portes, on a bien hâte et on va s'en rendre compte dans les rangs bientôt. C'est une longue histoire que les municipalités ont récupéré l'ensemble, évidemment, des routes sur leurs territoires, et, comme nous, ils doivent faire des choix, ils doivent prioriser quels chemins, quels rangs, quelles structures, quels ponts ils doivent travailler.

Pour l'Abitibi-Témiscamingue, on a 76 chantiers de prévus, on a 174 millions. On a 58 millions du 174 pour du développement du réseau routier, on a 11 millions pour l'amélioration du réseau routier, on a 48 millions pour la conservation des chaussées. Pour la conservation des structures sur le réseau du MTQ, on a 43,5 millions, mais on en a 12,5 millions strictement sur le réseau municipal. Alors, c'est certain qu'il y a 1 125 municipalités, elles ne sont pas toutes éligibles, compte tenu évidemment de la population des municipalités et des villes, mais 177 millions, 50 de plus que 127... bien, j'aurais bien aimé 300 millions de plus, mais il aurait pu n'y rien avoir. Et, malgré tout, un budget équilibré et, malgré tout, 50 millions additionnels et, malgré tout, 1 million, spontanément, pour, évidemment, les aires à mobilité réduite, je pense que c'est de sages investissements.

Mais on doit faire des choix. Les élus de votre comté... et vous devez les convaincre, c'est votre mandat, de faire ces choix-là et qu'ensemble nous décidions les montants appropriés pour les aider à entretenir et à garder en bon état leurs routes et d'être partenaires à part entière. Mais le Québec a une spécificité, c'est sa grandeur. Québec a une spécificité, évidemment, c'est ses quatre saisons, certaines plus dures que d'autres. Un record cette année, un hiver comme on n'a jamais vu au niveau du froid depuis 100 ans. Alors, ça a des impacts sur nos routes, c'est sûr, mais j'ose croire que l'investissement additionnel qu'on y a fait, qu'on y fait va faire un peu la différence.

• (17 h 20) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Oui, vous avez encore une question, M. le député d'Abitibi-Est?

M. Bourgeois : Oui, simplement en complément, M. le Président. Tout simplement pour confirmer, M. le ministre... Premièrement, merci de votre écoute, de l'ouverture que vous avez manifestée à, justement, rencontrer les élus, ça a été grandement apprécié. Et ils m'ont demandé de vous réitérer le message de leur entière collaboration à vouloir travailler ensemble pour trouver justement une portée encore plus grande aux investissements qui sont réalisés à la fois par le ministère mais aussi dans lesquels ils veulent, eux aussi, investir pour améliorer la qualité des infrastructures de transport sur l'ensemble du réseau.

Donc, M. le ministre, vous serez toujours bienvenu en Abitibi-Est, et nous nous ferons un devoir de trouver des projets structurants qui vont permettre au ministère de se réaliser pleinement aussi chez nous. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Je passe maintenant la parole au député de Saint-François. Il reste un peu plus de 3 min 30 s au bloc.

M. Hardy : Bien, merci, M. le Président. Écoutez, je vais faire ça vite. Je reviens un petit peu sur le péage, mon collègue le député d'Argenteuil en a parlé précédemment, sur le péage de l'autoroute 25, et moi, je vais vous parler aussi sur le péage de l'autoroute 30. Les systèmes de péage des autoroutes 25 et 30 sont différents puis incompatibles.

M. le ministre, vous savez qu'il y a beaucoup d'automobilistes qui prennent les autoroutes le matin, le midi, le soir, et puis un des grands irritants dans la région de Montréal au niveau des transports est le fait que les systèmes de

péage des autoroutes 25 et 30 ne sont pas intercompatibles. Il faut prévoir deux transpondeurs dans l'auto, et je l'explique, au niveau des transpondeurs, aux auditeurs qui nous écoutent : c'est une vignette qui contient une puce ou une micropuce qui communique avec le poste de péage quand il passe. Ça serait tellement plus facile, M. le ministre, s'il était possible d'avoir un seul transpondeur qui pourrait fonctionner aux deux endroits.

M. le ministre, avez-vous des projets en ce sens? Et est-ce que c'est quelque chose sur lequel vous pouvez agir?

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, M. le ministre, il reste deux minutes au bloc.

M. Poëti : Bien, écoutez, je serai succinct. Effectivement, les gens qui utilisent les transpondeurs... il m'apparaît essentiel que ça soit compatible et là il me vient en tête une image, encore une fois, où, dans la CMM, on a 535, ou à peu près, titres de transport pour prendre l'autobus d'un endroit à un autre. Une image vaut mille mots. Encore une fois, difficile à comprendre. Pourquoi? Ça s'explique : deux consortiums différents. De toute évidence, lorsque le deuxième consortium a eu le contrat, il aurait peut-être été intéressant de lui préciser qu'il fallait que les transpondeurs soient, en fait, uniques, ou qu'ils collaborent, et compatibles. De toute évidence, ça n'a pas été fait. Il n'est jamais trop tard pour bien faire. On travaille sur ça actuellement, et je pense qu'éventuellement nous allons pouvoir réussir, parce que je pense que la technologie aujourd'hui nous permet d'être capables de travailler de cette façon-là, et il m'apparaît surprenant qu'on ne trouve pas une façon de s'entendre dans ce dossier-là.

Vous comprenez que c'est du partenariat public-privé, ces consortiums-là sont indépendants mais collaborent avec nous, et nous avons des frictions avec eux actuellement et espérons pouvoir régler cette situation dans des délais assez raisonnables.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Il reste encore une minute.

M. Hardy : Oui, on va revenir, mais je voulais juste vous dire, M. le ministre, que ma collègue la députée de Vaudreuil, elle a une vignette à puce dans son auto puis elle aimerait ça que ça soit bon pour les deux autoroutes. Merci.

M. Poëti : J'aimerais vraiment pouvoir lui faire plaisir. J'en avais une aussi, cher député, vous le savez, dans votre comté. Et je pense aussi, techniquement, là, que la grosseur du collant que vous avez dans le pare-brise n'est peut-être pas nécessaire non plus et que la technologie le permettrait facilement aux deux endroits où vous passez. Il ne faut pas aller très loin pour voir que ça existe, là, sans parler des États-Unis, là, mais vraiment. Alors, écoutez, moi, je pense que c'est une technicalité. Elle est évidemment technologique, ça ne m'apparaît pas insurmontable. Et je suis convaincu qu'on est capables de faire quelque chose avec ça en discussion et en partenariat. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, nous passons maintenant à un bloc de l'opposition officielle, et je donne la parole à la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, je reviendrai sur l'AMT, puis je veux rassurer le ministre, M. le Président, je n'ai jamais eu et je n'ai pas de gants de boxe, et l'objectif des crédits, c'est vraiment de pouvoir poser des questions et d'avoir des réponses. Et nous avons validé avec la jurisprudence. Je veux donc rassurer le ministre, il peut nous répondre, sans aucun problème, concernant, là, l'outrage au Parlement. La jurisprudence a reconnu déjà depuis 2006 — mais ça, il devait déjà le connaître — que les orientations d'un projet de loi et les différentes versions préliminaires peuvent faire l'objet de consultations et de discussions, et il devait déjà être au courant, puisque son projet de réforme a été présenté à la CMM — et ça, c'est rapporté par un article dans *TVA Nouvelles* du 27 avril — puisque la CMM a adopté une résolution à l'unanimité, donc, et j'imagine que le ministre était tout à fait au courant, là, que ça pouvait être présenté. Et donc il n'y a aucune possibilité, là, d'outrage au Parlement.

Donc, dans ce projet de réforme là qui a été présenté à la CMM, est-ce que les intentions du ministre des Transports, M. le Président, sont à l'effet que les nouvelles structures présentées à la CMM sont soumises à la Loi sur la gouvernance?

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

M. Poëti : Alors, M. le Président, dans cette présentation à la CMM, il s'agissait d'une proposition, une proposition de revoir l'ensemble de la gouvernance du transport collectif, et l'objectif de cette proposition-là était de voir la réponse des élus, de tous les élus de la CMM, à savoir : Pouvons-nous aller de l'avant, de quelle façon voulez-vous aller de l'avant, et comment allons-nous travailler ensemble, si vous le décidiez, vers une législation? À ce stade-ci, je n'ai pas cette législation dans les mains. À ce stade-ci, nous avons encore du travail à faire avec la CMM. À ce stade-ci, si je disais à la députée de Vachon quel sera le projet de loi, ça serait bien malhonnête, parce que, lorsqu'on parle de partenariat et on parle de collaboration et on parle d'écoute, bien il ne faut pas juste le dire, M. le Président, il faut le faire. Alors, c'est ce que j'ai l'intention de faire avec la CMM. Et le mandat était clair. Peut-être n'était-il pas assez précis, peut-être je l'ai mal exprimé. Je vais le répéter.

Il y a de nombreux et importants projets de transport collectif dans la grande région de Montréal. Il importe de donner un angle régional à leur mise en ordre de priorité, à leur cohérence et à leur planification. Le mandat est de réviser les rôles et responsabilités respectifs de l'AMT et de la CMM en ce qui a trait à la planification et à l'exécution de ces projets d'une importance cruciale pour la région.

Alors, loin de moi l'idée de ne pas vouloir répondre aux questions de la députée de Vachon, au contraire. Cependant, elle comprendra, et la caricature de tantôt était tout à fait claire pour moi, nous ne sommes pas en combat avec personne et

nous n'attaquons pas actuellement aucune entité. Parce qu'il est clair qu'elle vise l'AMT. La question était claire dans ce sens-là. Je n'attaquerai pas l'entité de l'AMT, je n'attaquerai pas la STM, je n'attaquerai pas Longueuil. Nous allons travailler en collaboration à la mise en place d'un projet de loi dans les semaines à venir, et c'est ce que nous allons faire, M. le Président, en ligne directe avec le mandat que le premier ministre m'a transmis.

• (17 h 30) •

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, ma question sera très courte, j'aimerais ça que la réponse soit aussi courte, et c'est assez facile : Est-ce que le projet de réforme qui a été présenté à la CMM et à partir duquel la CMM a adopté une résolution à l'unanimité pourrait nous être déposé?

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

M. Poëti : Bien sûr. J'ai dit tantôt...

Une voix : ...

M. Poëti : Je n'ai peut-être pas bien entendu.

Mme Ouellet : J'aimerais bien avoir le «bien sûr», là. J'espère qu'il n'y aura pas un changement. J'ai demandé : Est-ce que le projet de réforme qui a été présenté à la CMM...

M. Poëti : Ah! le projet de réforme. Bien non. Je l'ai dit trois fois, M. le Président, je peux le dire quatre fois, cinq fois, six fois, sept fois, huit fois. Ce que j'ai dit oui, c'est... Vous avez demandé le document de la CMM, c'est ce que j'ai entendu. Si je n'avais pas bien entendu, je m'en excuse, Mme la députée. Ce qui est accessible, ce que vous voulez, l'entente de la CMM à l'unanimité sur le projet de réforme, il est disponible. Ma réponse à ça, c'est : Bien oui. Si vous voulez le document que j'ai présenté à la CMM sur un travail pour un projet de loi, de législation, non, je ne vais pas vous le transmettre.

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

Mme Ouellet : Donc, la réponse, elle est très claire, c'est non. Donc, on comprend que la CMM a eu droit à de l'information qui n'est pas disponible pour les parlementaires ici, en cette Chambre.

Mais, dans ce projet de réforme là, est-ce que le ministre est en lien avec les recommandations du Vérificateur général, les recommandations même de ses collègues libéraux, puisque nous avons entendu l'AMT en commission parlementaire, du fait d'avoir plus de représentants indépendants pour respecter la Loi sur la gouvernance?

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

M. Poëti : Alors, écoutez, M. le Président, encore une fois, à ce stade-ci, j'inviterais la députée de Vachon à comprendre clairement mes réponses.

Notre collaboration avec la CMM est unique, je dirais, même, si je regarde les dernières années, historique. Le fait qu'elle nous a appuyés sans réserve sur l'ouverture, sur le début de travaux que nous allons effectuer ensemble en partenariat, en plus de l'appui également de toutes les CIT dans ce domaine-là, dit également que nous allons continuer à travailler avec les gens et qu'il reste de nombreux fils à attacher, qu'il reste des discussions à recevoir. Nous ne travaillerons pas d'une façon imposée. Nous allons suivre les lois et règles. Nous allons évidemment, et je l'ai dit dans une question précédente, se rappeler du passé, s'assurer de faire mieux que ce qui a été fait. Mettre de l'ordre dans l'ensemble de la gouvernance du transport collectif au Québec, tout le monde était et est d'accord sur ça, M. le Président, c'est ce que nous allons faire.

Alors, si elle me demande de quelle façon nous allons travailler, bien il faudrait qu'elle soit à la CMM, mais ici, à l'Assemblée nationale, la députée de Vachon aura l'occasion, en commission parlementaire évidemment, de participer avec nous, et je m'attends à sa collaboration habituelle. Alors, moi, je n'ai aucune inquiétude. La députée de Vachon profite d'une tribune unique pour poser ses questions, bonifier notre projet de loi lorsqu'il sera sur la table. Je la sens impatiente. Je le comprends, M. le Président. Tous les citoyens du Québec, spécialement ceux de la CMM, le sont, principalement les maires. Alors, elle aura amplement le temps de pouvoir s'exprimer sur cette tribune parlementaire en toute démocratie, et je vous assure qu'elle aura mon écoute.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je comprends la collaboration et la très grande collaboration, d'ailleurs, avec la ville de Montréal, et ce n'est pas du tout remis en question.

Ce dont il est question ici, c'est une question de transparence. Le premier ministre a dit dans son discours inaugural que ce serait le gouvernement de la plus grande transparence. Donc, de ce que nous demandons ici, c'est qu'il y a des informations qui ont été données à la CMM, et nous sommes des parlementaires lors de l'étude des crédits et nous

souhaitons avoir des indications générales concernant les orientations du ministre concernant l'abolition de l'AMT et les structures qui remplaceront l'AMT. Et ce qui a fait l'objet d'articles dans les journaux, c'est deux structures qui remplaceront l'AMT, donc une multiplication des structures. Donc, en toute transparence, étant donné que ce sujet-là est déjà sur la place publique, le ministre a déjà consulté les membres de la CMM, que nous sommes des parlementaires, que ce sont des sujets que nous choisissons, nous lui posons des questions concernant ces grandes orientations là. Ils doivent avoir une idée, parce qu'il a présenté un projet de réforme.

Donc, dans ce projet de réforme là, qu'il refuse de nous déposer, est-ce que le ministre peut nous indiquer s'il a fait l'évaluation des coûts de la multiplication des structures, donc de l'abolition de l'AMT et de l'ajout de deux nouvelles structures? Est-ce que l'évaluation des coûts a été faite?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député. M. le ministre, à vous la parole.

M. Poëti : Je suis obligé, M. le Président, de rectifier des propos inexacts. Lorsqu'elle a souligné : On comprend très bien la grande collaboration du ministre avec — et je la cite — la ville de Montréal... je dois souligner ici, M. le Président, c'est la CMM. Si elle veut que je lui nomme chaque maire qui en fait partie, je peux le faire. Je vais lui envoyer la liste. Mais, si vous en avez besoin, je peux le faire.

Il ne s'agit pas de la ville de Montréal. Première inexactitude, première. Deuxième, je n'ai aucune idée d'où elle s'inspire du terme «multiplication des structures». Elle doit savoir des choses que je ne sais pas, mais il y a une affaire que je sais, par exemple, c'est qu'actuellement elle ne fait pas partie de la CMM et elle a un privilège exceptionnel, en cette Chambre, de pouvoir questionner l'ensemble des projets de loi ou projets de loi en devenir. Elle peut collaborer ou s'y opposer, elle peut participer au débat parlementaire, elle peut bonifier le projet de loi, et j'espère qu'elle le fera, par sa grande expertise du transport collectif, son intention d'améliorer les structures, son idéologie sur qu'est-ce que les citoyens ont besoin. Alors, M. le Président, je comprends mal cette persistance à dire : Est-ce qu'on peut savoir de quoi vous allez parler pour améliorer le système de transport collectif dans la grande région de Montréal? La raison la plus importante et celle qui va guider mon silence, M. le Président, c'est le respect pour les gens de la CMM, c'est le respect pour l'entente que j'ai avec eux de travailler en partenariat. Ça, c'est un respect de partenariat, et je vais garder ceci pour eux et pour nous et je l'invite à participer directement à nos débats en Chambre et d'améliorer cet éventuel projet de loi, qui, actuellement, n'en est pas un.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon, il vous reste neuf minutes.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, on avait comme première raison du silence de la part du ministre que c'était un outrage au Parlement; maintenant, le prétexte est changé, c'est le respect pour les gens de la CMM. Malheureusement, M. le Président, je pense que, tout en respectant les gens de la CMM, il peut y avoir une transparence. Et effectivement je ne suis pas membre de la CMM, mais je suis membre de l'Assemblée nationale, et nous sommes en période des crédits, et donc, par respect pour les membres de l'Assemblée nationale, on souhaite avoir des informations sur le projet de réforme qui a été déposé et que ça puisse se faire en toute transparence.

Donc, ma prochaine question, c'est de savoir, parce que, vous savez, lorsqu'on parle de l'abolition de l'AMT... L'AMT a 400 employés qui actuellement doivent être assez inquiets de la suite des choses. Est-ce que le ministre peut confirmer que les 400 employés de l'AMT n'ont pas à s'inquiéter pour leurs emplois et que ces gens-là pourront conserver leurs emplois dans l'une ou l'autre des deux structures qui semblent, là, avoir été présentées, selon les informations rapportées par les journaux?

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

• (17 h 40) •

M. Poëti : Alors, M. le Président, je vois qu'il faut vraiment être précis, il faut vraiment être précis pour ne pas être interprété.

Il y a plusieurs raisons pour lesquelles il n'est pas possible que la députée de Vachon obtienne ce qu'elle veut, parce qu'elle ne respecte pas mon engagement que j'ai avec les élus de la CMM et non de la ville de Montréal, elle ne respecte pas le travail que nous faisons actuellement dans la façon dont je me suis engagé à le faire...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Une question de règlement? Quel est article?

Mme Ouellet : Là, il me prête des intentions en disant que je ne respecte pas... M. le Président, je pense qu'il faut faire attention. Il me prête des intentions, comme dirait l'article 35, là, et je peux aller le rechercher...

Le Président (M. Reid) : L'article 35, numéros 6, 7. Je le connais très bien.

Mme Ouellet : ...parce que vous y revenez souvent, là... Donc, si je prends 35, donc : il me prête «des motifs indignes»...

Le Président (M. Reid) : Bien, «motifs indignes»; c'est le mot «indignes» qu'il faut regarder attentivement. Moi, je n'ai pas entendu ça, Mme la députée. Qu'il prête des motifs, je comprends, mais, «motifs indignes», vous savez que

c'est beaucoup plus que ça. Et, pour moi, je pense qu'on va tous faire attention, on va continuer à écouter la réponse du ministre. Et c'est une opinion, je pense, ce n'est pas un motif indigne. «Indignes», c'est grave.

Alors, autrement dit, je préfère qu'on continue tout en faisant attention, M. le ministre.

M. Poëti : Bien sûr, M. le Président, et je vous remercie d'avoir précisé qu'il ne s'agissait pas, d'aucune façon, de motifs indignes. Merci de l'avoir souligné.

Alors, ce qu'il faut que la députée de Vachon comprenne, c'est qu'il est trop tôt pour lui donner ce type d'information là. J'ai un travail à faire avec les gens de la CMM, j'ai un travail de réflexion à faire avec l'ensemble des CIT. J'ai un travail de réflexion qui est déjà amorcé avec le président de l'AMT, je l'ai rencontré avant de rencontrer... J'ai parlé au président avant de rencontrer la CMM. Alors, il me semble clairement que notre démarche est claire, notre démarche est transparente. Maintenant, la députée de Vachon veut qu'on fasse une annonce aujourd'hui, qu'on définisse aujourd'hui les tenants et les aboutissants de cette réforme majeure. La réponse, M. le Président — je ne suis pas de mauvaise foi : Il est trop tôt. Il est trop tôt, c'est tout. Il n'y a pas autre chose. Et, je réitère encore une fois, et ça, c'est non négligeable, si elle veut y participer et s'assurer, de son côté, des droits, des règlements, des conséquences, du succès, de la pertinence, elle pourra le faire en temps et lieu, mais ici n'est pas le temps et pas encore le lieu.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. En fait, c'est un choix de la part du ministre. Il n'est pas trop tôt, puisque son projet de réforme, il a déjà été présenté aux élus de la CMM. Il dit qu'il en a déjà discuté avec des gens des CIT. Donc, c'est un choix qu'il a fait, d'en discuter avec certaines personnes, des discussions et des réflexions qui se font en arrière de portes fermées, donc en vase clos. Et ce que nous demandons, c'est de la transparence. Ce ne sont pas des annonces, c'est des grandes orientations. Et je sais que des projets se préparent en grandes orientations. Il y a des discussions, puis après ça, à un moment donné, on précise la pensée. On est au stade des grandes orientations.

Et j'entends le refus répété du ministre du Transport de nous répondre sur la question : Est-ce que les nouvelles structures devront répondre à la Loi sur la gouvernance? J'entends le refus du ministre de nous répondre est-ce qu'il y a eu des évaluations de coûts qui ont été faites sur les changements de structure. J'entends le refus du ministre de nous répondre si les 400 employés conserveront leurs emplois. Et, dans ce cas-là, vraiment il sème l'inquiétude auprès des employés de l'AMT, des employés qui ont quand même fait... c'est sûr qu'il y avait un redressement à faire suite au Train de l'Est, mais qui ont quand même eu des résultats, là, en termes de performance, au-dessus 96 % de trains à l'heure, qui se retrouvent dans les premiers en Amérique du Nord. Donc, c'est dommage, parce que je pense que cette discussion-là pourrait se faire de façon beaucoup plus transparente, et ce serait intéressant d'avoir les grandes orientations du ministre et non pas qu'il se limite à des conversations en arrière de portes closes comme il le fait jusqu'à maintenant. Et c'est justement l'objet... nous aurons l'occasion d'y revenir lorsqu'il y aura un dépôt du projet de loi détaillé, mais c'est justement l'objet de la période des crédits que nous avons en ce moment, de pouvoir poser des questions et d'avoir des réponses. Mais je comprends que le ministre refuse de répondre à ces questions-là.

Je changerai donc de sujet pour... n'ayant pas de réponse après plusieurs essais, donc, pour aller du côté du pont Champlain. Donc, sur ce dossier-là, je crois que nous partageons une préoccupation commune, qu'il n'y ait pas de péage sur le pont Champlain. Toutefois, j'ai une inquiétude, parce qu'il y a eu une annonce le 15 avril 2015 où le gouvernement du Canada a annoncé son choix du consortium qui serait retenu pour concevoir, construire, financer, exploiter et entretenir le nouveau pont Champlain, et la signature du contrat a été annoncée qu'il se... cette signature-là se ferait avant juillet 2015. Donc, il reste actuellement mai, juin, il reste deux mois, avant la signature du contrat et évidemment, dans ce contrat-là, il sera question du péage, parce que, comme le consortium doit concevoir, construire, il faut qu'il puisse s'assurer d'avoir les revenus qui sont en lien avec ses dépenses. Donc, très clairement, la question du péage fera l'objet de clauses à l'intérieur du contrat.

Je voudrais savoir quelles démarches le ministre des Transports du Québec entend faire auprès du gouvernement du Canada pour s'assurer qu'il n'y aura pas de péage et s'assurer que ça se fasse avant la signature du contrat annoncé par le gouvernement du Canada.

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

M. Poëti : Alors, M. le Président, encore une fois, Québec, 22 décembre 2014, lettre adressée à M. Denis Lebel : «Tel que discuté, le gouvernement du Québec signera le cadre de collaboration relatif à la gestion des interfaces entre le projet du corridor du nouveau pont — évidemment — [sur] le Saint-Laurent, le projet Turcot et les infrastructures adjacentes du ministère des Transports[...]. Par la même occasion, je tiens à vous réitérer mon souhait de poursuivre les discussions afin de vous démontrer qu'il est inopportun d'imposer un péage sur une structure de remplacement et ainsi que votre gouvernement revienne sur sa décision.»

Ceci n'est qu'une lettre qui a été transmise à M. Lebel. J'ai eu plusieurs discussions en personne, au téléphone, avec M. Lebel sur ce sujet. Ce qui est intéressant également, des études du gouvernement fédéral lui-même démontrent clairement que, s'il y avait un péage sur le pont Champlain uniquement et que les autres ponts n'en auraient pas, on comprend le capharnaüm que ça provoquerait. D'autres études évidemment disent clairement la même chose. Là-dessus, tout le monde s'entend, et, je pense, même la députée de Vachon. Alors, à partir de là, comment la députée de Vachon sait aujourd'hui que le contrat qui sera signé dans deux mois va préciser les choses qu'elle vient de prétendre? Elle a soit une boule de cristal, soit qu'elle a de l'information directe avec le gouvernement fédéral — c'est possible — soit qu'elle a des contacts à l'intérieur du consortium éventuel qui va signer le contrat.

Le Président (M. Reid) : ...

M. Poëti : Je veux bien, là, mais c'est important, ce qu'elle dit, là.

Le Président (M. Reid) : Mais je dois vous interrompre, le bloc est terminé du côté de l'opposition officielle. Alors, nous passons maintenant à un bloc ministériel au député d'Argenteuil.

M. St-Denis : Alors, M. le ministre, le milieu réclame le prolongement de l'autoroute 13 entre la 640 et l'autoroute 50. Ce projet n'est pas au PQI, et le prolongement de l'autoroute 13 n'est pas un dossier actif au MTQ.

En 2009, le MTQ a lancé une grande étude afin de déterminer les besoins, sur un horizon de 20 ans, en termes de transport dans les Basses-Laurentides. Cette étude vise à étudier notamment le transport en commun, l'élargissement de l'autoroute 15 et le prolongement de l'autoroute 13. Une version préliminaire de l'étude fut déposée au MTQ en 2014, et le MTQ prévoit communiquer aux villes concernées les résultats finaux de cette étude en 2015. Tout simplement, M. le ministre, ce tronçon devait être mis en service il y a près de 40 ans afin de rejoindre directement l'aéroport de Mirabel et ainsi l'autoroute 50.

Pouvez-vous nous donner l'heure juste dans ce dossier, qui préoccupe beaucoup de gens du milieu, beaucoup d'élus de mon comté aussi, dans le comté d'Argenteuil? Donc, s'il vous plaît, nous donner un petit peu de détails là-dessus. Merci.

• (17 h 50) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député d'Argenteuil. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. En fait, la question est intéressante, et il est vrai de dire qu'il existe présentement une pression importante dans les Basses-Laurentides, ça a été soulevé évidemment, clairement, ici, à l'Assemblée nationale, et ce l'est sur une base assez régulière dans l'environnement montréalais et évidemment la région des Laurentides. Cette région connaît un important développement économique et un boom démographique.

Depuis maintenant près de 10 ans, les milieux, que ce soient les municipalités, les MRC, les élus, les chambres de commerce, font des pressions pour que le gouvernement prolonge l'autoroute 13 entre l'autoroute 640 et l'autoroute 50 sur le territoire de Mirabel. C'est dans cette optique qu'en janvier 2009 le MTQ a lancé une grande étude d'opportunité dans une perspective de développement durable. Cette étude avait comme mandat d'évaluer les besoins et les solutions en regard de l'amélioration des conditions de déplacement des personnes et des marchandises sur ce corridor élargi, le tout sur un horizon de 20 ans. En pratique, l'étude porte sur l'autoroute 15 et le prolongement de l'autoroute 13 entre les autoroutes 640 et 50. Cette étude fut réalisée par un consortium. L'été dernier, le consortium nous a déposé une version préliminaire de cette étude. L'analyse de cette étude de besoins et de solutions est présentement en cours par mon ministère. Nous allons en dégager des recommandations afin de soutenir les réflexions de notre gouvernement quant aux perspectives de mobilité durable pour la grande région de Montréal. Les faits saillants de l'étude pourront être présentés aux municipalités concernées dès cette année.

Considérant le fort débit de circulation sur l'autoroute 15, son caractère de soutien aux activités récréotouristiques des Basses-Laurentides ainsi que les perspectives de développement socioéconomique élevées des Basses-Laurentides, je suis très sensible aux besoins en transport de la région des Laurentides, et les interventions des dernières années de mon ministère en témoignent. En effet, nous avons récemment ajouté une troisième voie sur l'autoroute 640 Ouest avec la construction d'une bretelle directionnelle à deux voies de l'autoroute 640 Ouest vers l'autoroute 13 Sud — en 1997-1998. Nous avons élargi l'autoroute 15 à quatre voies par direction entre l'autoroute 640 et le kilomètre 28 à Blainville de 2002 à 2010. Nous avons prolongé la ligne de train de banlieue jusqu'à Saint-Jérôme en 2007 et nous venons tout juste de terminer, à l'automne dernier, le réaménagement de l'échangeur 640-15, en incluant l'ajout de voies sur l'autoroute 640 entre l'autoroute 13 et la route 117 entre 2007 et 2014. En concluant, le MTQ n'a aucun projet de prolongement de l'autoroute 13 actuellement. Cependant, advenant que ce soit une solution qui soit retenue suite à l'étude d'opportunité, il faudra préalablement un très large consensus en faveur du projet au sein de la région métropolitaine.

Les municipalités sont nos partenaires. Si plusieurs municipalités de la région de Montréal sortent contre le projet, il serait difficile d'aller de l'avant avec le prolongement de l'autoroute 13. Personnellement, comme ce projet serait un nouveau développement d'une nouvelle infrastructure, advenant que l'étude recommande le prolongement de ce projet, je crois qu'il faudra étudier sérieusement un mode de réalisation avec un mode de financement alternatif.

Avec les paramètres financiers actuels et les conditions de notre réseau routier, je vous rappelle encore une fois que c'est 88 % de tous les investissements routiers qui vont directement dans le maintien de nos infrastructures. Je ne vois pas comment, d'ici les prochaines années, nous pourrions nous permettre d'investir des centaines de millions de dollars d'argent public dans un projet à si court terme. La priorité, c'est de maintenir nos structures en bon état, c'est pourquoi que le recours à un mode de financement alternatif pourrait être une bonne idée advenant que ce soit l'option retenue par l'étude d'opportunité.

Finalement, il ne faut pas oublier qu'un projet comme celui-là va nécessiter plusieurs années avant d'obtenir l'ensemble des autorisations requises. Je pense aussi, précisément, au BAPE et à la Commission de protection du territoire agricole du Québec ainsi que pour la libération de l'emprise.

Alors, il faut regarder l'opportunité économique, il faut regarder l'opportunité, évidemment, de la fluidité de la circulation, il faut prendre en compte les opinions, les réactions, les inquiétudes des citoyens de l'île de Montréal, de ceux de la Rive-Nord, de voir avec l'évolution de la société, de voir avec les attentes des citoyens, de voir avec les voies réservées, de voir avec du transport rapide, parfois électrifié... Donc, pour moi, il y a une opportunité, une opportunité comme on

avait avec le pont Champlain. Cependant, le financement d'un projet dont certains rêvaient mais irréalisable parce que sans argent a trouvé une voie, a trouvé une solution avec la Caisse de dépôt. Est-ce que pour la 13 on peut réfléchir? La réponse, c'est oui, mais, à court terme, mettre de l'argent sur la carte de crédit des Québécois sans passer au préalable par l'acceptabilité sociale des gens, par les études environnementales, par les impacts économiques, à mon avis, apparaît trop tôt.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Oui. Merci, M. le Président. Changeons de registre, changeons de sujet, je voulais parler du vélo. Le 1er mai arrive. Je sais qu'à Québec la saison du vélo, officiellement, prend son envol le 1er mai, l'ouverture des pistes cyclables, entre autres, officiellement, c'est au 1er mai. Là, on voit beaucoup de réparation de nids-de-poule depuis quelque temps, nettoyage des rues, donc, installation de certains poteaux pour des voies cyclables réservées le long des routes. Québec, on a la particularité d'avoir beaucoup de corridors aussi, là, entre autres le corridor des Cheminots, les anciennes voies ferrées, mais plusieurs parcours, plusieurs corridors dédiés au vélo, mais il y a aussi un aspect bien important du partage de la route.

On se souvient tous, je pense, c'est à peu près un an jour pour jour, c'était aujourd'hui ou hier, là, à Montréal, un décès tragique qui avait eu lieu, une jeune de 33 ans, donc, à Montréal, un accident avec véhicule lourd. Donc, ça a amené toutes sortes d'initiatives, là, sur la prévention, la sécurité, le partage de la route. J'ai vu Mme Tremblay aussi, de la Société de l'assurance auto, qui est ici. Je ne sais pas si elle voudra nous parler des campagnes de sensibilisation qui s'en viennent, parce qu'à chaque année, au début de la saison du vélo, on voit un petit peu plus de sensibilisation, il y a certaines choses. Il y a un guide de sécurité aussi qui existe, et qui a eu plusieurs éditions, et qui est réédité à chaque année, je pense, produit par la SAAQ, mais je sais qu'il y a un groupe de travail qui a été fait. On a vu M. Garneau, entre autres, prendre certaines positions. J'ai vu un article aujourd'hui qui revenait sur la question du port du casque. Aussi, on est à mettre à jour le Code de la sécurité routière, il y a des décisions à prendre. C'est un débat qui revient à chaque année — la Commission des transports et de l'environnement, je pense qu'on l'a fait à plusieurs reprises aussi : Est-ce qu'on doit légiférer sur la question, est-ce que la sensibilisation est suffisante? Ce sera à voir. Il y a peut-être des décisions qui seront prises là-dessus.

Mais je ne sais pas si le ministre peut nous dire qu'est-ce qui s'en vient pour les campagnes de prévention. Il y a des montants qui sont associés à ça, la SAAQ va mettre des montants... et sans se scooper — excusez-moi l'anglicisme, là — sans s'autoscooper pour dire qu'est-ce qu'il va y avoir dans la campagne... Je sais que la SAAQ se sert beaucoup des campagnes télé, des campagnes Web aussi. Donc, on rejoindra sans doute les gens, donc, mais principalement sur le volet sécurité mais le volet partage de la route, qu'est-ce qui s'en vient, précisément? Combien on va mettre là-dessus? Combien de temps on veut faire cette campagne de sensibilisation, cette campagne de publicité? De quelle façon on va la faire? Et peut-être nous parler rapidement du groupe de travail qui a été mis sur pied aussi, qu'est-ce qui s'en vient au cours des prochains mois avec la saison qui commence officiellement dans quelques jours.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Vanier-Les Rivières. M. le ministre.

• (18 heures) •

M. Poëti : Bien, écoutez, effectivement, déjà l'été dernier, je vous dirais, quelques semaines à peine après ma nomination à titre de responsable du ministère des Transports mais également de la région de Montréal... Et vous souleviez l'accident tragique qui s'était produit, de Mathilde, hier, donc un an... C'est toujours préoccupant, un accident. Un mort, c'est un mort de trop, c'est un accident de trop. Mais il y a des accidents qui frappent l'imaginaire, il y a des accidents qui nous troublent davantage que d'autres, parfois par les circonstances, parfois dans la façon dont ceux-ci se passent, et je suis intervenu personnellement pour inviter l'ensemble des usagers à faire preuve de prudence, de courtoisie dans tous leurs déplacements, évidemment, pour vraiment partager la route.

On pourrait dire : Bon, le ministre des Transports, c'est vrai, il a eu une vie antérieure axée sur la sécurité routière, mais, au-delà de mon expertise, au-delà de l'expertise des gens du ministère des Transports, au-delà de l'expertise des gens de la Société d'assurance automobile du Québec, je suis allé chercher une sommité dans le domaine, M. Louis Garneau, vous l'avez souligné tantôt, et je profite de l'exercice ici pour le remercier, le remercier de sa collaboration, le remercier évidemment de son travail dans cette réflexion-là. Et je lui ai demandé de m'accompagner dans la recherche de solutions pour un meilleur partage de la route. Qui d'autre que Louis Garneau pour nous mettre sur la bonne voie? J'ai mis sur pied un groupe de travail, de discussion dirigé par le MTQ et la Société d'assurance automobile du Québec, regroupant plusieurs partenaires du milieu, en lui demandant de me proposer des améliorations au Code de la sécurité routière pour un meilleur partage de la route entre les vélos, les véhicules routiers, les camions, les motos, les piétons. Les travaux évidemment vont très bien, les rencontres ont eu lieu, et je vais vous en faire part au moment du dépôt du projet de loi.

Pour la saison 2015, j'ai demandé à la Société de l'assurance automobile du Québec de développer une stratégie de communication qui va sensibiliser les cyclistes, les automobilistes, les camionneurs, les motocyclistes, les piétons à avoir des comportements sécuritaires, harmonieux, respectueux mais surtout de bien comprendre qu'on doit tous partager la route d'une façon équitable et non seulement en fonction du poids du véhicule, de sa grosseur ou de sa vitesse. Vous serez à même de constater bientôt les résultats, puisque la SAAQ lancera sous peu une nouvelle campagne de masse qui va... s'échelonner, pardon, sur toute la saison de vélo, et ce, en droite ligne avec les discussions tenues dans le cadre du comité vélo, en démontrant les conséquences positives d'un meilleur partage de la route, d'un partage plus respectueux. Il s'agit, d'abord et avant tout, d'une question d'attitude, et tout le monde sortira gagnant d'un meilleur partage de la route. La Société d'assurance automobile du Québec investira plus de 1 million de dollars dans cette grande campagne et utilisera

les médias de masse tels que la télévision, la radio, le web, l'affichage, en plus des événements publics. Elle s'appuiera aussi sur des partenaires qui mènent aussi des activités de sensibilisation sur le terrain. Je vous invite donc à surveiller le nouveau message télé qui sera diffusé du 4 au 31 mai. Nous comptons faire des gains importants en sécurité routière avec cette campagne. La Société d'assurance automobile du Québec diffusera un message fort afin d'attirer l'attention et de marquer les esprits.

Autre point important, la Société d'assurance automobile du Québec tiendra une campagne de sensibilisation terrain sur les angles morts des véhicules lourds par l'entremise de son équipe de contrôleurs routiers au cours des prochaines semaines. L'objectif est d'informer, de sensibiliser les usagers vulnérables, notamment les cyclistes, les piétons, aux particularités des véhicules lourds, à la nature et l'emplacement des angles morts des véhicules lourds, à s'assurer surtout d'être vus, visibles ainsi que d'être vigilants aux intersections. En terminant, pour les camionneurs, cette campagne leur rappellera la localisation et la dimension des zones de danger autour d'un véhicule lourd ainsi que de porter attention aux piétons, aux cyclistes particulièrement aux intersections en milieu urbain.

Voilà, M. le Président, autant d'initiatives qui contribueront, j'en suis certain, à un meilleur partage de la route.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 19 h 30. Et on peut laisser notre matériel sur place.

(Suspension de la séance à 18 h 5)

(Reprise à 19 h 33)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2015-2016. Puisque nous avons débuté nos travaux à 19 h 33 et qu'une période de trois heures doit être consacrée à l'étude des crédits ce soir, y a-t-il consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de l'heure prévue, soit jusqu'à 22 h 33?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Oui. Merci. Alors, avant de poursuivre nos travaux, je vous informe qu'il reste, approximativement, pour le côté ministériel 1 h 30 min, pour l'opposition officielle environ 46 minutes, pour le deuxième groupe d'opposition environ 40 minutes.

Alors, nous allons commencer ce soir par un bloc consacré au deuxième groupe d'opposition, et je passe la parole au député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, écoutez, juste une petite remarque pour débiter : à la dernière période, dont le ministre a dirigé le débat, il a parlé de l'étude que je lui ai demandée au niveau de la 15 et de la 13, alors j'apprécie ses propos; malheureusement, je ne peux pas le questionner, je n'ai toujours pas reçu l'étude en question et je l'attends toujours. Alors, j'ose croire que, les 35 personnes qui l'accompagnent, parmi celles-là, il y aurait sûrement quelqu'un qui pourrait peser sur un bouton et me l'envoyer. Alors, résolument, j'aimerais effectivement que le gouvernement... dans ses propos initiaux, lorsqu'il a été élu... il veut un gouvernement de transparence, et j'aimerais bien avoir cette étude-là, M. le Président. Voilà pour mon propos.

Maintenant, je voudrais qu'on parle d'Uber en début de séance ce soir et essentiellement, donc, du covoiturage commercial, pour pas ne nommer qu'Uber, évidemment, M. le Président. Alors donc, je vais quand même parler un peu d'Uber, parce que c'est ce dont on parle, tout le monde, pour expliquer un peu ce qu'est le concept. Alors, c'est un service de covoiturage qui est présent dans près de 300 villes réparties dans 54 pays, pour que les auditeurs comprennent un peu de quoi on va parler ce soir. Alors donc, depuis quelques mois, le service est disponible à Montréal, est arrivé dans la ville de Québec plus récemment, autour de la mi-février. Alors, ce nouveau joueur dans l'industrie du transport suscite une très forte réaction évidemment des compagnies de taxi et des autorités concernées.

Alors, en décembre dernier, le ministre a déclaré qu'il voulait freiner Uber et évidemment le covoiturage commercial dans son ensemble en qualifiant cela de transport illégal et de concurrence déloyale. Alors, selon le ministre des Transports toujours, Uber devait se conformer à la réglementation en place s'il voulait continuer à faire du covoiturage à des fins commerciales et ainsi devenir une espèce de service de taxi comme les autres. À la suite d'une réunion avec les dirigeants d'Uber à Montréal quelques jours plus tard, donc fin décembre, celui-ci a modifié sa position. Il s'est alors dit ouvert à revoir la réglementation des taxis pour encadrer les entreprises de transport du genre d'Uber. Alors, par contre, le ministre n'entendait pas depuis là arrêter les sanctions pouvant s'appliquer aux conducteurs du service, maintenant son statut illégal alors — c'est toujours le cas, d'ailleurs. Alors, depuis, les sanctions ont commencé à être appliquées, M. le Président. Des voitures ont même été saisies récemment à Montréal par le Bureau du taxi, et le tout, évidemment, accompagné de sévères amendes. Alors donc, on assiste présentement à une vaste offensive anti-Uber et covoiturage commercial à Montréal. Alors, le Bureau du taxi a, donc, saisi 37 voitures depuis la mi-février et il promet d'augmenter la cadence. Alors, il semble, donc, qu'on s'en aille vers une véritable guérilla judiciaire et sur le terrain. Alors, évidemment, il y a aussi non seulement le bureau de transport qui opère, mais on a vu des cas où des entreprises, des propriétaires, des conducteurs de taxi ont voulu se faire justice eux-mêmes il y a quelque temps. Alors, ils ont fait des barrages pour arrêter les gens et dénoncer la situation. Donc, on craint que le conflit, en quelque sorte, puisse s'intensifier.

Mais un fait demeure : le covoiturage commercial, évidemment, ça gagne en popularité auprès des citoyens des grandes villes et ça semble répondre à un besoin. M. le Président, alors, Uber étant plus important, mais il y a plusieurs autres joueurs qui pourraient aussi arriver au Québec. Alors, c'est une industrie qui émerge présentement, et ça inclut donc d'autres entreprises du genre; des noms : Lyft, Sidecar, Wingz, Summon et Haxi, entre autres. Alors, malheureusement, toutes ces entreprises ne font l'objet d'aucun encadrement, bien que certaines fonctionnent avec des paramètres différents.

Alors, ma question : Finalement, quelles sont les intentions du ministre dans ce dossier? Alors, a-t-il l'intention d'encadrer ces services ou simplement les interdire?

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

M. Poëti : Merci, M. le Président. Mon intention, M. le député de Groulx, ça va être de vous éclairer sur le dossier vraiment dans un premier temps, parce qu'inévitablement vous ne semblez pas faire la différence, à moins que vous ayez omis de l'expliquer, entre Uber et UberX. Il y a une nette différence. Ce n'était pas dans vos propos. Quand vous faites référence à des propos que j'ai tenus, j'ai toujours parlé du transport illégal avec UberX.

Je tiens à vous rappeler que les taxis Uber sont... les gens qui sont Uber, c'est un service rendu par un chauffeur de taxi certifié et autorisé. UberX est un service rendu par un particulier titulaire d'un permis de conduire et d'une assurance pour le véhicule. Alors, comprenons bien la différence entre les deux. Nous n'avons saisi aucun taxi Uber, nous n'avons saisi aucun taxi Uber. Nous n'avons saisi que du transport illégal qui s'applique à UberX. Je veux aussi vous rappeler, parce que vous semblez le présenter comme quelque chose d'intéressant, merveilleux à travers le monde : j'ai rencontré, il y a quelques semaines, la ministre des Transports de la Colombie, et qui, à sa deuxième question, m'a dit : «What's about UberX? It's a real problem for us.» Traduction simultanée : «Tout un problème, UberX. Vivez-vous la même chose?» C'est un problème mondial actuellement, M. le député.

Si vous pensez que je n'aime pas ça ou que c'est juste un goût personnel, je vous ramène à l'autorité, évidemment l'AMF :

«L'autorité tient également à rappeler aux consommateurs que le *Formulaire de police d'assurance automobile du Québec F.P.Q. N° 1 — Formulaire des propriétaires* contient certaines exclusions, notamment lorsqu'un véhicule est utilisé comme taxi ou comme véhicule fourni avec chauffeur. Ces exclusions pourraient s'appliquer si un sinistre survient lorsqu'un assuré offre un service de transport rémunéré avec son véhicule personnel. Ces exclusions pourraient faire en sorte que l'assuré ne sera pas indemnisé pour les dommages à son véhicule. À cet effet, l'autorité suggère donc aux consommateurs de communiquer avec leur assureur.

• (19 h 40) •

«L'Autorité des marchés financiers est l'organisme de réglementation et d'encadrement du secteur financier du Québec.»

Il décrit clairement qu'il est illégal, voire non assurable, un véhicule sur une base personnelle. Il y a au Québec 1,2 milliard de permis de chauffeurs taxi payés par les propriétaires de chauffeur de taxi. Il est impensable, indiscutable de laisser des gens travailler comme un chauffeur de taxis sans aucune réglementation qui font de la concurrence tout à fait déloyale et de saluer cet exercice comme une nouveauté extraordinaire. À Montréal : titulaires de permis de conduire, évidemment de... titulaires de permis, pardon, de propriétaire de taxi, 4 794; la valeur moyenne d'un permis d'un propriétaire est 191 061 \$, et il y a 11 600 chauffeurs; dans la région de Québec, 640; dans le Québec entier, 8 349. La valeur totale de tous les permis au Québec est de 1,3 milliard de dollars.

Alors, je veux rassurer le député de Groulx que, quand j'ai déclaré qu'UberX, c'est du covoiturage citoyen, commercial, illégal... c'est lorsqu'il est rémunéré. Si vous décidez d'avoir un passager dans votre véhicule, ce que je recommande, et que vous voulez le faire sur une base évidemment de bon citoyen corporatif pour contrer évidemment les GES et la congestion, bravo! nous l'appuyons, nous le recommandons mais allons travailler davantage avec les voies réservées; qui plus est, y ajouterons — ce n'était pas dans votre question — les véhicules électriques également. Maintenant, pour la question d'UberX, c'est totalement illégal, c'est contre nos lois actuelles, et on va continuer de saisir des véhicules, et le Bureau de taxi de Montréal a également ces pouvoirs-là lorsqu'il est en présence d'un policier du SPVM. Donc, ils le font actuellement. Nous le faisons aussi actuellement. C'est un peu comme si vous décidiez d'ouvrir un restaurant sans avoir aucun permis, aucune réglementation, aucune vérification de la santé, aucune vérification du revenu et vous décidez d'opérer complètement sans permis.

J'espère que l'interpellation ou la question du député de Groulx va dans le sens que le covoiturage rémunéré n'est pas un service de taxi.

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

M. Surprenant : Oui. Au niveau de la rémunération, j'aimerais que vous précisiez, parce que ce que je crois comprendre de la situation, c'est que les individus ont le droit de charger pour transporter des gens dans la mesure où ça compense pour des dépenses qu'ils ont encourues qui pourraient représenter 0,53 \$ du kilomètre, selon la fiscalité québécoise.

Alors, est-ce qu'à tout événement il est permis à ces gens-là de transporter des gens en autant que ça ne dépasse pas le coût qu'ils impliquent dans cette distance-là?

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

M. Poëti : Ah! il y a au-delà du coût du kilométrage, il y a au-delà de ça, alors il y a l'abonnement, il y a tout le service informatique. C'est des coûts commerciaux. Ce n'est pas des gens qui le font sur une base de bonne volonté,

ce n'est pas des gens qui le font pour travailler contre la congestion, c'est un travail rémunéré. Qui plus est, il est par carte de crédit, preuve à l'appui.

Alors, il est impensable de tolérer de la concurrence non seulement déloyale, mais illégale. Est-ce que vous me demandez si on devrait laisser des gens sans permis conduire un taxi? Qui plus est, nous avons mis en place récemment, et j'aurais aimé ça qu'on puisse en parler... Depuis 2002, on avait une loi au Québec qui obligeait d'avoir les antécédents criminels de tous les chauffeurs de taxi. UberX prétend le faire. La loi est claire, ça doit être fait par un corps policier. Ce n'est pas ce qu'UberX fait. Alors, moi, je veux juste rappeler au député que, sur une base économique, sur une base déloyale, sur une façon de faire du commerce rémunéré... Il ne s'agit pas d'avoir quelqu'un qui vous amène à Québec, et vous décidez de lui payer une partie d'essence. Il ne s'agit pas de descendre avec quelqu'un puis lui payer une partie de son repas en remerciement pour le geste qu'il a fait. Il s'agit d'une entreprise commerciale. UberX, c'est une entreprise commerciale, et, à ce titre-là, ils doivent avoir les permis reliés à leur exercice.

Pour Uber, j'ai dit que nous tentions de trouver un chemin d'entente dans la législation, parce qu'ils sont déjà des taxis ou propriétaires de taxi qui ont un permis. Ce n'est pas le cas d'UberX. Et, à travers le monde, actuellement c'est une réelle problématique, je peux vous en témoigner. Et on a l'intention de continuer à travailler contre cette concurrence déloyale mais surtout illégale.

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

M. Surprenant : Oui. M. le Président, ma question au ministre ne concernait pas strictement UberX, alors, celle-ci concernait l'ensemble de l'industrie. Parce que, comme vous n'êtes certainement pas sans le savoir, il y a d'autres plateformes qui existent où les gens peuvent payer un «flat fee» juste pour s'inscrire. Après ça, il y a du covoiturage qui se fait, et les gens vont payer un montant selon des ententes individuelles. Il y a plein de plateformes qui existent. Mais, à tout événement, la notion que je vous demande de me préciser, c'est que, parmi la rémunération que les gens vont recevoir, ce n'est pas tout, en fait, du revenu, c'est de la rémunération pour compenser pour des dépenses que les gens auront encourues, et, au niveau fiscal, il me semble qu'il y a une ouverture là-dessus quand ça représente, au maximum, 0,53 \$ du kilomètre.

Alors, comment vous voyez ça, en fait, là, cette partie des applications, là?

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

M. Poëti : Je pense qu'on doit — et j'aurais dû le faire, M. le député, dès le début — peut-être juste pour les fins des gens qui nous écoutent et vous-même, en fait vous donner la définition du covoiturage, la notion légale.

La notion de covoiturage commercial n'existe pas; la notion de covoiturage commercial n'existe pas. Soit qu'il s'agisse d'une activité commerciale soit qu'il s'agisse d'une activité de covoiturage — ce que nous encourageons, pour la deuxième partie — où sont partagés les frais d'utilisation de l'automobile. Concrètement, un chauffeur offrant du covoiturage a aussi à se déplacer et à se rendre personnellement à la destination, même s'il ne prend pas de passager. La prise de passager devient accessoire au déplacement. Lorsque vous faites appel à UberX, ce n'est pas le choix du conducteur de se rendre à Saint-Jérôme, c'est le choix du passager, de là l'impossibilité de le considérer comme du covoiturage. C'est une activité commerciale. C'est comme si vous ouvriez un commerce sans permis, sans réglementation et vous me dites : Bien, ça, c'est une concurrence loyale. C'est impossible. Le covoiturage implique directement le partage des frais pour l'utilisation de l'automobile, aucune rémunération directe ou indirecte du conducteur, que les personnes voyagent ensemble sur un même trajet, une même destination; que les personnes voyagent ensemble sur un même trajet, une même destination. Le covoiturage commercial n'existe pas.

Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi. Il me semble que le point est clair. Il me semble que la loi est claire. Il me semble que le covoiturage, tel qu'on le connaît, est non seulement souhaitable, mais encouragé par tout le monde. Mais, lorsqu'on en fait un travail commercial, il est illégal. Est-ce que vous plaidez en faveur de le rendre légal dans sa forme actuelle? Je saisis mal.

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

• (19 h 50) •

M. Surprenant : En fait, M. le Président, ce qu'on souhaite évidemment, c'est qu'il y ait une équité, et puis une équité au niveau du fonctionnement, puis également une équité fiscale. Parce qu'on comprend que des UberX, là, ils ont des structures corporatives qui font que les revenus qu'ils perçoivent, qui est essentiellement à 20 % du montant que les gens vont charger aux gens qu'ils vont transporter, qui est retourné à Uber... et puis donc, au Québec, on parle d'une entité pour faire du marketing, et puis la rémunération qui est versée va vers des paradis fiscaux. Puis d'autres peuvent fonctionner différemment, mais, à tout événement, on comprend que l'industrie du taxi est source de revenus de taxation pour notre gouvernement alors que cette nouvelle industrie-là semble échapper au contrôle fiscal. Alors donc, finalement, bien on se tire dans le pied que de ne pas agir promptement au niveau, là, de législations, à mon avis, là-dessus.

Alors, je suis bien conscient, comme vous avez dit tantôt, qu'on parle d'environ 11 000 chauffeurs de taxi et d'au-delà de 4 000 propriétaires de taxi, et donc c'est 15 000 familles qui vivent directement, actuellement, de cette industrie-là. Cette industrie-là a de la pression de toutes parts depuis nombre d'années qu'on... puis je ne rechigne pas contre ces autres entités là, mais on parle de navettes, le 747 entre autres, qui va vers l'aéroport, il y a des transporteurs comme Communauto, qui est une belle industrie aussi mais qui évidemment va affecter, souvent dans les courtes distances,

l'industrie du taxi, il y a Nez rouge. Bon, on peut en nommer une panoplie, là, d'organisations qui se font, évidemment, ponctuelles puis qui vont chercher là où dans... ce sont des moments ou des circuits qui sont lucratifs, en fait, pour l'industrie du taxi. Donc, elle écope beaucoup, l'industrie, depuis l'arrivée non seulement des entreprises genre covoiturage, mais depuis des... Il y a des programmes qui ont été instaurés, il y a des circuits qui ont été instaurés au niveau d'autres types de transport depuis quelques années.

Alors, au niveau législatif, au niveau de l'opération d'un taxi, pour la bonne information des gens qui nous écoutent, là, on parle, au niveau des frais, d'un frais d'inspection biannuelle pour la voiture, d'environ 150 \$; un frais de permis qui est de 50 \$, environ, 55 \$ pour deux ans; un certificat d'antécédents judiciaires — effectivement, comme vous le mentionnez, c'est bien qu'on vérifie les antécédents des gens; il y a l'immatriculation du véhicule; le renouvellement du permis d'opération du taxi; également, il y a de l'assurance qu'il doit prendre, qui coûte environ 2 000 \$ par année; il y a une formation pour les chauffeurs de taxi qui est à environ 1 200 \$ par année, puis c'est sans compter, évidemment, comme vous le mentionnez, la valeur des permis d'opération d'un taxi : ils sont élevés, on parle d'environ 200 000 \$ actuellement. Donc, les coûts sont élevés, puis l'industrie du taxi, qui se sent actuellement prise dans un système où elle est affectée... en fait, il y a une législation qui lui est imposée, des coûts qui lui sont imposés, puis ça ne va peut-être pas assez vite actuellement pour aller s'assurer d'une équité au niveau du fonctionnement de tout ce qui est de transport d'individus.

Alors, comment vous entendez agir rapidement pour régler la situation? Je comprends qu'il y a eu des opérations, là, récentes, puis vous avez 37 ou 47 véhicules, là, qui ont été saisis... 37 voitures, mais les gens de l'industrie du taxi se plaignent que ça ne va pas assez vite et qu'ils écopent actuellement au niveau de leurs revenus, qui, soit dit en passant, ne sont pas substantiels. Alors, ça leur fait très mal. Comment entendez-vous agir ou instruire d'autres mesures en fait qui pourraient faire en sorte que l'industrie du taxi puisse passer au travers de la crise que l'on vit présentement, M. le ministre?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre, il reste un peu moins de deux minutes au bloc.

M. Poëti : O.K. Bien, d'abord, j'ai une question, moi, rapide : En fait, est-ce que je dois comprendre maintenant, à moins que je l'avais mal compris, que vous n'êtes pas en faveur d'UberX?

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

M. Surprenant : Vous voulez une réponse? En fait, nous, il y a une évolution qui s'est opérée au niveau de l'industrie, et puis on n'est pas contre cette évolution-là, mais on veut que ce soit juste pour tout le monde. En fait, les agissements qui ont été faits jusqu'à maintenant au niveau d'UberX puis des autres, à mon avis, c'est trop peu. Il faut que ce soit juste et équitable pour tous rapidement.

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

M. Poëti : Si je comprends que vous êtes contre UberX, c'est une bonne nouvelle.

M. Surprenant : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Poëti : C'est ça qui m'inquiète le plus. Alors, c'est que, si vous êtes UberX, c'est 248,58 \$ pour être un UberX. Pour être un propriétaire de chauffeur de taxi avec les permis, c'est 150 952,69 \$. Là, ce que je semble comprendre, c'est de dire : Voulez-vous balancer ça un peu, là, parce que je trouve, dans le fond, que ce n'est pas assez, 248 \$, par rapport à 150 000 \$? C'est que ce n'est pas ça le problème. Le problème, c'est que c'est illégal. Et, quand on saisit des véhicules, bien là, moi, il me semble que c'est assez incitatif à... Il n'y a pas trois semaines, il y avait une voiture UberX libre à Québec — je peux vous dire ça — une fin de semaine. Alors, ça commence à marcher, et on va continuer à le faire et on va continuer à saisir. Et, en même temps, ce que ça fait aussi, disons la vérité, M. le Président, les compagnies de taxi aussi s'adaptent aux nouvelles technologies, et il est maintenant possible d'avoir un taxi avec notre téléphone intelligent, ce qui ne l'était pas avant.

D'une certaine façon, cette compétition déloyale a donné comme un genre de coup de main dans le dos, d'impulsion aux chauffeurs de taxi en disant : Est-ce qu'on devrait se moderniser au niveau technologique? Maintenant, tout le volet des permis, tout le volet des antécédents, tout le volet évidemment qui entoure la formation est essentiel, et UberX ne l'offre pas, mais, plus loin que ça, la réponse claire, c'est que nous allons continuer à travailler contre UberX, ce que le monde entier fait actuellement.

Le Président (M. Reid) : Merci. Le bloc est maintenant terminé, le bloc...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, nous passons maintenant à un bloc du côté ministériel. M. le député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Merci. Merci, M. le Président. Non, on ne poursuivra pas sur...

Une voix : ...

M. Huot : On va changer de sujet, on va changer de sujet. Sécurité routière.

(Interruption) Pardon. J'aurais pu jeter ma gomme. Mais je sais que notre collègue de Chapleau a fait une longue envolée, je pense, hier sur le sujet. Je n'étais pas là. J'ai le droit de souligner mon absence, je pense, là.

Donc, je veux reprendre un peu mais entendre le ministre là-dessus, peut-être même Mme Tremblay, de la SAAQ, tout le volet Sécurité routière. Le bilan, depuis des années, s'améliore. Le bilan 2014 est sur le point, je pense, d'être rendu public... ou, en tout cas, prochainement, assez bientôt. Mais c'est un enjeu, on le voit, là. La SAAQ constamment a fait des campagnes de sensibilisation, des campagnes de pub sur l'alcool au volant, les textos, la fatigue. On a parlé tantôt du vélo, du partage de la route. Mais, on le voit, grâce à ces interventions-là, grâce aussi, probablement en grande partie, à l'amélioration de la sécurité des véhicules aussi, aux technologies qui sont disponibles, les coussins gonflables, renforcements — il y a toutes sortes de mesures dans les véhicules — le bilan s'améliore, mais il ne faut pas dire : On a un bon bilan, on s'assoit sur nos deux mains, puis c'est terminé. Il y a toujours place à l'amélioration. Vous avez mentionné tantôt dans une réponse : Un décès, c'est un décès de trop. Bien, je ne crois pas que la cible zéro soit possible, mais il faut se rapprocher le plus possible... il faut constamment diminuer le nombre de décès, le nombre de blessés, donc améliorer tout le temps le bilan de sécurité routière. Donc, il y a toutes sortes de mesures qui peuvent être prises. 2013, c'était le meilleur bilan depuis des années, depuis pratiquement toujours, même, je pense. On va avoir le bilan 2014 bientôt. C'était, 2013, la septième année consécutive qu'on avait une diminution; le nombre de blessés, aussi blessés graves, qui avait baissé de 12 % de moins même qu'en 2012; le «blessés légers» était en baisse aussi, un petit peu moins, 3 %. C'est le fruit de plusieurs actions, plusieurs mesures qui sont généralement assez unanimes, je dirais. Les parlementaires sont quand même derrière plusieurs des mesures. On peut se souvenir de... vous étiez là, M. le Président, je pense, sur les pneus d'hiver, entre autres. C'est une mesure qui a été prise récemment ici, l'obligation d'avoir des pneus d'hiver sur les véhicules à partir du mois de décembre.

Donc, on a eu des mesures pour le zéro alcool pour les 21 ans ou moins; augmentation graduelle de la limite de points d'inaptitude avant la suspension du permis; cours de conduite obligatoire qu'on a ramenés, qui avaient déjà été là par le passé; les grands excès de vitesse, 2008, qui ont été mis avec des amendes très, très, très salées; amendes doublées, excellente mesure, je pense, amendes doublées dans les zones de construction, sur les chantiers de construction, une bonne mesure, avec beaucoup, beaucoup de sensibilisation aussi auprès des usagers de la route, avec des mesures de contrôle aussi dans les zones de chantier; beaucoup de sensibilisation aux automobilistes, aux usagers de la route pour changer les comportements; responsabilisation des usagers aussi, mais toutes sortes d'équipements. Entre autres, on a rajouté les radars photo, des appareils de surveillance, aux feux rouges. On a des projets pilotes aussi sur les chantiers routiers dans la région de Montréal, la région de Québec. Je sais qu'on veut poursuivre le déploiement de ces appareils avec des nouveaux radars photo dans d'autres régions, un petit peu partout au Québec.

Et, il faut le dire, il y a quand même, malgré toutes ces mesures de sensibilisation... bien, entre autres, sur les chantiers routiers, il y a quand même eu plusieurs accidents. Donc, le message ne passe pas pour tout le monde. Il faut prendre la route pour le voir. Sur l'autoroute, par exemple, bien, quand la zone passe de 100 à 80, si vous ralentissez à 80, vous vous faites régulièrement pousser dans le derrière et vous vous faites dépasser. Les gens ne ralentissent pas, ne suivent pas nécessairement la limite. Ce n'est pas tout le monde qui le fait. Donc, il y a place à l'amélioration. Il y a de plus en plus de surveillance sur les chantiers routiers, il va continuer à y en avoir, c'est une excellente nouvelle.

Et, sur nos routes, dans notre bilan, on a un très bon bilan, comme je le mentionnais, mais, si on se compare avec des pays européens, le bilan peut être encore mieux. C'est toujours calculé par 100 000 habitants. Grande-Bretagne, ils sont les champions : 2,8 décès par 100 000 habitants. Nous autres, à titre comparatif, c'est 4,9. Donc, on fait des progrès, oui, absolument, mais on peut s'améliorer. Moi, je fais souvent le parallèle : Si vous courez le marathon en six heures, il y a place à l'amélioration. C'est plus facile de couper une heure, ou 1 h 30 min, ou deux heures sur votre temps avec de l'entraînement. Si vous êtes rendu à 3 h 10 min, 3 h 15 min, c'est beaucoup plus difficile d'améliorer votre temps, les efforts sont beaucoup plus importants pour la quantité de temps que vous allez diminuer. On ne court pas encore le marathon en 2 h 10 min, là, avec notre bilan, mais disons que quand même on a une très bonne performance.

Donc, il faut s'attaquer à des comportements des usagers de la route. Je pense que la ceinture de sécurité, c'est pas mal réglé. Bon, vous semblez douter. Il y a peut-être des choses à dire là-dessus.

Les questions de courtoisie. Encore, récemment, on a vu une scène assez spectaculaire avec une scie à chaîne il n'y a pas tellement longtemps. Donc, il y a des comportements comme ça sur la courtoisie et, disons, la rage au volant. Il y a eu des choses sur les courses de rue, il y a eu beaucoup de sensibilisation qui a été faite. Et je ne me souviens pas comment on appelait, là, les gens qui sont sur les...

• (20 heures) •

Une voix : ...

M. Huot : ...c'est ça, sur le toit des véhicules, on en entend moins parler, la sensibilisation a probablement fonctionné.

Facultés affaiblies par l'alcool : il y a eu, bon, beaucoup de sensibilisation. Malheureusement, il y a encore trop de gens qui le font. On a rajouté des choses. On voit une campagne de pub, de ce temps-ci, sur la drogue, sur la consommation de drogues et la prise du volant, une campagne de pub assez frappante, assez saisissante, je pense, qui doit fonctionner. Et il y a même des nouvelles méthodes de détection pour les policiers pour savoir si quelqu'un a consommé. Donc, il y a plusieurs choses qui se font : des campagnes pour la fatigue; sur, bon, le virage à droite — il y a eu des ajustements à y avoir aussi; sur la vitesse, on en a parlé. Et je parlais tantôt, aussi, des technologies ou des améliorations aux véhicules. Il y a

plusieurs choses, je l'ai mentionné : les coussins gonflables, la ceinture, il y a les pneus d'hiver, siège d'auto pour enfant, qui est une autre chose qui est importante.

On fait plusieurs choses pour sensibiliser, mais aussi aux types d'usagers de la route. On a les automobilistes, mais il y a une réalité aussi, il y a les cyclomoteurs. Il y a des adolescents sur nos routes qu'il faut rejoindre. Et, moi, ça a été un débat à la maison, j'ai des ados : Je peux-tu avoir un permis? Non. Je ne suis pas à l'aise avec ça. Pourtant, j'avais un scooter à 14 ans. Disons qu'il y a une certaine crainte, une certaine nervosité, mais c'est une réalité qui est là. On a parlé des vélos plus tôt aujourd'hui. On a, bon, des motocyclistes évidemment, aussi, il y a d'autres véhicules sur la route aussi. Dans certaines régions, il y a une réalité avec des véhicules agricoles, par exemple, ça fait que c'est une autre réalité. Il y a eu des cas par le passé.

Donc, je veux savoir un peu le bilan qu'on trace — on aura sans doute une annonce, dans les prochaines semaines, là, sur le bilan 2014 — mais sur la vision du ministre pour la prochaine année en matière de sécurité, sur les stratégies pour le futur. Ça a bien fonctionné. Est-ce qu'on change de stratégie ou on poursuit un petit peu, on y va dans la continuité pour les prochaines années? Puis j'aimerais ça aussi peut-être avoir un mot sur *conduistavie.com*, qui est un site qui est présenté pour faire beaucoup de sensibilisation. Je ne sais pas combien on a consacré pour ça. C'est quelque chose qui fonctionne bien, qui a l'air bien efficace. Peut-être qu'on pourra nous glisser un mot de jusqu'à quel point ça a été un succès. On a monté une application, on a monté quelque chose qui semble bien fonctionner. Quelles sommes ont pu être consacrées à *conduistavie.com*, qui se situe dans l'ensemble des mesures de prévention, de l'importance qu'on accorde à la sécurité routière, qui s'adresse principalement aux jeunes conducteurs, je pense, ou aux plus jeunes?

Donc, j'ai mis plusieurs sujets, là, sur la table, plusieurs dossiers. Et puis, en même temps, est-ce qu'on est en mesure de dire : Sécurité routière au Québec, c'est tant de millions qu'on consacre à ça, puis on va continuer à consacrer tant de millions à ça pour les prochaines années? Puisqu'on est en étude de crédits, on peut parler même des montants qui sont consacrés à certains sujets, à certains domaines. Et, la sécurité routière, je pense que c'est assez essentiel d'en parler et de continuer à mettre des montants quand même assez importants.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Vanier-Les Rivières. M. le ministre.

M. Poëti : Bien, merci, M. le Président. Merci, M. le député de Vanier-Les Rivières. En fait, c'est que vous avez mis la table sur un sujet qui est fort important, celui de la sécurité routière. Et, étonnamment, je dirais que j'ai plus l'opportunité d'en parler peut-être que ma collègue qui est à la Sécurité publique, parce que les actions reliées du ministère et évidemment des organismes reliés, donc de la Société de l'assurance automobile du Québec, à qui je veux rendre hommage ce soir, évidemment à sa présidente, qui est ici avec moi, Mme Tremblay, mais également à son équipe, parce que les résultats d'un travail comme celui-là, les résultats qu'on a au Québec sur un bilan tout à fait exceptionnel... Entendez-moi bien, vous l'avez souligné tantôt, et je me sens obligé de vous le redire : Un mort, un blessé, c'est un mort de trop, c'est un blessé de trop.

Revenons dans les années 1945 pour obtenir un bilan de moins de 400 morts, qui est le bilan de l'année dernière — en fait 2013 — 2014, on l'aura dans quelques semaines — moins de 400 morts. Et on avait, en 1945, 200 000 véhicules automobiles dans notre parc routier. Aujourd'hui, on a 6 millions de véhicules automobiles, 6 millions de véhicules automobiles pour un peu moins que 400 morts sur nos routes; quand même, des chiffres qui parlent par eux-mêmes. Il faut aussi se souvenir que, dans les années 70, 75-76... 2 300 morts chaque année sur nos routes, 2 300 morts chaque année sur nos routes. Essentiellement, comment on est arrivés là, comment on est arrivés à améliorer ce bilan-là? Vous avez fait mention tantôt de certains intervenants qui ont collaboré directement. Évidemment, essentiellement, on va souligner le travail de la Société d'assurance automobile du Québec, mais soulignons également le travail de la table de la sécurité routière, soulignons le travail des policiers, soulignons le travail de la prévention, soulignons le travail des constructeurs automobiles. D'une certaine façon, ironiquement, la technologie de la formule 1 a amené, dans les voitures conventionnelles, des protections de sécurité accrue : l'antipatinage; les freins ABS; la ceinture de sécurité; la force évidemment de la boîte de protection des véhicules; les coussins gonflables; la ceinture de sécurité, j'ai souri quand vous l'avez mentionnée, parce qu'étonnamment nos jeunes conducteurs aujourd'hui, qui n'ont pas connu la période où vous pouviez conduire sans la ceinture, dans certains cas, commencent à la délaissier, et ce pourquoi les jeunes sont éjectés de leurs véhicules lors d'impacts, et qui, dans bien des cas, n'auraient pas eu des blessures mortelles s'ils avaient porté leurs ceintures et étaient restés à l'intérieur... sont écrasés par le véhicule lors évidemment de tonneaux et d'accidents graves ou carrément éjectés.

Un bilan exceptionnel, et je veux rendre hommage aussi aux citoyens du Québec sur la conscientisation des problématiques reliées à la sécurité routière. Vous avez souligné l'alcool au volant, Nez rouge. Bravo à M. De Koninck, qui a initié, à l'époque, avec M. André Arthur, lors d'un soir de discussion dans un bar, qu'est-ce qu'on pourrait faire pour améliorer, les gens qui prennent leurs voitures avec les facultés affaiblies, et ils ont décidé ensemble : On fait-u quelque chose? Et André Arthur de dire : Bien, moi, avec la radio, je vais pouvoir faire quelque chose, je vais pouvoir pousser sur cette information-là, puis toi, Jean-Marie, tu vas m'aider. Bien, M. De Koninck avec M. Arthur ont participé directement à la création de Nez rouge et aux résultats qu'on connaît aujourd'hui, qui sont tout à fait fantastiques. D'ailleurs, nous avons nommé, sur le conseil d'administration de la Société d'assurance automobile, M. De Koninck il y a quelques semaines...

Une voix : ...

• (20 h 10) •

M. Poëti : ... — non, ça, M. Arthur, ce n'est pas tout de suite — il y a quelques semaines, sur le conseil d'administration de la Société d'assurance automobile du Québec, premièrement pour sa grande expertise mais, deuxièmement, en hommage au travail qu'il a fait pour l'ensemble des citoyens du Québec. L'époque est révolue où les gens conduisaient avec une bière dans la voiture ou en consommant de l'alcool.

Toutes ces raisons-là, toutes ces actions-là ensemble nous amènent au bilan que nous avons actuellement. Cette année, le budget de la sécurité routière... une bonne question. Mais déjà, en parallèle, 4,9 milliards de dollars sur l'investissement du ministère des Transports sur les routes du Québec. Et qu'est-ce qui guide notre orientation? Le maintien des actifs. C'est-à-dire, on ne va pas laisser déperir, pour une raison de sécurité, des infrastructures, des structures. Deuxième chose, la sécurité routière. Est-ce que c'est dangereux? Est-ce qu'il y a des accidents? Est-ce qu'on peut modifier un tronçon, une courbe, une lumière, la signalisation? Ça guide nos actions.

Tous les montants directs ou indirects sont difficilement quantifiables parce qu'ils viennent de partout. Ils viennent de partout, et la raison pour laquelle ils viennent de partout bien nous amène directement dans la conscientisation de tous et chacun sur ce qu'on doit faire pour améliorer notre conduite. L'exemple des textos au volant est catastrophique — nouvelle technologie. Lorsqu'on a fait la réglementation sur les téléphones intelligents... non, on l'a fait sur les téléphones, nos téléphones n'étaient pas intelligents. Aujourd'hui, ils le sont devenus, et la problématique des textos et des courriels est majeure. Alors, on a déjà réagi rapidement avec le mode de règlement qui nous permettait d'augmenter d'un point et de passer à quatre points de démerite. Certains disaient : Mais juste un point, M. le ministre, ce n'est pas beaucoup. Vous avez raison, mais les jeunes personnes et les nouveaux citoyens qui sont moins jeunes qui commencent un permis de conduire ont quatre points de démerite. Une seule infraction fait retirer, lors de la condamnation, le permis de conduire; une saisie de trois mois, impact direct sur les assurances, impact direct sur le prix du permis. On est en avant de points de répression importants. La venue des cours de conduite, on salue le travail de la Société d'assurance automobile du Québec dans ce domaine-là, parce qu'on avait une problématique, et je l'avais décrite avant d'être en politique : Comment se fait-il que nos jeunes conducteurs n'ont pas le privilège, mais surtout l'obligation de comprendre ce que c'est, conduire une voiture, et surtout les conséquences reliées à une conduite téméraire?

Alors, s'il y a un dossier au Québec dont on doit être fiers, c'est bien celui de la sécurité routière. Pourquoi? Parce que tous et chacun y ont investi du temps, des connaissances, de l'argent, de l'expertise et de la prévention. Et ça, on est devant un succès vraiment important.

Dans quelques semaines, on aura le bilan de cette année. Bon. Je ne veux pas donner des chiffres trop tôt, mais je pense que la société va nous donner des bonnes nouvelles. Je pense que la tendance va se maintenir d'une façon positive. Et ça, ce que ça veut dire, c'est qu'on a été chanceux. Cette année on n'a pas augmenté, on a été chanceux. Quelqu'un disait : La chance, c'est comme ça qu'on appelle le talent des autres. C'est le talent de tous et chacun ensemble qui nous amène aux résultats qu'on vit aujourd'hui.

Le Code de la sécurité routière, parlons-en, intimement relié à la conduite des gens parce que ça nous guide, c'est pour tout le monde. Cependant, la modernisation du code, à mon avis, était bien nécessaire. Et, dès mon arrivée, avec évidemment le ministère des Transports et la Société d'assurance automobile, ce qu'on a connu concernant les cyclistes et l'appel qu'on a fait, au printemps l'année dernière, à tous sur le partage évidemment de la route et que ça ne soit pas, comme je disais tantôt, le poids, la longueur, la grosseur qui gagne... Alors, si vous êtes un camion, vous gagnez sur une auto; si vous êtes une auto, vous gagnez sur un cycliste; si vous êtes un cycliste, vous gagnez sur un piéton. Ça ne peut pas être comme ça. Et, malheureusement, il y a encore une partie de témérité dans la façon de conduire de la part des gens. La courtoisie au volant, c'est une notion importante.

Vous avez souligné les campagnes de prévention, les campagnes, je vais les appeler, de publicité. Nous avons annoncé la journée même où, de trois à quatre points, la loi, la réglementation a changé sur tous les panneaux du ministère des Transports. Dès le matin, partout au Québec... Et, si vous avez circulé en voiture depuis une semaine, si vous n'avez pas vu une seule fois un panneau vous dire : Réglementation, trois points à quatre points, bien là, là, je suis inquiet, parce que ça veut dire que vous n'avez pas trop, trop d'acuité au volant, là. On l'a mis partout au Québec et on va continuer de le faire. Pourquoi? L'objectif ce n'est pas faire donner des billets, l'objectif, c'est s'assurer évidemment que les gens n'aient pas le téléphone au volant, n'aient pas le texte au volant. Et on a des projets pilotes qui s'en viennent. On essaie évidemment de travailler avec des partenariats privés pour que, le long de la 40 ou la 20, des grandes autoroutes, vous arrêtiez à une halte, et ça serait une halte texto, une halte courriel où du Wi-Fi serait présent là, et que, si vous avez absolument besoin de prendre vos messages parce que vous n'êtes pas capable de rester plus qu'une heure sans regarder votre téléphone, bien vous vous immobilisez là, si vous avez quelque chose à transférer sur votre ordinateur, vous avez besoin de puissance, que le Wi-Fi soit là, et je pense que c'est le privé qui devrait être en partenariat avec nous.

Alors, ce sont des nouvelles actions qui, à peine il y a quelques années, étaient pratiquement impensables. Tous et chacun doivent faire un pas vers l'avant pour aller plus loin. La table de sécurité routière a été de fort conseil, a été de bon conseil. On va continuer dans cette génération-là, on va continuer dans cette philosophie-là, mais en même temps soyons capables de se moderniser, et, dans le code, voici une belle occasion de moderniser le code.

Les cyclistes, les cyclistes, parlons-en, de dramatiques accidents, mais, en même temps, est-ce que les cyclistes doivent aussi partager la route avec tous? La réponse, c'est oui. Et, lors d'une rencontre avec l'ensemble des gens, des spécialistes du vélo, ils nous ont fait part de leurs recommandations, de leurs opinions. M. Garneau a été un fidèle collaborateur, un conseiller pour nous guider dans nos réflexions dans la modernisation du code. Et, début de la prochaine session — ça pourrait être serré pour celle-ci, c'est pourquoi je ne veux pas m'y engager, mais, si ce n'est pas à la fin de cette session, au début de l'autre — un dépôt d'un projet de loi qui, vous le comprendrez tous encore une fois, ne me permet pas davantage de donner de détails mais qui va venir moderniser notre Code de la sécurité routière dans un seul objectif, M. le Président : sauver des vies.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous aurons l'occasion d'en reparler sûrement d'ici à la fin de la soirée. On passe maintenant à un bloc de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, toujours sur le péage du pont Champlain, le ministre nous disait tantôt qu'il avait envoyé une lettre, là, au ministre fédéral, du Canada. Donc, s'il peut nous déposer la lettre, là, qu'il lisait devant nous... Et, concernant le péage, est-ce que le ministre a une indication à l'effet que le péage ne sera pas inclus dans le contrat, les clauses guidant le péage ne seront pas incluses dans le contrat qui devra se signer en juillet 2015?

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

M. Poëti : Écoutez, à ce stade-ci, la négociation, en fait, et la signature du contrat avec évidemment le gouvernement fédéral, va se faire et, j'ai compris, selon les informations que je détiens, d'ici quelques semaines. Tous les aléas du contrat, les tenants, les aboutissants, ce type de demande que la députée de Vachon exprime vont se retrouver assurément dans le contrat. Malheureusement, je ne fais pas partie des décideurs du contrat, mais je peux au moins vous rassurer que d'aucune façon on n'a changé notre position et que, pour nous, le péage n'est pas acceptable sur le pont Champlain compte tenu qu'il s'agit de la même structure.

Je vais déposer, M. le Président, la lettre de 22 décembre 2014 adressée à M. Denis Lebel concernant nos discussions sur le péage du pont Champlain.

Document déposé

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, M. le Président, si je comprends bien les propos du ministre, il partagerait — je le mets au conditionnel, je vais attendre une confirmation — mon opinion quant au fait que, dans le contrat qui serait signé dans quelques semaines... inclurait fort probablement des clauses concernant le péage.

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

M. Poëti : Il est impossible de le confirmer ni dans un sens ou dans l'autre. Est-ce qu'il pourrait y avoir des clauses? Je le crois possible. Maintenant, je ne suis pas signataire de ce contrat-là, je ne suis pas partenaire de ce contrat-là sur la construction, alors il m'est impossible de pouvoir confirmer ou infirmer cette possibilité-là.

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

• (20 h 20) •

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, je comprends que le gouvernement du Canada n'a pas partagé ces informations-là avec le ministre et que le ministre n'est pas au courant de ce qui va se négocier. Moi, je trouve ça inquiétant.

Je trouve ça inquiétant, parce que, vous savez, un contrat de cette ampleur-là qui va se signer d'ici quelques semaines, entre 3 et 5 milliards, selon les informations de médias... c'est certain qu'un consortium qui va signer un tel contrat, qui va s'engager dans des dépenses de cette ampleur-là va s'assurer d'avoir dans le même contrat les revenus qui vont compenser pour les dépenses, sinon le risque serait beaucoup trop grand. Donc, il est fort à parier qu'il y aura des clauses concernant les revenus, donc concernant le péage, dans ce contrat-là. Et, une fois que le contrat sera signé dans quelques semaines, il sera trop tard.

Donc, je repose ma question au ministre. Je comprends qu'il est contre et qu'il rejoint notre position dans ce sens-là, contre le péage sur le pont Champlain, mais d'écrire une lettre au ministre du Canada, ce n'est pas suffisant. Là, je crois qu'il y a urgence d'agir, parce que, dans quelques semaines, le contrat sera signé, selon les dires du ministre fédéral des Transports. Et, une fois que ce contrat-là signé, il sera très difficile de revenir en arrière. Donc, je repose donc ma question : Quelles sont les autres démarches envisagées, au-delà de la lettre qui a été envoyée au mois de décembre, pour faire en sorte qu'il n'y ait pas de péage sur le pont Champlain, le futur pont Champlain ici, dans la région métropolitaine, avec tous les effets négatifs que cela engendrera sur la congestion mais sur le développement économique? Parce que ce n'est pas juste une question de congestion, là. Ça a un gros impact sur tout le développement économique de Montréal et l'ensemble de la région métropolitaine, de la Rive-Sud. Donc, quelles sont les autres actions envisagées?

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

M. Poëti : M. le Président, je voudrais quand même rajouter : elle a demandé la lettre, nous la lui avons transmise sans aucune difficulté. J'ai aussi dit, lorsque vous aviez posé la question précédemment, que j'ai parlé à plusieurs reprises au ministre Lebel. J'ai dit tantôt : On a eu des rencontres, on a eu des discussions, on a eu des discussions téléphoniques, on a eu des discussions en personne, à plusieurs reprises, sur plusieurs sujets et, très régulièrement, sur le pont Champlain. D'ailleurs, à chaque fois qu'on a des discussions qui touchent une collaboration avec le fédéral, je souligne que notre collaboration est excellente, effectivement. Sur le pont Champlain, cependant, on ne s'entend pas, et je le dis à chaque fois. Et, si on faisait une recherche médiatique, la députée de Vachon verrait que j'ai dû répéter ça... si je ne l'ai pas répété 50 fois, là, honnêtement, je l'ai répété souvent.

Donc, il faut quand même rectifier les faits. Il ne s'agit pas que d'une seule lettre. Je me suis exprimé aussi publiquement, à plusieurs reprises, sur les effets. Et je n'avais pas besoin... parce que, bon, ma vie antérieure m'a quand même permis d'avoir certains avantages sur la connaissance des problématiques reliées à la circulation, et il était clair

pour moi sans prendre aucun rapport que la conséquence d'un péage sur un seul pont serait vraiment importante. Donc, je veux rassurer la députée de Vachon, des discussions, il y en a, des discussions, il y en aura, et je ne laisserai pas, tant et aussi longtemps que nous n'arriverons pas à nos fins, le gouvernement fédéral cesser d'en parler, ce n'est pas vrai. On va continuer de le faire.

Maintenant, quant au volet du contrat, je suis obligé de vous dire, M. le Président, qu'il ne m'est pas possible de faire partie et d'être signataire du contrat qui est un projet entre 3 et 5 milliards qu'on a entendu du gouvernement fédéral. Ce n'est pas un choix que j'ai, c'est une particularité très claire du gouvernement fédéral qui ne me permet pas d'être signataire de ce contrat-là.

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

Mme Ouellet : Oui. Mais je comprends qu'il y a eu une lettre, que vous en avez parlé à plusieurs reprises, que le ministre s'est exprimé publiquement, mais clairement ce n'est pas suffisant, clairement il n'est pas écouté de la part du gouvernement du Canada. Je comprends que le ministre des Transports du Québec n'est pas signataire, malheureusement, de cette entente-là, mais ça ne l'empêcherait pas d'avoir des informations toutefois en ce qui concerne le péage. Mais je comprends que, du côté du gouvernement du Canada, il n'y a aucune collaboration à cet effet. On voit, là, que parler, ce n'est pas suffisant. On voit que s'exprimer publiquement, ce n'est pas suffisant.

Est-ce que le ministre entend prendre d'autres actions? Parce que, là, il est vraiment urgent de pouvoir agir. Dans le passé, il y a eu des délégations qui se sont organisées, sur d'autres dossiers à Ottawa, qui ont donné des résultats. Est-ce que le ministre, au-delà d'envoyer une lettre, au-delà de parler au téléphone puis au-delà de s'exprimer publiquement, entend prendre des actions plus importantes pour faire en sorte qu'il n'y ait pas de péage sur le pont Champlain? Ça va être des conséquences désastreuses pour Montréal et la Rive-Sud. Et un contrat est en préparation actuellement dont le ministre n'est pas au courant d'aucune espèce de façon concernant les clauses et concernant à savoir si le péage va en faire partie.

Est-ce que le ministre va agir de façon plus concrète et va mobiliser? Il y a des gens, il y a une unanimité sur la Rive-Sud et à Montréal. Je suis certaine qu'avec la collaboration qu'il a, il pourrait organiser un déplacement à Ottawa avec le maire de Montréal, avec les maires et mairesses de la Rive-Sud pour signifier de façon beaucoup plus concrète le désaccord. Est-ce qu'il y a d'autres actions avant qu'il ne soit trop tard?

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

M. Poëti : Bon. M. le Président, je me réjouis du propos de la députée sur la collaboration avec les maires. Ça, c'est une bonne nouvelle. L'hypothèse que la députée de Vachon exprime ici sur le fait qu'il y aura un péage... actuellement, elle ne peut le confirmer, ni moi, et elle ne peut non plus deviner ou laisser entendre qu'il y aura entente avec le consortium dans un sens ou dans l'autre.

Je veux la rassurer et rassurer l'ensemble des citoyens du Québec. Lorsqu'on négocie, lorsqu'on fait du travail stratégique, lorsqu'on a un objectif, on prend les moyens pour y arriver, et je le fais. Mais il ne serait vraiment pas tout à fait habile de commencer à dévoiler la façon dont je travaille pour arriver à nos fins et pour être certain qu'il n'y ait pas de péage sur le pont Champlain. Il va passer encore pas mal d'eau sous l'ancien avant de voir un péage, je peux vous dire ça, et j'ai toujours confiance, espoir et j'ai la conviction qu'on n'aura pas de péage sur le pont Champlain, M. le Président.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Écoutez, j'entends le ministre. L'espoir, c'est bien beau, mais il y a un contrat qui va se signer, et, comme je le disais, un contrat qui engage 3 à 5 milliards serait assez surprenant qu'il n'y ait pas de clause pour aller chercher les revenus. Le ministre ne sait même pas si les clauses du péage vont être à l'intérieur de ce contrat-là. Et est-ce que le ministre va attendre qu'il soit trop tard avant d'agir? Parce que l'espoir, c'est bien beau, là, mais ce n'est pas avec de l'espoir qu'on va pouvoir régler le problème du péage, ça va être avec de l'action.

Donc, moi, j'incite donc le ministre à plus d'action dans ce dossier-là, parce que, si des clauses de péage — et c'est fort probable que ce soit le cas — sont incluses dans le contrat qui sera signé dans quelques semaines, il sera, à ce moment-là, trop tard. Le détail de montant du péage ne pourra peut-être être dévoilé seulement que vers 2018, mais ce sera encadré sûrement par des clauses à l'intérieur du contrat, parce que comment le consortium pourra se garantir des revenus s'il s'engage à faire des dépenses de 3 à 5 milliards? Il y aura donc un lien, d'une façon ou d'une autre. Et je crois que le ministre se doit d'être plus actif. Et il y a des consensus larges qui se sont établis dans la région métropolitaine et sur la Rive-Sud sur ce dossier-là, donc je l'incite à plus d'action.

Deuxième dossier, celui de la ligne bleue, donc, la prolongation de la ligne bleue. Dans le journal *Le Devoir* du 5 février 2015, il est indiqué que le ministre des Transports a donné un mandat à l'agence métropolitaine des transports pour qu'elle examine d'autres options que le métro. Donc, est-ce que le ministre peut nous confirmer le montant de ce mandat-là à l'agence... c'est ça, à l'Agence métropolitaine de transport et est-ce qu'il peut aussi nous confirmer l'échéancier?

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

M. Poëti : Alors, M. le Président, pour répondre à la même question, mais la fin de la première, continuité de la deuxième : Avec des si, on va à Paris, et «fort probable», ça ne veut rien dire. Mais il y a quelque chose qui n'est pas fort probable, c'est une élection bientôt. Et, des contrats, j'en ai vu de toutes les sortes, qui incluent des montants faramineux.

De définir et de sous-entendre quel sera le contrat est actuellement impossible, Mme la députée, et vous ne pouvez pas tenir ces propos-là. Donc, moi, de mon côté, avec les informations que je détiens, la façon dont je négocie, la façon dont je travaille, la façon dont on travaille le dossier, je ne suis pas inquiet, nous sommes toujours sur notre plan de match : nous ne voulons pas de péage sur le pont Champlain, point à la ligne, et nous prenons les moyens pour y arriver. Et je ne vis pas que d'espoir, je suis réaliste.

Dans sa deuxième demande, elle a précisé : Sur la demande qui a été faite à l'AMT, sur le prolongement de la ligne bleue. Si elle le désire — M. Girard est ici — il pourrait vous donner l'information que vous demandez.

• (20 h 30) •

Le Président (M. Reid) : Alors, M. Girard, à vous la parole.

M. Girard (Nicolas) : Oui. Alors, par rapport à la question, pour le financement, le montant des études préliminaires pour un mode de surface a été établi à 425 500 \$ et il va être imputé au projet de métro, mais il va être augmenté, là, du même montant pour préserver l'enveloppe qui avait déjà été dévolue au niveau de l'Agence métropolitaine de transport. Donc, il y aura un réaménagement du PQI, là, pour nous permettre d'absorber cette somme de 425 500 \$, et, au niveau des études, je vais vous expliquer un peu la façon dont on va fonctionner. Nous allons dans un premier temps, à l'étape I, faire une identification du mode de surface optimal, c'est-à-dire qu'on va étudier trois modes alternatifs — le tram-train, le tramway et le SRB — ça devrait être complété d'ici quelques jours, et on va faire une analyse multidomaine qui vise à faire une analyse comparative de différents éléments qui vont nous permettre de choisir une solution plutôt qu'une autre, et on sera en mesure, par la suite, de passer à l'étape II, où on va comparer les perspectives d'utilisation d'un mode de surface et de métro. Donc, ça comprend une analyse de préféabilité technique, une étude préliminaire d'achalandage et une estimation préliminaire des coûts, et nous allons par la suite, en septembre, être en mesure de présenter les résultats au gouvernement... de cette étude-là, et le gouvernement, à ce moment-là, devra décider s'il décide d'intégrer un mode de surface à la préparation du dossier d'opportunité, qui est prévu pour décembre 2015. Je ne sais pas si ça répond à votre question.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, ce que je comprends, c'est qu'il y aura un montant supplémentaire actuellement de 425 000 \$ affecté au projet de la ligne bleue et que ce montant-là pourra être augmenté encore suite au choix d'inclure ou non, là... Si ce n'est pas inclus, ça n'augmentera pas, mais, si on a le choix d'inclure un autre mode alternatif dans l'étude de l'analyse de... non, dans l'étude de faisabilité, à ce moment-là, l'étude de faisabilité augmentera de coût également.

M. Girard (Nicolas) : Comme je vous ai indiqué, dans le fond, on va faire des études préliminaires, la demande qui a été formulée par le ministre le 30 janvier dernier, je vous ai expliqué les deux étapes. Au terme de ces deux étapes-là, en septembre, nous allons présenter les résultats au gouvernement, et le gouvernement décidera s'il souhaite que nous intégrions un mode de surface dans la préparation du dossier d'opportunité, qui doit être déposé en décembre 2015. Mais le mandat que nous avons reçu est à l'intérieur d'une enveloppe de 425 500 \$. C'est ce qui a été convenu avec le gouvernement.

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

Mme Ouellet : Oui. Et, si un mode de surface doit être inclus dans... vous appelez ça l'étude d'opportunité de décembre 2015...

M. Girard (Nicolas) : Un dossier d'opportunité. En vertu de la directive sur la gouvernance des grands projets, il doit y avoir un dossier...

Mme Ouellet : «Dossier d'opportunité», c'est bon?

M. Girard (Nicolas) : Oui. Voilà. C'est bon.

Mme Ouellet : Dans le dossier d'opportunité, est-ce que vous allez être capable, dans ce laps de temps là, d'être quand même capable de déposer le dossier d'opportunité ou vous devriez allonger les délais?

M. Girard (Nicolas) : Si nous décidons... Écoutez, c'est difficile pour moi de me prononcer, dans la mesure où on va attendre d'avoir l'étape I, l'étape II, de déposer les résultats au gouvernement, et, à partir de la décision qui sera prise, nous serons en mesure de donner des indications au gouvernement sur le calendrier, sur le budget. Par rapport à votre question si spécifique, le montant, c'est 425 500 \$, et je vous ai indiqué qu'on remettrait le résultat de cette analyse-là le 30 septembre. Pour le reste, c'est difficile pour moi de vous donner un nouvel échéancier ou un enjeu budgétaire supplémentaire, puisqu'il va falloir faire l'évaluation. Comme agence, il est trop tôt pour nous pour répondre à cette question-là.

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

Mme Ouellet : Oui. Est-ce qu'il serait possible que l'échéancier prévu pour décembre 2015 soit remis en question en fonction d'ajout de modes alternatifs de surface?

M. Girard (Nicolas) : J'ai répondu à votre question. Au terme du dépôt des études préliminaires pour le mode de surface, qui sera complété en septembre, nous allons présenter les résultats au gouvernement, et le gouvernement décidera s'il souhaite que nous intégrions un autre mode, mais il est difficile pour l'agence, pour le moment, de se prononcer sur des coûts supplémentaires ou sur un échéancier tant et aussi longtemps que nous n'aurons pas déposé l'étude préliminaire qui nous a été demandée par le ministre.

Donc, je serai en mesure de répondre à votre question au terme du dépôt de cette étude-là en septembre et de la demande ou non qui sera formulée par le gouvernement de l'intégrer dans le dossier d'opportunité.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, je comprends qu'il est possible que les échéanciers soient allongés et que les coûts soient augmentés suite à cette demande-là.

Est-ce qu'il est possible que l'échéancier de 2020 pour la mise en service qui était prévue soit remis en question?

M. Poëti : Écoutez, M. le Président, en fait, pour répondre à la députée de Vachon, on est encore sur des si : «Si, si, si.» Alors, dans les faits, on a exprimé clairement la décision du gouvernement, on a exprimé clairement les attentes du gouvernement à travers ces études-là et on va suivre l'échéancier.

À ce stade-ci, il me semble qu'on voudrait entendre qu'on va retarder la chose. Ce n'est pas le cas. Je tiens à le souligner, d'aucune façon on ne va s'organiser pour retarder le projet.

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

Mme Ouellet : Oui, M. le Président. En fait, ces craintes-là sont partagées, et c'est certain qu'on regarde dans le futur, et sont partagées particulièrement par le maire d'Anjou, qui pense que, et je le cite, «je pense qu'ils sont tout simplement en train d'acheter du temps», et qui est inquiet de voir que peut-être les échéanciers soient remis en question, et, quant à lui, là, le train de surface ou aérien est totalement irréaliste. Donc, ça, c'est quelque chose de tout à fait nouveau qui est arrivé, là, en janvier cette année, d'ajouter ces études-là avec un coût de 425 000 \$ avec trois alternatives, même des autobus où on va rajouter, là, des transferts, donc du temps supplémentaire. Donc, c'est parfait, on a l'information.

Est-ce que le ministre accepterait de déposer — je ne sais pas si ça s'est fait par écrit, là, par lettre — le mandat en deux étapes, là, qui a été présenté par l'AMT, donc les échanges qui ont eu lieu, là, entre le ministre et l'AMT pour ce mandat-là supplémentaire concernant la ligne bleue?

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

M. Poëti : Écoutez, je n'ai pas d'objection. Je ne crois pas qu'on l'a avec nous ici, mais évidemment on l'a. J'aimerais que la députée de Vachon puisse, vu qu'elle a des discussions régulières avec le maire de ville d'Anjou... de le rassurer, parce que les avis de réserve viennent à échéance en 2016, et les avis de réserve sont fort importants, et on peut les renouveler pour deux ans seulement, alors, ce qui fait une échéance de 2018. Alors, rassurez-le, parce qu'ils viennent à échéance en 2016, et on peut les renouveler une autre fois : 2018.

Alors, moi, je pense que, encore une fois, c'est sûr que le changement, ça surprend, l'innovation également, et la créativité, bien, probablement plus. Et c'est ce qu'on a fait preuve depuis qu'on est arrivés. La preuve : le transport collectif, l'entente avec la Caisse de dépôt. Et, à partir de là, ça peut étonner la députée de Vachon lorsqu'il y a de la créativité, de l'innovation, mais il y a un seul objectif à ça, c'est donner un meilleur service aux citoyens et être capables de voir, avec notre argent et notre capacité financière actuelle, de trouver la meilleure chose à faire et peut-être, un jour, de relier le SRB Pie-IX, Notre-Dame, le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, le West Island, l'aéroport de Dorval. C'est une vision globale, ce pourquoi il est bienvenu de revoir l'ensemble de la gouvernance en transport collectif pour identifier évidemment les priorités. Et, le dernier point, je pense qu'il y a une excellente nouvelle, si on a suivi un peu l'actualité, qui touche le budget fédéral, où il y a un nouveau pont... un nouveau fonds, pardon, d'investissement dans le transport en commun — alors, ça sera un pont, prenons-le comme ça — pour 750 millions, 750 millions la deuxième année et 1 milliard la troisième année. Voici des possibilités financières intéressantes qui pourraient s'avérer utiles au moment opportun.

Le Président (M. Reid) : Il reste 20 secondes si vous voulez faire un commentaire.

• (20 h 40) •

Mme Ouellet : Oui. Le fonds du côté du fédéral... malheureusement, ce fonds-là exige que les projets se fassent par PPP et par privatisation. Est-ce que le ministre a donc l'intention de privatiser le transport collectif à Montréal pour avoir accès au fonds fédéral?

M. Poëti : Je suis obligé de vous corriger, Mme la députée de Vachon, en tout respect, ce n'est pas obligatoire que ça soit en PPP, et il y a une ouverture pour l'élargir non seulement en PPP. C'est inexact.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons passer maintenant à un bloc ministériel, et je donne la parole au député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Merci, M. le Président. Je voudrais revenir rapidement, quelques minutes, sur la question de sécurité routière. Je vais faire sourire la députée de Vachon, j'en suis certain. J'ai essayé deux fois d'entendre Mme Tremblay, de la Société de l'assurance automobile. En le demandant une troisième fois, je vais peut-être l'entendre.

M. Poëti : Vous allez l'entendre, M. le député, ça va me faire plaisir. Mais il fallait que je la félicite avant, je suis désolé.

M. Huot : Exactement. Parce que, dans la fin de ma question tout à l'heure, j'avais parlé de *conduistavie.com*. On n'a peut-être pas assez mentionné les 16-24 dans le bilan routier. *Conduistavie.com* s'adresse spécifiquement aux 16-24 ans. On aura un nouveau bilan bientôt. Je suis convaincu que les 16-24 vont encore être surreprésentés dans les accidents de la route.

Donc, spécifiquement, peut-être un mot, dans le bilan routier, encore sur les 16-24 mais spécifiquement sur *conduistavie.com*. Ça a été lancé en 2013 par des capsules Web. C'est un site qui s'adresse aux 16-24, comme je disais, avec plusieurs questions-réponses, là, si on veut, les conséquences de certaines actions, de l'alcool au volant. Il y a toutes sortes d'informations. On veut faire ça un peu sur le volet interactif, un peu jeu. Je ne sais pas jusqu'à quel point il y a des intervenants dans les écoles, par exemple, qui se servent de ça pour sensibiliser les jeunes de secondaire IV, secondaire V, ceux qui commencent leur cours de conduite et jusqu'à quel point ça fonctionne. Moi, je voulais savoir combien on a consacré à ça, *conduistavie.com*. Probablement qu'on continue à y consacrer de l'argent. Vous avez sûrement des statistiques de visite, d'utilisation, de questionnements. Je vous en pose une bonne, hein, vous ne l'aviez pas vue venir. Mais ça m'intrigue. Il y a certainement quelqu'un qui peut répondre à ça. Et je vois même que vous avez intégré Facebook, Twitter dans ces questions-là. Donc, c'est une plateforme qui va avoir deux ans bientôt, donc on est capable de dire que ça fonctionne. Si c'est encore là, ça doit bien fonctionner.

Donc, peut-être quelques informations, quelques réponses sur *conduistavie.com* en me donnant une petite intro sur les 16-24 dans le bilan routier, M. le ministre.

M. Poëti : Alors, M. le Président, je vais aller à la satisfaction du député et permettre évidemment à une collaboratrice de premier ordre de pouvoir répondre à ces questions précisément, privilège qui vous est accordé.

Une voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Oui. Il y a besoin d'un consentement de tous les membres de la commission. Il y a consentement?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, voulez-vous, s'il vous plaît, Mme Tremblay, vous nommer — votre titre — avant de répondre?

Mme Tremblay (Nathalie) : Bien sûr. Alors, Nathalie Tremblay, présidente et chef de la direction de la Société de l'assurance automobile.

Pour répondre à la première question sur les 16-24 ans : c'est certain qu'on va se garder encore une petite gêne sur le bilan routier 2014, mais, sur 2013, effectivement ils sont toujours surreprésentés dans les accidents d'automobile. Toutefois, je pense qu'il y a un message important à noter et à ce qu'on a dénoté dans le bilan routier de l'année dernière, c'est que les 16-24 ans étaient le groupe d'âge pour lequel on avait la meilleure amélioration du bilan routier en 2013. Alors, je tiens à le souligner, parce que, nos jeunes de 16 à 24 ans, ça fait plusieurs années qu'on les pointe, je dirais, qu'on les pointe quasi du doigt. Je pense que c'est important de souligner que c'est vraiment le groupe d'âge pour lequel on a eu la meilleure amélioration du bilan routier l'année dernière. Je souhaite qu'il en soit de même en 2014. Nous verrons dans quelques semaines. Mais ce qui est clair pour nous, c'est que le message passe auprès des jeunes. Et, ce que le ministre a tenu à souligner, l'année dernière, lorsqu'il a dévoilé le bilan routier, il a tenu à les féliciter, ces jeunes-là, et à leur lever bien haut son chapeau, et à les encourager à continuer. Donc, ils prennent leurs responsabilités sur les routes, ils prennent leur sécurité et celle des autres au sérieux. Je pense que, ça, on peut s'en féliciter. Ça ne veut pas nécessairement dire qu'il faut arrêter le travail, toutefois.

Alors, c'est sûr qu'un outil comme *conduistavie.com* se veut dans la volonté de la société de toujours continuer à travailler auprès des jeunes. Des jeunes sur les routes au Québec, il y en a de nouveaux à chaque année. Alors, nos jeunes, avec *conduistavie.com*... vous demandiez tout à l'heure le nombre, si j'avais les statistiques d'utilisation. Je vous dirais : Heureusement et malheureusement, parce que c'est une bonne et une mauvaise nouvelle en même temps... La bonne nouvelle, c'est que *conduistavie.com* a été développé... c'est un outil maison SAAQ. Donc, c'est un outil, en termes de dollars investis, donc, de nouveaux dollars que j'injecte à chaque année dans la sécurité des jeunes, qu'on peut quasi dire à coût nul, puisque c'est fait dans la base, avec mes budgets d'opération réguliers, par mon staff, et hébergé sur le site Internet de la Société de l'assurance automobile. Ça, c'est la bonne nouvelle. Comme il est hébergé sur notre site, je ne suis pas capable d'avoir de statistiques spécifiques à l'utilisation de cet outil-là, mais ce que je peux vous dire, c'est que, dans une année, j'ai plus de 11 millions de consultations sur le site Internet de la Société de l'assurance automobile.

Alors, on peut dire que les jeunes l'utilisent. Et, bon, vous en faisiez mention tout à l'heure, c'est un outil qu'on a voulu rendre disponible, un outil interactif qui permet aux jeunes d'avoir de l'information pour se préparer à avoir leur permis de conduire. Donc, c'est un site sur lequel on pousse de l'information de sensibilisation en sécurité routière en même temps qu'on leur permet d'avoir leur avantage à eux, qui est de travailler pour obtenir leur permis de conduire. Donc,

on a de l'information pour les sensibiliser. Ils peuvent faire un test interactif sur le site pour mesurer les conséquences, entre autres, de l'alcool au volant. Alors, ça fait partie, cet outil-là, de plusieurs autres outils qu'à la société on utilise. Je vous dirais, dans les cinq dernières années, notre leitmotiv en sécurité routière, c'est l'innovation. Alors, innovation, *conduistavie.com* en est une. On a lancé aussi sur les téléphones intelligents une application qui s'appelle Mode conduite, qui est une application que les jeunes peuvent télécharger gratuitement. S'ils ne sont pas capables de résister à la tentation de conduire et que l'envie de texter les prend tout à coup... Ça ne nous arrive à personne, ça, cette envie simultanée d'avoir le goût de texter au volant. Mais donc on a développé une application Mode conduite qui peut être téléchargée par nos jeunes.

En matière d'innovation — puis je vais me permettre de terminer là-dessus parce que vous aviez souligné notre campagne drogue tout à l'heure — alors, notre campagne drogue, qui s'adresse spécifiquement à nos jeunes de 16-24 ans, qui est dans l'esprit de l'innovation au niveau de nos campagnes, alors notre charmant pigeon, pour ceux qui ont déjà rencontré notre pigeon dans nos campagnes... mais actuellement on est à plus de 483 000 visionnements sur la campagne sur les drogues. Et, fait important à noter, elle a été soulignée même en France, cette campagne. Donc, on voit que la portée des campagnes, la portée de l'innovation dans nos campagnes traverse les murs du Québec, a même traversé l'océan et a été soulignée en France.

Donc, c'est plusieurs choses qui se font sur nos jeunes, plusieurs stratégies d'innovation sur nos jeunes, et il est clair que pour nous ça sera toujours une clientèle pour laquelle on aura une attention particulière.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Merci. Avant de quitter la sécurité routière, j'aimerais mettre mon petit grain de sel sur le temps du côté ministériel. Il y a quelques années, quatre ans, je pense, on avait parlé des résultats. J'ai regardé les résultats partiels — sur Internet, on peut les trouver — qui sont intéressants, c'est déjà de bon augure. Mais aussi, à ce moment-là, plusieurs parlaient d'un plateau minimum qui serait dur à percer vers le bas en termes de nombre de décès par 100 000 habitants, et on avait souligné qu'au niveau, entre autres... on avait encouragé les fonctionnaires, le gouvernement et tout le monde qui s'occupe de sécurité routière à continuer, parce que ce plateau-là n'existe pas, et on avait pris pour exemple ce prétendu plateau concernant les homicides. Et les homicides ont passé, en quelques siècles, de 70 homicides par 100 000 habitants... et maintenant c'est un homicide par 100 000 habitants. Donc, le fait de passer à un par 100 000 habitants par année, c'est un objectif qu'on ne remplira pas en une journée, mais on avait insisté sur le fait qu'il ne fallait pas avoir peur de continuer.

Et, moi, ce que je voudrais faire aujourd'hui, M. le ministre, et à tout le monde qui est ici, c'est de féliciter tous ceux qui sont impliqués, à commencer par les fonctionnaires, l'armée de fonctionnaires qui travaillent dans ce sens-là, pour n'avoir pas baissé les bras, n'avoir pas cru qu'il y avait un plateau minimum qu'on ne pouvait pas défoncer vers le bas. Et c'est ce qu'on voit aujourd'hui en regardant le total partiel. C'est déjà très intéressant. Et j'imagine que, quand on aura les totaux, ce sera encore plus intéressant. Alors, je voudrais, au nom des membres de la commission de cette fois-là, mais aussi ceux d'aujourd'hui, féliciter tout le monde effectivement qui a travaillé dans ce sens-là. L'importance, ce n'est pas juste le résultat d'une année, mais, vous l'avez souligné, Mme Tremblay, c'est vraiment la tendance. Et la tendance peut continuer. C'est une question de temps, mais la tendance va continuer.

Je ne sais pas si, M. le ministre, vous voulez commenter là-dessus.

• (20 h 50) •

M. Poëti : Oui. Bien, merci de ces félicitations-là. Et soyons prudents en se disant : Bon, on pourrait atteindre un plateau et ne pas pouvoir descendre. Mark Twain avait dit : Ils ne savaient pas que c'était impossible, alors ils l'ont fait. Et je pense que ceux qui vont contribuer à pouvoir le faire sont les constructeurs automobiles. La dernière voiture que j'ai acquise freine automatiquement, si j'omettais de le faire lorsque je suis sur l'autoroute ou en ville, lorsque je m'approche d'un véhicule. Les voitures deviennent de plus en plus intelligentes et vont peut-être contrer parfois le manque de réflexe, parfois évidemment la distraction au volant. Et je pense que ce plateau-là d'hier, sans la technologie de demain, ne permettait pas ça. Et je pense que ce plateau-là va s'abaisser très rapidement, M. le Président. Évidemment, c'est une bonne nouvelle, mais c'est cette même technologie, c'est ces constructeurs automobiles qui aujourd'hui vont nous offrir des voitures intelligentes qui vont venir contrer à l'occasion, comme je disais tantôt, un mauvais comportement d'inattention. Et on aura peut-être un par 100 000 habitants.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, maintenant, je passe la parole au député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Et moi aussi, je vais profiter de l'occasion d'avoir Mme Tremblay à la table, si vous permettez, M. le ministre, pour continuer un petit peu dans cette optique-là.

Une voix : ...

M. Bourgeois : Ah! mais non, je profite aussi de votre générosité, M. le député, parce que vous avez permis qu'on puisse entendre Mme Tremblay.

Les résultats dont on vient de parler nous amènent aussi à une autre bonne nouvelle pour la population, pour les utilisateurs de la route. Ce bilan routier là, entre autres, pourrait nous permettre de discuter un petit peu des contributions d'assurance dans le futur. L'effort amène des résultats complémentaires non négligeables qui ont, entre autres, suite au bilan de 2013, permis à Mme Tremblay de nous faire part qu'il était possible d'envisager de réduire les contributions d'assurance payées par les conducteurs et propriétaires de véhicule à compter de 2016. Je pense que ça aussi, ça doit faire

partie du bilan de façon positive. L'amélioration de ce bilan routier, M. le Président, vous le mentionniez, c'était un objectif. Et, pour citer quelques chiffres, on parle de... L'ajustement du bilan routier et de ses services à la clientèle permettrait, entre autres, suite aux statistiques qui ont été identifiées, d'afficher un surplus de 1,1 milliard de dollars et un excédent cumulé de 658 millions.

C'est une performance notable dont on peut être aussi très fiers, parce que, on le sait, quand on met une mesure comme ça en place, ce qu'on souhaite, c'est non seulement qu'elle soit efficace, mais qu'on puisse la ramener à des coûts les plus justes possible, les plus raisonnables pour l'ensemble des utilisateurs. Et là-dessus, à l'initiative de la société, vous avez déposé un document de consultation sur les contributions d'assurance proposées pour 2016-2018, parce qu'évidemment, M. le Président, quand on travaille avec les utilisateurs, on veut les consulter pour voir comment eux pensent qu'on devrait se gouverner, comment on pourrait s'ajuster dans la suite des choses. Et, compte tenu qu'on pouvait confirmer la baisse anticipée, à ce moment-là, vous avez fait une tournée, vous avez fait des vérifications, vous avez consulté les gens pour savoir, eux, comment ils voyaient ça, qu'est-ce qu'on pourrait avoir comme position dans la suite. Et une baisse des contributions de presque 35 % pour plus de 4 millions de conducteurs et propriétaires, c'est significatif. 4 millions de personnes qui pourraient être touchées directement, là, comme conducteurs ou propriétaires... Je pense que, quand on veut avoir une mesure qui a une portée sur une grande partie de la population, celle-là, elle est vraiment significative. En plus, M. le Président, on parle d'économies annuelles pouvant toucher 394 millions de dollars.

Vraiment, Mme Tremblay, c'est des chiffres fort intéressants. Et, au départ, je pense que les gens avaient une crainte de voir, hein, que ce soit plutôt le contraire, des coûts qui auraient été tout le temps à la hausse. Et donc on se dit : Bon, bien, on va finir comment avec ça, là? On va-tu être capable de maintenir ce service-là? Eh oui! Oui. Non seulement on peut le maintenir, mais on peut aussi en assumer les coûts et même réduire les coûts. Donc, vous avez eu des recommandations au niveau de baisses proposées. On parle, au niveau des véhicules de promenade... et vous me corrigerez si je me trompe, Mme Tremblay, on parle, au niveau des permis, de passer de 64 \$ à 55 \$. Est-ce que c'est bien le cas?

Mme Tremblay (Nathalie) : C'est tout à fait exact.

M. Bourgeois : Et au niveau des immatriculations... Ah! oui, il faut mentionner, il faut quand même être en règle, avec aucun point d'inaptitude de perdu. Je pense que ça aussi, c'est important. Les résultats viennent de l'engagement aussi des conducteurs et propriétaires à respecter le Code de la route, à respecter la réglementation. Au niveau des immatriculations, on parle de passer de 120 \$ à 64 \$, une baisse de 56 \$. C'est, encore là, majeur comme récupération pour M., Mme Tout-le-monde qui circule sur les routes du Québec, c'est vraiment de l'argent qui retourne dans les poches de chaque citoyen, là. Quand ils vont faire leur renouvellement d'immatriculation ou de permis de conduire, là ils vont être à même de les constater personnellement, les effets de cette performance-là. Au niveau de la position de la société, et tous les citoyens et les groupes intéressés pouvaient... vous aviez mis un processus de consultation où les gens pouvaient faire part de comment ils voyaient ça. Je pense que ça aussi, ça mérite d'être souligné. Parfois, le citoyen se sent peu ou pas considéré dans des processus comme ceux-là. Dans ce cas-ci, on a pris la peine de donner la voix aussi aux citoyens qui voulaient s'exprimer sur cette situation-là. Ce n'était pas réservé seulement à des groupes d'intérêts, M., Mme Tout-le-monde pouvait communiquer directement à la SAAQ sa position.

Moi, j'aimerais là-dessus, Mme Tremblay, que vous me donniez un peu plus de détails. Où est-ce qu'on en est depuis cette démarche-là et, dans le fond, est-ce qu'on peut espérer que ces baisses de tarifs là soient en vigueur à compter de 2016?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député d'Abitibi-Est. M. le ministre. Mme Tremblay?

M. Poëti : ...il avait interpellé Mme Tremblay et qu'il a le privilège de l'avoir ici avec nous ce soir, donc je vais lui laisser...

M. Bourgeois : On en profite un peu, si vous permettez, M. le ministre.

M. Poëti : Allez-y, monsieur.

• (21 heures) •

Mme Tremblay (Nathalie) : Alors, merci, M. le Président. Simplement, je commencerais en rappelant qu'effectivement c'est 394 millions de dollars qui vont bénéficier à plus de 4 millions de citoyens et que, ce 394 milliards de dollars là, 75 % est attribuable à l'amélioration du bilan routier sur les routes. Donc, les citoyens vont pouvoir bénéficier d'un retour financier, et surtout, en plus d'avoir sauvé des vies et évité des drames humains sur les routes. 75 %, dû à l'amélioration du bilan routier, qui est attribuable à ce 394 millions de dollars là. Je me permettrais un autre petit chiffre, si vous me permettez. Que voulez-vous, la fille est une fille de chiffres, elle ne peut pas s'en empêcher. Le redressement qui a été fait au niveau du régime d'assurance automobile, qui est un des meilleurs régimes en termes de couverture d'assurance, on peut dire, passablement... même au monde actuellement, c'est un redressement de 3,4 milliards de dollars qui a été fait en l'espace de... je vous dirais, de 2006 à 2013. 3,4 milliards de dollars dans cette fenêtre de temps là, ce n'est pas rien.

Ce 3,4 milliards de dollars là, si je le décortique en trois morceaux, il y a 1,2 milliard de dollars qui provient de l'amélioration du bilan routier, il y a 1 milliard de dollars qui provient de l'amélioration des services à nos accidentés de la route en diminuant les délais de traitement dans les dossiers de nos clients, ce qui a généré des économies de 1 milliard de dollars, et 1,2 milliard de dollars qui nous provient de... on parlait de la Caisse de dépôt depuis le début de nos travaux, donc, 1,2 milliard qui provient des résultats et des rendements de la Caisse de dépôt, qui sont supérieurs aux hypothèses

qu'on avait faites au niveau du régime. Donc, trois grands morceaux clés dont, si j'additionne les deux paramètres de composantes de coûts... bien, c'est une baisse de coûts de 2,2 milliards de dollars. Donc, c'est très significatif sur le régime d'assurance automobile, et ça nous a permis, aujourd'hui, de dire que le régime est en santé financière, qu'il est en mesure de faire face à ses obligations à long terme envers les accidentés de la route, alors, nos accidentés de la route, qui, souvent, sont avec nous toute leur vie. Alors, aujourd'hui, le régime est suffisamment solide financièrement. Pour chaque dollar que je dois aux accidentés de la route, j'ai 1,16 \$ dans les coffres à la Caisse de dépôt pour faire face à cet engagement-là envers l'accidenté de la route. Donc, en termes de situation financière, le régime est en excellente santé aujourd'hui, mais sur du long terme, puisqu'on s'est projetés sur 10 ans pour calculer les réductions de contributions d'assurance qu'on a proposées à l'automne.

Maintenant, votre question était : Est-ce qu'on peut s'attendre à ce que, le 1er janvier 2016, ces contributions-là soient concrètes? Je peux vous dire aujourd'hui qu'on est avancés dans le processus. Donc, on a déposé la proposition en novembre dernier. Vous avez fait allusion à des consultations publiques. Bien sûr, ces consultations publiques se sont tenues pas par la SAAQ. Je pense que c'est important aussi pour le bénéfice des gens qui nous écoutent de mentionner que les consultations publiques ont été tenues par un conseil d'experts indépendant. Donc, nous, on fait nos calculs savants et on donne notre proposition à un conseil d'experts indépendant qui apprécie le travail qu'on a fait, nos calculs, nos méthodes, nos données, notre rigueur, qui regarde toutes les composantes de coûts, nos aspects de service, enfin il nous scrute à la loupe, et, de l'autre côté, se retourne vers la population, et la population est invitée à rencontrer les experts du conseil d'experts. Donc, le conseil d'experts a terminé ses travaux, a tenu ses consultations publiques, a rencontré le conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile pas plus tard qu'hier matin, et son rapport sera rendu public demain. Donc, on est rendus à l'étape de, demain, être en mesure de voir les conclusions du rapport du conseil d'experts. Vous comprendrez que je vais vous inviter, demain, à suivre attentivement ce rapport et ce dépôt publics, parce que le conseil d'experts va lui-même déposer son rapport public. Et, par la suite, nous devons apprécier les recommandations qu'il nous fera, est-ce qu'il confirme ou non la proposition pour 2016-2018. Je vous dirais que, si la tendance se maintient, on est plus positifs à l'égard du rapport qui sera déposé demain, mais je laisserai tout le monde le constater demain.

En juin, le conseil d'administration prendra ses décisions finales, on publiera la décision finale, donc le nouveau Règlement sur les contributions d'assurance, et nos clients pourront le constater dès cet automne, puisqu'on envoie à l'automne les renouvellements pour le 1er janvier 2016. Donc, à l'automne, ce sera concrètement sur les factures de nos clients, et effectivement, ce que vous mentionniez tout à l'heure, nos clients pourront avoir une baisse, sur leur permis de conduire, de 64 \$ à 55 \$; sur leur immatriculation, de 120 \$ à 64 \$.

Le Président (M. Reid) : En terminant, parce que... Le bloc est terminé, en fait.

Alors, merci, Mme Tremblay. Il n'y a plus de temps, mais il y aura encore un autre bloc tout à l'heure. Alors, nous allons passer maintenant au dernier bloc du deuxième groupe d'opposition, et je donne la parole au député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, je voulais parler, pour commencer, de photoradars.

M. le Président, en décembre 2013, il y a 17 fournisseurs potentiels visés par un appel d'offres, mais seulement une firme finalement, CGI, avait soumissionné et remporté le contrat. Alors, le MTQ aurait à l'époque évalué le contrat à moins de 20 millions de dollars, puis CGI aurait été le seul, donc, soumissionnaire avec un montant de près de 35 millions de dollars. Alors donc, en fait, ce qui semble avoir été le cas, c'est que les quatre entreprises qui ont soumissionné, dans les quatre, les trois autres n'étaient pas conformes. Alors, en décembre 2013, le MTQ, donc, a retiré... un peu plus tard, donc, le contrat de 35 millions pour ces 37 nouveaux radars photo parce que la soumission, semble-t-il, était supérieure à une certaine évaluation du ministère, mais la rumeur, c'est que ça aurait été 20 millions. Puis, il y a quelques semaines, la même entreprise, CGI, a remporté le nouveau contrat et elle a été la seule à déposer une soumission qui s'est avérée conforme. Alors donc, on ne sait pas évidemment quel était le prix des autres soumissionnaires, et, n'ayant pas été conforme, ça n'a pas été ouvert.

Alors donc, CGI, comme je disais, est le seul soumissionnaire conforme, comme la première fois. Alors, le prix est de tout près de 30 millions, 29 970 000 \$, ce qui était inférieur à la soumission antérieure de 35 mais quand même assez comparable, là, à cette première soumission là. Alors, est-ce qu'on peut obtenir quelle était l'évaluation de CGI? Et, dans ce contrat-là, qu'est-ce qui s'est passé, exactement?

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

M. Surprenant : ...du ministère, je veux dire.

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

M. Poëti : M. le Président, il y a une problématique qui s'installe ici, c'est-à-dire que la gestion de l'ensemble de tous les contrats est faite évidemment par le CSPQ, qui dépend de mon collègue Martin Coiteux. Et ce n'est pas que je...

Le Président (M. Reid) : ...

M. Poëti : Ah! je m'excuse. Le ministre de... voyons...

Le Président (M. Reid) : Conseil du trésor.

M. Poëti : Le président du Conseil du trésor. Je m'excuse. On s'appelle par nos prénoms, mais je devrais commencer à avoir l'habitude. Désolé, M. le Président. Donc, évidemment, le président du Conseil du trésor, qui gère l'ensemble des contrats.

M. le député de Groulx, ce n'est pas que je ne veuille pas vous donner les informations, mais votre question était très spécifique sur comment s'est déroulé l'appel d'offres, comment s'est déroulé le contrat. À ce stade-là, c'est mon collègue qui pourrait y répondre. Malheureusement, je ne suis pas habilité à le faire à sa place.

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

M. Surprenant : Je comprends votre position, M. le ministre, et puis, M. le Président, on va la référer aux bonnes personnes.

Alors, je vais revenir au niveau de la gouvernance du transport collectif. Ma collègue députée de Vachon en a fait état tantôt. Ma question va être précise. Alors, d'abord, effectivement, là, il y a six mois, le ministère des Transports a déposé un document à la Commission de l'administration publique intitulé *Plan d'action du ministère* à la suite du rapport du Vérificateur général déposé à l'automne 2013. Et ce rapport-là finalement suggérait la diffusion d'une proposition de réforme au printemps 2015 et un projet de loi à l'automne 2015. Alors, là-dessus, je félicite le ministre, qui semble effectivement suivre ce qui était recommandé. On est sur la bonne track, comme on dit.

Ma question est maintenant au niveau de l'unanimité à laquelle il faisait allusion tantôt au niveau de la CMM. Alors, ce que j'entends, bon, la CMM, ce n'est pas tout le monde qui semblerait être bien représenté au niveau de la CMM. Donc, ce que j'entends, c'est qu'au niveau de la Rive-Nord en particulier il n'y aurait pas consensus. Pourriez-vous m'expliquer votre position au niveau de cette unanimité-là? Puis qu'est-ce que vous entendez faire pour rallier les gens de la Rive-Nord dans l'éventualité que vous déposiez la proposition que vous devez déposer?

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

M. Poëti : M. le Président, je suis un peu perplexe sur la question du député, en ce sens que je peux lui soumettre également — la même chose que j'ai faite pour la députée de Vachon — les lettres d'entente de principe. On s'entend que ces lettres d'entente de principe sont sur la volonté de tous et chacun de travailler ensemble sur une proposition pour revoir l'ensemble de la gouvernance dans le cadre que nous l'avons fait. Nous l'avons soumis à la CMM, et autant la CMM que la deuxième entité ici, par leurs représentants... À quel maire faites-vous référence quand vous parlez de la couronne nord?

M. Surprenant : En fait, je ne les nommerai pas ce soir, là, il y en a quelques-uns, puis...

M. Poëti : O.K. Bien là, vous m'embêtez un peu.

M. Surprenant : Des élus, en fait.

M. Poëti : Moi, toutes les CIT sont d'accord et font partie d'une entente de principe. Si vous soulevez le nom d'une personne ou d'un maire, je vous en prie, dites-le-nous, on va le valider. Mais nous avons eu une lettre qui dit le contraire. Maintenant, est-ce que l'ensemble du dossier est terminé? La réponse, c'est non. Est-ce que les gens vont travailler avec nous à l'élaboration d'un projet de loi? La réponse, c'est oui. Est-ce qu'il y aura des divergences d'opinions? C'est possible. C'est pour ça que ça s'appelle du partenariat.

Mais, sur le fond de la structure, nous avons obtenu deux lettres qui nulle part entre les lignes ou sur les lignes ne m'amènent ce que vous soulignez sur un désaccord quelconque. Ce n'est pas le cas.

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

M. Poëti : Mais, si vous avez de l'information que je n'ai pas, dites-le, mais moi, je n'ai pas ça.

• (21 h 10) •

M. Surprenant : En fait, c'est peut-être à réfléchir au niveau de la composition et puis de la façon de déterminer qui vont être les membres dirigeants, en fait, de la CMM. Mais il y a peut-être des gens qui sont exclus de pouvoir l'être, puis donc ils ne se sentent peut-être pas consultés suffisamment, dû à cette façon de composer la CMM. Alors, c'est un commentaire.

M. Poëti : Par équité, M. le député, pour la députée de Vachon, je vais vous donner la même réponse : c'est trop tôt pour dire ça. On ne peut pas dire ça à ce stade-ci.

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

M. Surprenant : Alors, je vais aller au niveau de la ligne bleue. Tantôt, la députée, également, de Vachon a parlé un peu aussi de la ligne bleue et d'une étude de faisabilité, puis vous avez demandé à M. Girard de s'exprimer là-dessus. Et puis donc il y a une étude de faisabilité qui doit se faire pour savoir si ça va être peut-être souterrain, ou une continuité de ce qui est actuellement au niveau du réseau, ou si ça va être hors terre.

Alors, je comprends qu'on veuille faire une étude, puis ça fait du sens d'essayer d'évaluer les coûts éventuels puis les répercussions. Par contre, là où je me questionne, c'est qu'on m'a informé que les wagons pour un train, pour

un prolongement de la ligne bleue ont déjà été commandés. Alors, comment on peut concilier de faire faire une étude, alors qu'on a déjà acheté les wagons et les trains qui vont rouler souterrain? Voulez-vous m'expliquer ça, s'il vous plaît, M. le ministre? M. le Président, je voudrais avoir une explication.

Le Président (M. Reid) : M. Girard.

M. Poëti : Bien, écoutez, si vous voulez, je peux laisser répondre le président de l'AMT.

Cependant, je peux vous dire rapidement que les voitures qui ont été commandées s'appellent les voitures Azur, pour le remplacement de la première génération du train du métro de Montréal, les MR-63. Et je dois aussi vous indiquer qu'il y a une deuxième génération de voitures du métro auxquelles on n'a pas autorisé actuellement le remplacement. C'est difficile pour moi d'imaginer que ces voitures-là auraient été commandées pour la ligne bleue qui n'est pas creusée. Et la nécessité de remplacer la première génération des MR-63 m'apparaît prioritaire, en ce sens que les premiers qu'on va changer... et je laisserai M. Girard valider si ce n'est pas le cas, mais la commande d'Azur est spécifiquement pour le remplacement des MR-63, qui roulent encore fort bien, évidemment grâce aux entretiens qui ont été faits de la STM. Alors, honnêtement, je suis obligé de vous dire que ces voitures-là n'ont pas été commandées pour la ligne bleue, là, ont été commandées pour le métro mais pour remplacer les MR. S'il n'y avait que des MR-63 et que la commande d'Azur les remplacerait tous, bien je vous dirais : Bien, c'est sûr que, quand le tunnel va être creusé, ils vont faire partie du métro. Mais là il va rester la deuxième génération de pas changée encore. Alors, honnêtement, je suis obligé de vous dire que ce n'est pas exact, à moins que j'aie mal saisi votre question.

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

M. Surprenant : Je veux écouter la réponse de M. Girard, s'il vous plaît, aussi.

Le Président (M. Reid) : M. Girard.

M. Girard (Nicolas) : Mais je pense que le ministre a donné les indications par rapport aux voitures Azur, là. C'est la STM qui est chargée de la commande des voitures.

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

M. Surprenant : Alors, cette fois-ci, je vais vous donner un nom, je vais donner un nom à M. le ministre, alors, j'ai rencontré M. Schnobb, qui est le président du conseil de la STM, qui m'a affirmé que les trains ont déjà été achetés. Alors...

M. Poëti : ...

M. Surprenant : Pardon? Mais ils ont été commandés, alors, d'où mon intervention : Comment on peut commander des wagons qui vont aller souterrain alors qu'on ne sait pas encore si on va aller souterrain ou hors terre? Je vous repose la question... je repose la question au ministre, pardon. Je m'adressais à vous.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Poëti : Bien, écoutez, moi, je ne vois pas comment monsieur... En fait, là, je semble déceler où vous allez, et vous me corrigerez si je l'ai mal évalué. Alors, vous, vous dites : On aurait commandé des métros intérieurs qui ne pourront pas rouler en surface. Si c'est sur cet endroit-là que vous voulez me guider, je vous rassure tout de suite, il n'a jamais été notre intention — d'ailleurs, je l'avais lu dans un journal à l'occasion — de me préciser que nos métros actuellement... de nos voitures ne pourraient pas rouler à l'extérieur, car elles ont des pneus gonflés, pneumatiques. On le sait très bien. Ce n'est pas du tout l'intention de penser de faire sortir le métro de terre en surface, là. Il s'agit d'une autre technologie, c'est bien clair. Alors, M. Schnobb est sûrement très heureux que la commande soit passée pour remplacer ses métros existants, mais le développement du métro intérieur n'est pas fini à jamais. Et il n'est pas dit encore aujourd'hui — et M. Girard pourra le confirmer — qu'il n'y aura pas de ligne bleue intérieure. Lorsqu'on se questionne sur un mode, c'est le fun d'avoir les réponses pour pouvoir prendre la bonne décision. Alors, c'est ce qu'on fait.

D'aucune façon je ne peux vous confirmer ici qu'il n'y aura pas de prolongement intérieur du métro de la ligne bleue, mais les wagons qui sont commandés sont là pour remplacer les wagons existants, et je dois vous dire qu'actuellement ils ne seront pas livrés demain matin, là.

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

M. Surprenant : Oui. J'entends les propos du ministre, M. le Président, mais je vous assure que la réponse que j'ai eue... et ça a été répété, que les trains ont déjà été achetés pour un prolongement souterrain de la ligne bleue, parole de M. Schnobb. Alors, je lui ai posé la question, j'ai dit : Comment vous avez fait pour acheter ça alors que ce n'était pas encore décidé? Alors, bien, écoutez, j'ai eu comme réponse qu'on était convaincu que c'est dans ce sens-là que ça irait, alors on les a commandés. Alors, voilà. Alors, vous avez une situation à régler, à mon avis, de ce côté-là.

M. Poëti : Bien, elle n'est pas tellement compliquée, je vais dire, pour être honnête, à régler. Je veux dire, le métro, il va s'arrêter où il va s'arrêter, là, je veux dire, il ne continuera pas. Alors, il faut remplacer les wagons, il faut tous les remplacer, M. le député, tous au complet. Alors, qu'il s'arrête un peu plus loin ou qu'il s'arrête un peu avant, il faut tous les remplacer. Alors, s'il fait un kilomètre de plus, là, ça ne change rien : il fait un kilomètre de plus dans un sens ou dans l'autre, ça ne change rien. Ces achats-là sont sages, et il est nécessaire de les remplacer.

Alors, moi, je ne crois pas que cette commande-là vienne interférer d'aucune façon avec l'orientation qu'on a actuellement. Et, comme je dis, qui plus est, si un jour le métro est intérieur, il va s'arrêter un peu plus loin, c'est tout.

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

M. Surprenant : Alors, M. le Président, dans un contexte d'austérité, je ne crois pas qu'il ait été judicieux d'acquiescer des trains pour un éventuel agrandissement, prolongement de ligne bleue. Alors, on m'a également informé que la deuxième vague de trains... Il y avait les MR-63, puis, les deuxièmes, comment on les appelait, je ne me souviens pas, mais ces deuxièmes-là ne nécessiteraient pas d'être remplacés. Selon la STM, il y aurait moyen de les opérer encore pendant une vingtaine d'années. Donc, il n'y avait pas d'urgence à commander ces trains-là additionnels, là, M. le Président. Alors, encore une fois, je pense que vous avez des discussions à avoir avec les gens des organismes, de la STM, et autres, parce qu'il y a des dépenses qui se font alors qu'on parle d'austérité, et puis il y aurait moyen de... Et puis on s'attend évidemment que, ce que j'entends de la STM, il y aura peut-être besoin de faire appel à du financement additionnel au cours des une, deux prochaines années, parce qu'ils n'y arrivent pas. Et qu'on fait des dépenses comme ça alors que ce n'est pas nécessaire et que c'est anticiper des décisions qui ne sont pas certaines, c'est décevant, là, M. le Président.

M. Poëti : Ça, c'est le terme que je voulais utiliser, moi. C'est vraiment décevant, votre question et les propos que vous tenez, et je vais vous inviter à un voyage en Grèce, parce que l'austérité, c'est en Grèce.

Deuxièmement, l'âge de nos métros, là, ils ont 50 ans, M. le député. Les métros ont 50 ans. Les gens, là, font des miracles pour créer des pièces qui n'existent plus pour faire fonctionner d'une façon sécuritaire encore le métro de Montréal. M. le député, êtes-vous après me dire qu'on va leur ajouter un 20 ans? Êtes-vous sérieux quand vous me dites ça? Honnêtement, je suis sidéré, je n'en reviens pas que vous pensiez que de remplacer nos voitures de métro de 50 ans, c'est une dépense folle, pas acceptable. Voyons donc! Bien là, je suis vraiment surpris. Et je veux juste vous dire, là, que, sur la gageure que vous prenez de dire que la deuxième génération fera 30 ans de plus, là, honnêtement, là, je pense, c'est vous qui avez un point à régler. Mais, si, peut-être, ma fonction de répondre ou les phrases que je vous donne, vous ne les croyez pas, je vous invite à écouter le président de l'AMT, peut-être qu'il aura plus de crédibilité que moi avec vous. Mais là il faut que je vous dise : Ne parlez pas de ça à personne, qu'à 50 ans on devrait leur donner un petit coup de 20 ans de plus, là. Je veux dire, je suis un peu inquiet.

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

M. Surprenant : Bien, écoutez, votre réponse me déçoit tout autant... la réponse du ministre, M. le Président, me déçoit tout autant. Alors, il me prête des propos qui ne sont pas les miens. Ce que je fais simplement, M. le Président, je rapporte des propos qui m'ont été transmis par des gens qui sont en contrôle de l'entretien de ces trains-là. Et je parle, entre autres, du président du conseil d'administration, qui l'affirme lui-même, que les trains peuvent durer encore 20 ans. Alors, ça ne vient pas de moi, M. le Président, pas du tout.

Alors, si M. le ministre dit que j'exagère et que je fais de l'utopie, bien, alors, je lui propose de transmettre ces propos-là aux gens qui sont responsables du réseau de trains de Montréal, M. le Président. Alors, voilà pour mon propos, on passe à autre chose.

• (21 h 20) •

M. Poëti : ...le président de l'AMT peut vous répondre, là.

M. Surprenant : Ce n'était pas une question, monsieur.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. le député de Groulx, vous avez toujours la parole.

M. Surprenant : Absolument. Je vais revenir, mais je veux parler maintenant des extras au MTQ, M. le Président. Alors, on en a déjà parlé en Chambre, il y a des extras au niveau de contrats, au niveau du MTQ. Alors, pour l'année 2014, le MTQ a octroyé pour 100 millions de dollars d'extras aux entreprises de construction et de génie, ce qui est près du double des deux années précédentes, M. le Président. Et alors donc c'est la pire année, 2014, depuis 2010. Donc, on parle, j'ai dit tantôt, de 100 millions.

Ce que j'aimerais savoir du ministre, c'est qu'au niveau de... voyons! de ces extras-là, qu'entend-il faire pour s'assurer que cette situation ne se répète pas dans les contrats à venir, M. le Président?

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

M. Poëti : Parfait, M. le Président. Ce n'est pas non plus avec cette question-là qu'on va se replacer. On a été clair dans notre réponse, on l'a dit clairement. Le député ici a pris des contrats de 2008, de 2009, alors, évidemment, vous comprenez que c'est avant le rétablissement des règles au ministère des Transports, et le député de Groulx omet

complètement de dire qu'il doit, s'il veut avoir la réalité des avenants, pas des extras, des avenants, prendre le contrat une fois terminé. Et ce qu'il oublie de dire : que l'exercice financier 2013-2014, s'il veut être factuel... qui sont terminés à ce jour ont généré des économies d'environ 13 millions de dollars, M. le Président. Alors là, s'il veut savoir ce qu'on fait, on peut prendre un peu plus de temps pour lui expliquer. Tous les avenants sont signés par ma sous-ministre, ici, lorsqu'ils ont 10 % de plus. Je lui rappelle également KPMG-Secor, en juin 2013 — je cite le paragraphe : «Il est ainsi préférable de se retrouver dans un contrat comportant plusieurs avenants pour de bonnes raisons que dans un contrat sans avenants pour de mauvaises raisons.»

Le ministère veille complètement au renforcement de l'expertise, et 40 % des ressources qui sont là évidemment sont des ressources d'expérience. Le premier ministre, dans son discours inaugural... au premier jour de notre prise de pouvoir, M. le Président : L'ensemble des embauches ont été arrêtées; exception, ministère des Transports, pour sauvegarder l'expertise justement pour contrer des difficultés et des problématiques qui étaient reliées aux contrats. C'est des félicitations qu'on devrait avoir, M. le Président. Malheureusement, ça ne sera pas ce soir.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous avons terminé maintenant le dernier bloc du deuxième groupe d'opposition et nous passons à un bloc ministériel. Je passe la parole au député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : M. le Président, vous me permettez. Compte tenu que tout à l'heure avec Mme Tremblay on a eu des précisions fort intéressantes, je voulais mentionner au ministre que je pense qu'on a tout lieu d'être très fiers de ça. J'ai presque hâte de recevoir mon renouvellement de permis de conduire ou de plaque d'immatriculation. Pour une fois, je vais me sentir un peu partie prenante d'un bon succès. Et j'aurais aimé avoir les commentaires peut-être de M. le ministre. On a profité de l'occasion, vu que Mme Tremblay était là, pour la faire parler beaucoup, mais, si vous aviez des commentaires supplémentaires à ajouter par rapport à cette situation-là au niveau de la contribution pour les prochaines années... On sait qu'on va recevoir un rapport.

Est-ce qu'on peut espérer une écoute et une attention aussi grandes de votre part pour les contribuables québécois, qui vont, dans le fond, espérer voir cette situation-là se confirmer?

M. Poëti : ...moi, ce que j'ai entendu tantôt, et les informations que je détiens sont plutôt rassurantes. Et le concept est assez simple, hein?

La Société d'assurance automobile du Québec, d'une certaine façon, au-delà du mandat que la société a corporatif, son mandat social, son implication sociale, sa participation à la prévention, sa participation au bien-être de la société québécoise, c'est... je ne veux pas le dire bêtement, je ne veux pas le dire simplement, mais, sur le fond même, une compagnie d'assurance. On paie pour une protection. Comment ça marche, une compagnie d'assurance? Bien, les vôtres privées, vous les connaissez bien. Si vous ne faites pas de réclamation, elles coûtent moins cher, vos assurances. Bien, c'est ça que le gouvernement va appliquer, c'est ça que la société va appliquer. Et, parce que la saine gestion de la société, le retard qu'ils ont comblé évidemment à travers des déficits antérieurs, la performance, sur le plan de l'administration, de la société, mais spécialement les performances au niveau de la sécurité routière, c'est-à-dire clairement moins de réclamations, moins d'argent remis, moins d'argent remis, plus d'argent dans les coffres... plus d'argent dans les coffres revient aux citoyens.

Et il y a même une protection. Les gouvernements antérieurs, d'ailleurs... je ne l'ai pas souligné tantôt, j'aurais dû le faire, parce que, ces résultats-là, bien, tous ceux qui m'ont précédé en ont une part de succès, tous gouvernements confondus. Chaque ministre des Transports, chaque directeur ou directrice de la SAAQ, chaque personne qui se sont retrouvées sur la table de la sécurité routière, chaque policier qui a travaillé sur le terrain, les contrôleurs routiers, tous les employés de l'État qui ont un lien direct ou indirect à la sécurité routière en sont responsables. Et ça, ce succès-là, il est global, mais le concept de l'argent, il est génial, parce que moi, je... Et, en plus, c'est protégé par une loi. Vous savez, hein, cet argent-là, ce ne serait pas possible pour le gouvernement de venir piger dedans. La partie d'assurance appartient aux assurés, et c'est pour ça qu'il y a des experts indépendants qui viennent l'analyser, et cet argent-là va revenir aux contribuables. Alors, ça ne s'était pas produit avant, c'est vrai, mais on n'a jamais eu un bilan comme celui-là. Alors, ça s'explique par une règle de calcul. C'est une spécialiste du calcul, hein, elle nous l'a dit tantôt, je peux vous le confirmer. Mais qui est gagnant au bout de ça? C'est les citoyens du Québec. Pourquoi? Parce qu'ils ont été de meilleurs conducteurs, parce qu'ils ont été moins impliqués dans les accidents. La normalité doit faire en sorte qu'ils ont un retour, qu'ils ont un retour financier sur leur bon comportement.

Et ça, ça s'applique même actuellement. Il y a certaines compagnies d'assurance, vous le savez, Desjardins, l'Industrielle, et Belair également, qui ont installé, au niveau technologique, des puces, dans les véhicules, qui analysent le comportement des citoyens sur une base volontaire. Et qu'est-ce qu'ils ont lorsqu'ils sont des conducteurs impeccables? Une réduction des coûts. Alors, on l'applique d'une autre façon, évidemment; il n'y a pas de puce dans les véhicules, mais on l'applique sur le rendement et sur le nombre de demandes. Alors, moi, je pense que je suis bien chanceux, bien privilégié d'avoir cette responsabilité ministérielle à ce moment-là et d'être aux côtés de Mme Tremblay bientôt, je l'espère, parce qu'on attend évidemment le rapport qui va nous arriver pour demain. On est juste une journée trop tôt, on aurait bien aimé ça vous l'annoncer ici en primeur. Ça m'aurait fait plaisir de le faire. Mais la tendance, et je lis dans les yeux de la présidente, me semble intéressante. Je ne vis pas d'espoir, j'en ai parlé un peu tantôt, mais je suis assez rassuré et je pense que, demain, on aura d'excellentes nouvelles.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député d'Abitibi-Est.

• (21 h 30) •

M. Bourgeois : Oui. Merci, M. le ministre. M. le Président, je vais aborder un autre sujet qui m'est très cher, ça touche un territoire qui nous offre un potentiel immense, je vais vous parler un peu du Plan Nord.

Entre autres, dans le cadre de ce grand projet là, il y a un ensemble d'éléments qui touchent ce grand projet qu'est le Plan Nord, et, le 8 avril dernier, M. le ministre participait aux annonces qui ont été faites dans le cadre de l'officialisation, dans le fond, de la participation des différents ministères dans le cadre de ce projet, qui, depuis un an, a été non seulement remis en scène, mais, concrètement, se présente de plus en plus comme un des grands projets pour l'avenir du Québec.

Vous comprendrez que les populations qui habitent ce territoire-là sont conscientes des enjeux qui viennent toucher un projet de cette ampleur-là, M. le Président, et l'angle dans lequel il a été analysé et présenté maintenant intègre beaucoup de préoccupations, M. le Président, et là-dessus le ministre, son ministère vont être mis à contribution, mais je pense qu'il faut voir, là, dans l'ensemble très large qu'est-ce que ça implique. On parle, entre autres, d'un projet, oui, qui va amener du développement économique sur l'ensemble du territoire québécois, un projet structurant qui va, entre autres, aussi s'arrimer avec un autre grand projet, la Stratégie maritime, mais aussi il intègre d'autres éléments en termes de développement social, en termes de travail avec les communautés du territoire, les communautés, tant autochtones qu'allochtones, qui habitent ce vaste territoire là, 1,2 million de kilomètres carrés, qui représente un potentiel fort intéressant, que ce soit dans le domaine minier, dans le domaine forestier. Il y a tout le tourisme qui peut se faire. Mais à chaque fois, quand on regarde cet angle-là, le ministère des Transports vient facilement dans l'imaginaire en se disant : Bon, on veut aller dans le territoire, ça prend des routes, ça prend des réseaux ferroviaires, ça prend des voies maritimes, donc des facilités maritimes.

Et, pour avoir participé à la mise en place de la Société du Plan Nord, pour avoir travaillé avec les collègues dans l'ensemble des partis, dans le fond, déterminé comment cette structure était pour fonctionner, M. le Président, on avait une préoccupation, c'est que justement, sur l'ensemble du territoire, il y a des actions qui puissent être posées par le gouvernement pour appuyer ce développement-là, appuyer les communautés qui vivent dans ce territoire-là et qui ont des aspirations à pouvoir profiter, participer dans ce développement majeur qui se présente dans leur territoire. Plus particulièrement, la collègue la députée de Duplessis nous a fait part des grands enjeux qui représentaient son territoire, qu'il y avait beaucoup d'attentes en termes, oui, d'emploi, en termes sociaux, qu'il y avait des préoccupations importantes de la part des populations. Et, tout récemment, elle nous a fait part aussi d'un projet qui avait suscité beaucoup d'engouement à l'époque mais qui maintenant semble avoir aussi sa part d'irritations auprès de la collègue de Duplessis, et là je parle plus particulièrement du prolongement de la route 138.

Le prolongement de la route 138 avait été initié au départ avec la signature d'une entente pour la construction d'un lien routier entre Natashquan et Blanc-Sablon au coût de 100 millions sur une période de 10 ans, l'entente Pakatan. Cette entente-là définissait la répartition des responsabilités de chacun, c'est-à-dire le MTQ et Pakatan, un organisme créé en 2006 pour être le maître d'oeuvre du projet, et donc assurer le prolongement de la route 138 par le regroupement de la Basse-Côte-Nord avec les élus, les maires, et les Innus du territoire. Il y a eu des travaux qui ont été amorcés. Ça a fait l'objet de certaines présentations dans les dernières semaines. Pour le résumer rapidement pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, donc, ces travaux-là ont été réalisés dans le cadre de cette entente-là. On parle de 47 millions de coûts qui ont servi actuellement pour réaliser 8 kilomètres à l'ouest de La Tabatière et 4 kilomètres à l'ouest de La Romaine, et il y a eu également un début de conception de tronçon entre Tête-à-la-Baleine et La Tabatière et entre Kegaska et La Romaine. Donc, c'était un projet qui s'était développé avec les communautés. On a mis à contribution à l'époque les communautés. C'était une revendication, entre autres, des Innus de participer à la construction de ce lien-là, donc de permettre non seulement de réaliser une route, mais également de pouvoir être partie prenante à la fois au niveau des travailleurs, des contracteurs et aussi, dans le fond, comme levier de développement économique pour développer une entreprise capable d'intervenir dans des chantiers d'envergure. Parce qu'on se disait : Bien, vous voyez, on va vous démontrer notre capacité, on va s'associer ensemble et on va pouvoir, avec l'aide du gouvernement, en nous permettant de réaliser un contrat, démontrer notre capacité de réalisation et devenir potentiellement des acteurs, M. le Président, dans la suite des choses, dans le développement du Plan Nord.

Malheureusement, il est arrivé des écueils dans le processus, et ça, écoutez, il n'y a personne qui est à l'abri de ça. Je pourrais faire un parallèle avec un autre projet sur lequel j'ai travaillé aussi dans le cadre du Plan Nord à l'époque, qui est la route 167, qui n'a pas eu la même tournure, mais qui a eu une tournure plus difficile pour un entrepreneur aussi de la Côte-Nord qui a fait le processus normal de soumission. Je sais que les gens sont très préoccupés des processus pour s'assurer qu'ils se font de façon adéquate puis que c'est le plus bas soumissionnaire conforme qui a le contrat, mais, comme je me faisais un devoir de le rappeler dans mon ancien métier auprès des entrepreneurs, tu sais, une fois que tu as eu le contrat, tu es le plus bas soumissionnaire conforme, ton défi, c'est de le réaliser, de le réaliser de façon conforme, donc, être le meilleur aussi là et finalement de te faire payer. Malheureusement, dans ce cas-là, l'entrepreneur a eu des problèmes de réalisation, donc n'a pas été capable de livrer et a été un peu plus en difficulté. Dans le cas de Pakatan, ce qu'on a été à même de constater, c'est que le déroulement des travaux a démontré que Pakatan n'avait pas l'expertise pour la gérance de ce projet-là.

Donc, il fallait agir. Le projet était là, il fallait donc travailler avec les acteurs. Donc, en avril 2013, le MTQ a, donc, transmis le document lié à l'octroi des contrats parce qu'il y avait aussi une problématique : on a décelé des vices dans la procédure. Donc, immédiatement, dès qu'on a décelé une problématique, on a été rapidement s'enquérir des autorités compétentes pour pouvoir analyser la situation puis s'assurer que ça se fasse comme ça doit se faire. Le ministère a une responsabilité importante de ce côté-là, il gère les deniers de l'ensemble des Québécois, et on veut être sûrs que ça se fasse de façon appropriée.

Donc, le ministère a commencé cette procédure-là, même, à l'époque, avec l'UPAC, et en contrepartie, pendant ce temps-là aussi, Pakatan a déposé un avis d'intention, de proposition de la Loi sur la faillite et l'insolvabilité. Donc...

• (21 h 40) •

Une voix : Pakatan.

M. Bourgeois : Pakatan. Pardon. Pakatan. Écoutez, pour ne pas faire de mauvais jeux de mots, on s'entend. Vous comprenez, quand vous allez entendre «tan», c'est dans le... Parce que la députée de Duplessis le dit avec tellement d'émotion que ce qu'on retient, c'est presque «pacane», donc...

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Bourgeois : Mais vous me permettez, M. le Président, il faut quand même pouvoir en rire un peu. Donc, toujours est-il, on était dans le processus de Pakatan et on a relancé, dans le fond, la démarche parce que... Et je pense que ce qui...

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Bourgeois : Voulez-vous que je prenne une petite pause, Mme la députée de Vachon? J'aime ça vous voir sourire comme ça, ça nous fait un grand plaisir.

Donc, on a relancé le processus. Ça, c'est important. Pour les gens de la Côte-Nord, là, ça, c'était ce qu'ils voulaient entendre.

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Bien, c'est la preuve qu'après tout on s'amuse bien en commission.

M. Bourgeois : Bien oui, effectivement, M. le Président, ça me réconforte beaucoup avec le processus. Moi, je me dis : Si on fait ça dans la joie et la sérénité, c'est toujours bon pour l'ensemble de la population et des parlementaires, parce que quand même il faut travailler sérieusement mais prendre un peu de plaisir aussi à pouvoir échanger ensemble.

Ce qui est important, M. le ministre, pour nous, pour la population, mais pour les gens qui ont un intérêt à voir le développement du Plan Nord se réaliser de façon efficace, c'est des engagements de ce type-là qui lancent un message important pour non seulement la population qui habite le territoire, mais également pour ceux qui regardent cette démarche-là pour dire, là : Où est-ce qu'ils s'en vont, qu'est-ce que ça va faire, est-ce que le gouvernement est prêt à s'impliquer?

Cette route-là, elle est attendue depuis longtemps sur la Côte-Nord. Je pense que là-dessus il n'y a personne qui va remettre ça en question. Il y a eu une expérience un peu malheureuse, si on peut dire, les premiers balbutiements, mais donc, avec l'annonce de la stratégie de la relance du Plan Nord, on a confirmé des investissements qui vont se faire sur le prolongement de la route 138. On parle d'un montant de 232 millions de dollars. Je pense que c'est une très bonne nouvelle pour l'ensemble de la Côte-Nord. Le comté de Duplessis doit s'en réjouir, d'entendre cette bonne nouvelle-là, de voir aussi la concrétisation à la fois d'une route, mais aussi de ce que ça peut amener comme autres solutions, autre potentiel pour le territoire. La route, hein, c'est ce qui donne accès, mais ce n'est pas ce qui exploite le territoire. La route donne l'accès vers le territoire, offre le potentiel aux développeurs de pouvoir, eux autres, se positionner en lien avec ça. Et souvent, quand on parle avec des investisseurs, la première question qu'on nous pose, c'est : Est-ce que vous avez des infrastructures pour nous permettre d'avoir accès à ce territoire-là? Est-ce que vous allez nous accompagner dans notre volonté d'aller réaliser des exploitations sur le territoire? Et nous, on a dit : Oui, on va être là, on va être présents, on va les livrer.

Et, là-dessus, l'engagement du prolongement de la route 138 pour les deux tronçons qui seront privilégiés, soit celui de Kegaska à La Romaine et celui de Tête-à-la-Baleine et La Tabatière, je pense que c'est une très bonne nouvelle, ça lance un signal. Et j'aimerais que là-dessus... et là je vais le prononcer pour une dernière fois, au plaisir de tous et chacune, j'aimerais qu'on nous rappelle ce que c'était, Pakatan, et qu'est-ce qu'il en était au niveau de la compagnie — une corporation ou un organisme? — et qu'est-ce qui s'est passé par la suite, et pourquoi ça n'a pas fonctionné. J'aimerais ça qu'on puisse vider ce sujet-là, parce que ce qui compte, c'est qu'on remplisse un engagement pour la Côte-Nord d'avoir une route, la route 138, qui se développe. C'est ça que les gens veulent entendre, c'est ça que les gens veulent, sur quoi on travaille pour donner des moyens à ce territoire-là de se développer. Donc, là-dessus, moi, je pense qu'il faut regarder en avant. On l'a vu dans les attentes aussi des autres acteurs ailleurs sur le territoire du Plan Nord, c'est une question qui nous est toujours adressée.

On ne veut pas que le gouvernement fasse les investissements pour nous quand on va développer le projet, mais comment le gouvernement va nous accompagner, M. le Président, pour avoir accès à ce territoire-là, pour être capable de... Si on fait des découvertes intéressantes, exemple, dans le domaine minier, mais aussi si on veut aller exploiter la forêt dans d'autres secteurs, si on veut développer du tourisme, quels sont les types d'accompagnement que le gouvernement va nous fournir ou quelles sont les infrastructures qui vont être mises en place? Et là je pourrais vous parler longuement des attentes également des gens du secteur ouest, donc de tout le côté du côté de la Jamésie, la Baie-James, les Cris et même les Inuits, qui ne demandent pas une route pour l'instant mais qui quand même pourraient être... Il y a une communauté qui pourrait éventuellement être desservie, ce qui permettrait, dans le fond, de desservir la dernière communauté crie qui n'est pas encore reliée via une route et qui est voisine de la plus basse communauté, si je peux le dire ainsi, inuite. Donc, on parle de Whapmagoostui et Kuujuaarapik, qui potentiellement, si des développements importants au niveau minier se présentaient, auraient potentiellement un intérêt à être connectées avec le réseau routier. Et ça change complètement la dynamique d'un territoire, M. le Président. Ça, c'est vraiment majeur.

Et donc, moi, ce que je souhaite, le plus rapidement possible, M. le ministre, de pouvoir réaliser ce projet-là du prolongement de la route 138 pour le bénéfice de la population de la Côte-Nord et de l'ensemble du Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député d'Abitibi-Est. Je vais inviter le ministre à faire ce qu'on a fait la semaine passée aux crédits à l'Environnement, c'est-à-dire de réserver votre réponse pour le prochain bloc ministériel parce que le bloc présent est terminé. Nous passons maintenant au dernier bloc de l'opposition officielle, et je donne la parole à la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Qui la cède au député de Gaspé.

Le Président (M. Reid) : Oh! pardon. Je passe la parole au député de Gaspé. Bienvenue.

M. Lelièvre : Merci, M. le Président. Bonsoir, M. le ministre. J'aimerais remercier ma collègue députée de Vachon de me donner l'occasion de m'entretenir sur différents dossiers de transport et saluer aussi l'ensemble des collègues de la partie parlementaire... gouvernementale, c'est-à-dire, et de la deuxième opposition. M. le ministre, on s'est rencontrés la semaine dernière, rencontre très intéressante à vos bureaux, et je vous en remercie. J'aimerais aborder peut-être certains de ces dossiers-là sur un autre angle et même quelques éléments supplémentaires qui m'apparaissent importants pour les régions à titre de porte-parole des régions, mais également pour la région de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine.

Le chemin de fer, la Société du chemin de fer de la Gaspésie, on avait eu l'occasion d'en discuter, c'est ça, la semaine dernière, et j'écoutais les travaux de la commission dans les derniers jours, bon, il y a eu des échanges intéressants en regard de ce dossier-là. Ce que j'aimerais peut-être soumettre à votre attention de façon officielle, c'est toute la question des transports en général dans les régions du Québec, mais plus particulièrement dans ma région, qui est la Gaspésie.

Vous savez, présentement, la Gaspésie est aux prises avec une conjoncture qui est assez négative, on dirait qu'il y a plusieurs modes de transport qui se sont donné le mot pour être relativement problématiques. On parle de chemin de fer, d'ailleurs, qui a fait l'objet de plusieurs nouvelles dans les derniers mois. Vous avez, comme ministre, intervenu dans l'acquisition, hein, du chemin de fer pour le tronçon Matapédia-Caplan, à l'ouest de la Gaspésie, et pour le tronçon à l'extrémité est, qui est Gaspé-Percé, notamment pour le train touristique. Il reste toutefois le tronçon central, qui relie de Percé à Caplan pour environ un 150 kilomètres, qui, lui, est en dormance jusqu'à nouvel ordre. Donc, c'est sûr, comme je vous l'ai mentionné lors de notre rencontre, j'ai parlé avec les différents intervenants régionaux au plan économique dans les derniers jours, et les attentes de la population sont à l'effet de remettre également le tronçon central en opération dans les meilleurs délais, et ce, autant pour le transport des personnes que des marchandises. Bon, c'est clair que présentement les deux tronçons qui ont été relancés l'ont été parce qu'il y avait les projets économiques qui étaient reliés à ces deux tronçons-là, mais, d'un autre côté, on a Ciment McInnis qui est un dossier qui est en voie de réalisation, qui est dans le tronçon non desservi. On a également tout le secteur de Percé qui est un secteur hautement touristique, qui présentement est sans desserte de l'autobus Orléans Express, qui a arrêté le tronçon de façon complète dans ce secteur-là. Bien sûr, l'avion n'est pas accessible dans le secteur de Percé.

• (21 h 50) •

Donc, le chemin de fer est important pour le transport des personnes et également pour le transport des marchandises. Je pense à LM, à Gaspé, qui construit des pales d'éoliennes, qui a déjà fait des expérimentations pour transporter les pales par train, sortir ces énormes pièces là, composantes-là, là, on parle de composantes au-delà de 55 mètres, en plus des escortes, qui sont transportées uniquement par la route. Donc, le chemin de fer est un incontournable, hein? Si on veut développer la région, il faut la sortir de son isolement, parce que présentement la Gaspésie n'est pas uniquement une région éloignée, mais ça frise une région isolée, le chemin de fer étant interrompu, le service de chemin de fer étant interrompu dans la partie centrale. Orléans Express a coupé la moitié de ses services sur l'ensemble des tronçons, et en plus, pour une première fois, la Gaspésie n'est plus desservie au complet, soit le secteur de Gaspé à Grande-Rivière.

Du côté aérien, si on fait un survol, c'est le cas de le dire, un survol de l'ensemble des modes, bien, du côté aérien... Puis, cet après-midi, on vérifiait au-delà de la Gaspésie, on a fait des vérifications : Rouyn-Noranda, Sept-Îles, Gaspé, Mont-Joli, on parle de coût de billets d'avion entre 1 000 \$ et 1 500 \$ pour se déplacer de ces quatre destinations-là vers Montréal. Donc, ça, c'est avec Air Canada. Puis, dans certains cas, il y a également quelques compagnies qui sont également en opération, mais les prix sont à peu près les mêmes.

Donc, deux questions, M. le ministre. Une première qui serait : Du côté aérien, est-ce que le gouvernement pourrait envisager de revoir le système de fonctionnement actuel? Vous savez, on fonctionne actuellement avec un système basé sur la déréglementation, et l'histoire nous démontre que, quand on parle de déréglementation, généralement, les régions sont moins bien desservies, hein, moins bien servies par le mode de fonctionnement basé sur la déréglementation, c'est-à-dire le libre marché. Vous savez, je vous ai donné quatre exemples, on pourrait en prendre d'autres, mais c'est clair qu'on parle d'occupation de territoire, on parle de développement des régions, mais, entre 1 000 \$ et 1 500 \$ du billet d'avion, les gens qui occupent les régions n'ont pas les moyens de le prendre. Le tourisme, c'est extrêmement coûteux aussi. Donc, je pense à la Gaspésie, qui a reçu quatre mentions... je m'excuse, trois mentions, dans les cinq dernières années, de *National Geographic* en termes de potentiel. Mais, vous savez, quand ça nous coûte 800 \$ de Paris à Montréal puis on arrive à Montréal puis on dit : On s'en va en Gaspésie ou en Abitibi parce qu'il y a un potentiel touristique, puis ça nous coûte entre 1 000 \$ et 1 500 \$ du billet, bien la décision, elle se prend vite, on va aller ailleurs. On s'en va voir les chutes Niagara, on va à Montréal, on va à Québec, mais on ne va pas en Gaspésie, ni à Sept-Îles, ni encore moins sur la Basse-Côte-Nord avec des tarifs comme ça.

Donc je crois que le gouvernement devrait vraiment se pencher sur la question des transports en général dans l'ensemble des régions du Québec. On est en 2015. Le temps, c'est important, puis l'avion est un incontournable.

Puis pour ce qui est du chemin de fer, c'est sûr que la demande que j'ai à vous faire ce soir, c'est vraiment... je me fais le porte-parole des intervenants socioéconomiques de la région. Le message qu'on a, c'est : Il faut relancer le

chemin de fer sur l'ensemble du tronçon. Il y a eu différentes études qui ont été faites. Il y a plusieurs estimations qui ont été rendues publiques. Écoutez, ça joue du simple au double. Donc, je pense que ça serait important, dans un premier temps, de vraiment évaluer le coût de mise à niveau du chemin gaspésien sur sa totalité de tout près de 350 kilomètres linéaires. Et, si on veut vraiment donner à une région ressource comme la Gaspésie, qui a un potentiel notamment au niveau des hydrocarbures, au niveau des mines mais au niveau du tourisme aussi, je crois que le chemin de fer va devenir un incontournable, là, autant pour le transport des personnes que des marchandises.

J'ai trouvé aussi difficiles certains passages, là, de la commission où on parlait de la Société du chemin de fer de la Gaspésie avec, je dirais, avec un certain goût amer. Puis je me sens déjà l'obligation ce soir de vous dire que, oui, il y a peut-être eu des erreurs qui ont été faites, mais il ne faut jamais oublier qu'en 1996 la Société du chemin de fer de la Gaspésie a pris la relève suite au retrait du Canadien National, qui a abandonné carrément son service de chemin de fer. Donc, c'est deux MRC à l'époque, deux MRC, la MRC de La Côte-de-Gaspé et la MRC Le Rocher-Percé, la MRC Le Rocher-Percé étant la MRC la plus démunie sur 97 MRC au Québec, qui ont décidé de prendre en main ce dossier-là, donc c'est tout un défi. Quelques années après, quand ça a été le tronçon de Chandler-Matapédia, un autre 150 kilomètres qui a été abandonné, deux MRC supplémentaires, Bonaventure et Avignon, se sont ajoutées. On a créé une régie intermunicipale. Puis ce n'est quand même pas rien, quatre MRC, dans une région comme la Gaspésie, qui se sont donné le défi de gérer 350 kilomètres linéaires de chemin de fer. Ce n'était pas évident, mais ces gens-là ont réussi à rentabiliser, je dis bien «rentabiliser», les opérations.

Où on a un problème, c'est de maintenir les actifs, hein, les ponts notamment, où il y a des réparations majeures à faire. Mais je tiens quand même à souligner le travail de nombreux maires, des intervenants économiques qui ont tenu ce dossier-là pendant tout près de 20 ans avec des moyens extrêmement réduits. Puis ça, je pense que c'est important de le mentionner également. On parle souvent des mauvais coups, des erreurs, mais je pense que c'est important de mentionner aussi la détermination que ces gens-là ont démontrée. Puis c'est ce qui a permis à votre gouvernement actuel de dire : Bon, bien, nous, on investit, on achète le rail pour, quoi, environ, autour de 3 millions. Mais, si on a pu poser ce geste-là aujourd'hui, bien c'est parce qu'il y a des gens qui ont tenu le fort pendant 15 à 20 ans avec des moyens extrêmement limités.

Donc, je trouvais que c'était important peut-être d'amener ces éléments-là pour rendre hommage à ces gens-là, qui ont été des pionniers puis qui ont fait preuve d'audace. Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Gaspé. M. le ministre, à vous la parole. Il y avait plusieurs questions.

M. Poëti : Oui. Bien, en fait, plusieurs questions et commentaires aussi, et je remercie le député de Gaspé, d'ailleurs. Effectivement, on s'est rencontrés il n'y a pas tellement longtemps pour parler de l'ensemble de ces dossiers-là. Je n'ai jamais fait le procès des gens qui s'étaient investis dans la Société de chemin de fer. Vous avez quand même souligné qu'il y a eu des erreurs majeures importantes qui ont été faites. Mais ce n'était pas de mauvaise foi, j'en conviens facilement. Je veux aussi souligner cependant que le déficit d'exploitation est toujours très présent, là.

Ce n'était pas parce que c'était payant qu'on a décidé d'acheter le rail, là. On a pris une décision économique, je vous l'ai expliqué l'autre jour, principalement sur les emplois. Vous avez raison de dire que le train peut amener davantage d'emplois. Je regardais justement une nouvelle du convoi des éoliennes, là, tout récemment. Donc, ça fonctionne, on semble s'ajuster. On a demandé évidemment au ministre de l'Économie de rencontrer les entreprises locales là-bas pour voir la possibilité d'ajouter aux 300 emplois qu'on a sauvés, parce que c'est ce qu'on a fait directement. Créer 300 emplois en Gaspésie, vous le savez, demain matin, c'est assez difficile. Comment faire pour avoir 300 emplois? Bien, c'est de les garder. C'est ça qu'on a décidé de faire.

Vous avez raison de dire qu'entre Caplan et Matapédia évidemment on va investir plusieurs millions de dollars. En fait, c'est un coût d'entretien et de réhabilitation estimé à plus ou moins 30 millions sur cinq ans pour la partie Matapédia-Caplan. L'autre partie, L'Anse-à-Beaufils jusqu'à Gaspé, elle nous amène, évidemment où est-ce qu'il y a le train touristique, à des investissements importants. On parle de 1,3 million de travaux préalables qui sont évalués avant, évidemment, et un coût d'entretien et de réhabilitation estimé à 28 millions sur cinq ans. Alors, on est là, M. le député, pour des investissements, pour garder en vie un peu un moteur économique, si je peux me permettre l'expression, du chemin de fer. Mais il fallait y croire. Il fallait y croire, parce qu'au cours des dernières années il n'y a pas grand monde qui y a cru, et les difficultés de la Société du chemin de fer n'ont pas été très entendues.

Nous avons pris ce dossier-là, et notre intention, c'est de continuer le développement économique. Il faut quand même se dire que je vais me rendre à Gaspé très bientôt, et je vous l'ai dit d'ailleurs, puis je vais vous saluer en passant — si vous voulez m'accompagner, vous serez le bienvenu — mais je vais rencontrer les gens de la Gaspésie pour le train touristique, parce qu'avec six sorties, un déficit d'exploitation de 200 000 \$ chaque année il est clair qu'on va devoir trouver d'autres alternatives pour le rentabiliser minimalement. Je ne parle pas de faire de l'argent seulement, je parle de le rentabiliser. Alors, évidemment, le port de mer; magnifique, vous avez une région magnifique. Et, ce qu'on a fait, on a redonné aux gens de la Gaspésie ce qu'ils avaient de plus cher, une emprise ferroviaire qui a été, je dirais, à l'origine du début de la Gaspésie, parce que c'est comme ça qu'on transportait les marchandises, parce que c'est comme ça que les gens y arrivaient. Moi, je pense qu'au-delà du symbole ce qu'on a fait, c'est qu'on a redonné un joyau aux Gaspésiens. Et ce qui me rassure dans l'exercice, bien qu'il soit périlleux, bien qu'il soit calculé, c'est l'ouverture des gens là-bas, c'est l'ouverture des MRC à nous dire : Pour la partie dont vous soulevez évidemment le point, donc Port-Daniel au centre, mais de Caplan à L'Anse-à-Beaufils, qui est en dormance, je vous rappelle que cette partie-là a 136 kilomètres et n'est pas en très bon état.

• (22 heures) •

Maintenant, Port-Daniel, il n'y a pas — McInnis — trois semaines, j'ai rencontré un des principaux représentants de McInnis et lui ai fait part des informations que j'avais reçues à l'effet qu'ils étaient plus ou moins intéressés à utiliser la voie et que ça m'étonnait, et de me répondre lui-même : Ça m'étonne, moi aussi, M. Poëti. On a quand même un intérêt à utiliser la voie, évidemment pas pour l'exportation, parce qu'on comprend qu'ils sont en port de mer, mais évidemment en alimentation et à d'autres niveaux. Bonne nouvelle, bonne nouvelle parce que peut-être ça pourrait nous aider sur l'investissement de cette partie de chemin de fer là. Mais, en même temps, on a dit aux élus : Si on veut minimalement... En bordure, on s'est engagés, et notre entente avec DEC Canada aussi... Vous savez que DEC Canada avait encore 10 millions là-dedans, là, et, parce qu'on a acquis le chemin de fer, nous ont laissé la gestion, là, évidemment, du chemin fer si c'était nous qui l'acquérions. Donc, le 10 millions n'a pas été réclamé. Il l'aurait été à la Société du chemin de fer ou un éventuel acheteur, ça aurait été terrible, votre chemin de fer serait disparu pour le prix du fer.

Alors, ce que je dis, c'est que mon affection récente pour la Gaspésie... parce que c'est vrai que je ne suis pas originaire de la Gaspésie, vous connaissez mieux que moi ce secteur-là, mais ce que nous, on connaît cependant en investissement dans les régions, c'est la façon de sauver des emplois puis de développer des emplois. Donc, pour la partie touristique, j'ai déjà contacté ma collègue la ministre du Tourisme, madame... la ministre du Tourisme, point, et...

Des voix : ...

M. Poëti : ... — j'allais faire la même erreur — également aussi le ministre du Développement économique pour aller faire du repérage où on pourrait davantage... Lors de ma visite pour le train touristique, on veut s'assurer effectivement que, minimalement dans l'année qui vient et celle qui va suivre, non seulement il fasse ses frais, mais qu'il puisse y avoir certains profits à réinvestir dans cette partie-là.

Et, ce qu'il est intéressant de souligner également, on a même des discussions avec Via Rail sur la possibilité éventuelle peut-être d'utiliser un train de passagers mais d'une autre catégorie, d'une autre génération, qui fait que c'est un wagon technique qui permet évidemment des passagers, mais pas plusieurs wagons un en arrière de l'autre et que peut-être il y a aussi espoir... ce n'est pas un mot que je hais, moi, parce que, moi, quand je rêve, M. le député, je rêve les yeux ouverts : Est-ce que c'est possible?, et qu'on pourrait même peut-être rentabiliser et utiliser évidemment du transport de passagers sur cette partie du rail. Évidemment, ça en prendrait beaucoup, mais commençons par ce qu'on a fait, l'acquisition du chemin de fer.

Deuxièmement, je veux souligner, vous avez parlé aussi du transport aérien. Effectivement, on a entendu à travers les régions... et il y a quelque chose que vous avez dit qui est un peu ironique, en tout respect. Vous avez dit : La déréglementation, dans certains cas, là, bien, ça ne marche pas, hein, si on dérègle, là, c'est difficile. Mais, en même temps, la réglementation pour Keolis, elle a nui, parce qu'actuellement ils sont réglementés, ça ne marche pas. En fait, ça ne marche pas parce que... Non, mais admettez que, pour le transport interurbain, on a un sérieux problème. Qu'est-ce qu'on a fait? Et la Gaspésie, vous pourrez leur dire, a été un modèle dans la façon de se reprendre en main dans l'investissement que nous avons mis avec évidemment les intervenants de la Gaspésie et ils sont plutôt fiers de ce qu'ils ont obtenu comme résultat dans notre façon de travailler avec eux.

Le maire de Bonaventure passait hier à Québec, il est arrêté à mon bureau, et on a eu une discussion avec la personne avec qui il était. Il nous a parlé aussi de développement économique. Il nous a parlé aussi de discussions avec les transporteurs. Et il nous a parlé évidemment de Pascan Aviation, il connaît très bien, ils connaissent très bien ça, et il nous a donné des chiffres de 7 000 passagers annuels. Honnêtement, j'ai été surpris de ce nombre-là. Là, on va regarder les chiffres.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, je sais que c'était une longue question. Maintenant, il reste six minutes au dernier bloc de l'opposition.

M. Poëti : D'accord. Alors, je veux juste vous dire : On va être là, M. le député, pour le chemin de fer, on est là pour le transport interrégional et on travaille actuellement sur le transport aérien. Alors, vive la Gaspésie, et on va continuer à travailler ensemble.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, on va rester dans la thématique des chemins de fer et la sécurité des chemins de fer. Et, je sais, là, on a appris par les médias que le ministre avait écrit une lettre, mais, au-delà de la lettre, qui date, je crois, du mois de mars, on se rend compte que, par exemple, du côté de Mégantic, il y a encore des gros problèmes du côté du chemin de fer, et les wagons d'exportation du pétrole des sables bitumineux ont recommencé, début avril, sur la Rive-Sud de Montréal, et sans plus de sécurité.

Donc, est-ce que le ministre des Transports a l'intention de poser d'autres actions sur la sécurité ferroviaire? On sait qu'il y a eu des accidents importants du côté de l'Ontario, on a eu Lac-Mégantic ici, au Québec, et, malgré le rapport du bureau de la sécurité du transport, malgré le rapport du coroner, malgré des changements de types de wagon, ça n'a pas empêché les déversements, ça n'a pas empêché les wagons d'être ouverts, avec déversement de pétrole.

Donc, qu'est-ce qu'entend faire le ministre des Transports du Québec pour améliorer la sécurité du transport des matières dangereuses au Québec?

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

M. Poëti : Écoutez, j'entends très bien les doléances de la députée de Vachon. Elle l'a souligné d'emblée, qu'il s'agit d'une responsabilité fédérale. Cependant, soyons prudents sur l'information que vous donnez en disant : On a vu, cette semaine, la voie qui n'est pas en bon état, à la lumière de photos que certaines personnes ont prises. On ne peut pas relier ceci à l'accident de Mégantic, où il y a eu une enquête, où les causes qui ont provoqué cet accident-là, telles qu'elles se sont passées, ne peuvent pas se produire de cette façon-là maintenant. Mais je veux juste quand même... il faut se rappeler qu'il y a des gens qui ont été blessés là, il y a des gens qui sont toujours vivants là, alors je ne veux quand même pas non plus inquiéter outre mesure.

Le gouvernement fédéral, on a eu des discussions avec eux. Oui, il y a la lettre. On l'a faite avec l'Ontario, en plus, en appui avec l'Ontario, on a été solidaires. Mais là, quand j'écris une lettre, ce n'est pas nécessairement ce que vous aimeriez. Quand je leur parle, ce n'est pas nécessairement ce que vous aimeriez. Alors, ce que je veux vous dire, c'est que les discussions, ça se fait verbalement, ça se fait au téléphone aussi, ça se fait en personne puis ça se fait par des communications écrites. C'est ce qu'on a fait, c'est ce que je fais. On a des discussions régulières sur cette problématique-là. Il faut savoir que le gouvernement fédéral a entrepris une importante révision de l'encadrement du transport ferroviaire et du transport de matières dangereuses au Canada. C'est exact, c'est clair, et on le salue. Notamment, ils ont instauré des nouvelles normes de wagons-citernes. Néanmoins, et je vous rejoins là, Mme la députée de Vachon, Ottawa doit assumer son leadership dans le renforcement de la sécurité ferroviaire en revoyant le calendrier de modernisation pour le remplacement des vieux wagons-citernes DOT-111 afin que ceux-ci soient conformes à la nouvelle norme TC-117 le plus rapidement possible. On en est conscients. On interpelle Ottawa, on écrit à Ottawa et nos demandes sont claires. Alors, à partir de là, évidemment on veut tenter d'éviter tout accident.

Les inspecteurs de Transports Canada étaient là, sur la place. Aujourd'hui, à Mégantic, sur la partie de photos que vous dites avoir vue, comme nous l'avons vue également, les inspecteurs de Transports Canada étaient présents sur les lieux également pour corriger ça, et le MTQ a obligé les compagnies de chemin de fer sous sa juridiction à prendre des mesures de sécurité supplémentaires relatives aux trains transportant des matières dangereuses, notamment en imposant à ces compagnies un équipage de deux personnes à bord des trains, à ne pas laisser les trains sans surveillance sur la voie principale et à verrouiller les locomotives pour éviter les entrées non autorisées.

Alors, il y a une série d'actions précises, Mme la députée, qu'on fait pour éviter ces accidents-là. Je pense qu'on ne doit pas faire de politique avec ça, on doit absolument s'assurer que des accidents comme ceux-là ne se produisent plus. C'est ce que vous avez fait, c'est ce que nous faisons.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Il reste 1 min 30 s dans le bloc, et on ne pourra pas prolonger.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. On ne fait pas de politique, et, malheureusement, M. le Président, M. le ministre a la mauvaise habitude de nous faire dire des choses qu'on n'a pas dites. Je n'ai jamais relié les photos à l'accident de Mégantic, mais à la sécurité ferroviaire. Donc, il faut faire attention. Effectivement, il ne faut pas faire de politique avec ce genre de dossier là.

Je suis un peu surprise de la réponse du ministre, parce que, oui, je comprends, là, qu'il y a eu la lettre — mais, jusqu'à date, ça n'a vraiment pas donné grand-chose — et qu'il y a des discussions. Il parle de révision de l'encadrement qu'il salue, mais la modification du DOT-111 pour les nouveaux wagons, ça n'a pas suffi, parce qu'avec les nouveaux wagons, à Gogama, en Ontario, ça a quand même déversé. Et même le bureau de la sécurité du transport l'a dit, que ce n'était pas suffisant, ces nouveaux wagons là. Ça fait que je suis un peu surprise que vous saluiez ça, parce que, très clairement, ça ne fait pas le travail.

Et, moi, ce que je ne trouve pas normal, c'est, dans la sécurité du transport ferroviaire, que ce soit un citoyen qui soit obligé d'aller prendre des photos sur le terrain pour alerter les autorités pour dire que le rail n'est pas suffisamment sécuritaire. Il me semble que ce n'est pas normal. Il me semble que, même si c'est de compétence fédérale, ce n'est pas normal que Québec ne s'assure pas soit directement soit par pressions, mais pressions qui donnent des résultats, pas juste une discussion au téléphone puis qu'il n'y ait pas de résultat... Ce n'est pas normal que ce soient des citoyens qui soient en train d'alerter le gouvernement, et...

• (22 h 10) •

Le Président (M. Reid) : Merci. Le bloc est terminé. Alors, nous passons maintenant à un bloc du côté ministériel. Oui, Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Merci, M. le Président. Comme vous savez, je suis députée dans le comté de Vaudreuil, qui est inclus dans la Montérégie. Et, lors des dernières élections, en avril 2014, étant en campagne électorale, bien on jetait un coup d'oeil, veux veux pas, sur tout qu'est-ce qui se passait en Montérégie puis sur les diverses annonces ou diverses promesses électorales qui étaient faites de part et d'autre, et ce qui m'apporte à parler un peu du boulevard urbain puis de la fluidité en Montérégie.

La Montérégie, bien, on le sait... puis surtout notre partie, là, Vaudreuil et Soulanges, c'est une partie qui s'est énormément développée. Vaudreuil, entre autres, a le plus haut taux de natalité au Québec, donc c'est vraiment une place où c'est en pleine effervescence, beaucoup de jeunes familles, puis ça se développe à la vitesse grand V, autant les projets résidentiels, autant qu'il y a une demande pour un hôpital, il y a un pôle logistique qui s'en vient, mais en fait c'est une région qui est en pleine effervescence. Puis d'ailleurs je dirais que le fait que l'autoroute 30 ait été complétée, ça a beaucoup, beaucoup aidé, un, à faire un lien d'abord avec la Montérégie, parce que, Vaudreuil-Soulanges, de la façon que c'est situé un peu géographiquement, souvent on avait l'impression de ne pas faire partie de la Montérégie, mais, avec l'ouverture de l'autoroute 30, ça a créé vraiment un lien un peu plus... je dirais, un sentiment d'appartenance un peu plus grand avec la

Montérégie, puisque le pont, entre autres, de la 30 est vraiment comme le lien, là, qui nous unit plus à Beauharnois, Châteauguay, à plus cette partie-là de la Montérégie.

Puis, comme je disais un peu précédemment, on a suivi la campagne électorale puis on a suivi qu'est-ce qui se disait, là, de part et d'autre dans les différents comtés et les promesses qui étaient faites, puis, entre autres, je suis restée accrochée sur une proposition qui avait été faite, une promesse électorale qui avait été faite, puis on n'a jamais eu de suivi là-dessus, puis je me disais que peut-être que vous pourriez répondre à ma question. Entre autres — c'était dans la circonscription de Sanguinet, qui fait partie de la Montérégie — il y avait un projet de transformer en boulevard urbain la route 132 à Sainte-Catherine, Saint-Constant puis Delson. Ça avait beaucoup, beaucoup fait parler, là, pendant la campagne électorale. Et d'ailleurs, si je ne me trompe pas... en fait, je reviens aux découpures de journaux que j'avais vues puis aux souvenirs que j'ai d'avril dernier... bien, d'avril 2014, je pense qu'il y avait même une promesse électorale qui avait été faite par l'ancien ministre des Transports à ce sujet-là, puis il en avait même fait l'annonce.

Alors, M. le ministre, ma question est tout simplement de vous demander peut-être un suivi sur le dossier du boulevard urbain promis en Montérégie, parce qu'à ma compréhension — puis j'ai regardé, j'ai fouillé un peu aussi, là, dans les documents qui nous ont été remis dernièrement — ce projet-là, il n'est pas inscrit au PQI. En fait, il ne l'a jamais été, puis il ne l'est pas plus. Alors, je me demandais si vous pourriez nous donner un peu plus d'éclaircissements sur ce projet-là, s'il vous plaît, M. le ministre.

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

M. Poëti : Bien, écoutez, en effet, je voudrais éviter de faire de la politique ici, puisqu'il s'agit d'un exercice de gouvernement et non pas d'un exercice partisan. Je vais donc tenter de limiter mes commentaires. Mais je ne peux pas nier... et il est vrai qu'il y a eu une annonce qui a été faite lors de la dernière campagne électorale par mon prédécesseur. Par contre, comme vous l'avez mentionné, il est vrai de dire que le projet n'était pas au PQI du précédent gouvernement, et qu'il n'était pas au PQI aujourd'hui, et qu'il ne sera pas au PQI de demain. Je pense qu'un projet comme celui-là, il est beaucoup plus réalisable dans un horizon beaucoup éloigné.

En passant, je tiens à vous rappeler que mon ministère va investir 4,9 milliards de dollars dans notre réseau routier cette année et l'an prochain et que, sur cette somme, près de 88 % de ce montant ira directement dans le maintien ou la reconstruction de nos infrastructures. Il s'agit là d'une priorité, il s'agit là d'un passage obligé. Je pense que vous partagez mon avis, qu'avant d'investir dans de nouveaux projets de développement de réseau routier nous sommes mieux d'investir dans nos infrastructures actuelles et de terminer nos projets en cours, comme celui de l'autoroute 35.

Je n'ai pas d'autre commentaire à faire sur le projet de boulevard urbain de la 132. Par contre, je profite de votre question pour vous parler d'un autre très beau projet, en Montérégie, qui apportera des bénéfices tangibles, celui-là, pour les usagers de la route et du transport en commun dans le corridor de l'autoroute 10 entre le pont Champlain à Brossard et l'autoroute 35 à Saint-Jean-sur-Richelieu. Ce secteur est confronté à des problématiques importantes de circulation qui ne feront que s'accroître avec la croissance démographique que nous anticipons dans ce secteur, ainsi que les travaux prévus dans les prochaines années sur les différents liens interrives du secteur. La mise en place de mesures favorisant le transport collectif dans ce secteur permettra d'opérer une gestion durable de la demande actuelle et également de la demande future. Dans ce corridor, le débit journalier moyen — annuel — est près de 80 000 véhicules entre l'autoroute 35 et l'autoroute 30, alors qu'au niveau du pont Champlain il avoisine près de 121 000 véhicules automobiles. C'est dans cette optique que nous avons prolongé la voie réservée aux autobus sur le pont Champlain jusqu'à l'autoroute 30. La mise en service a eu lieu l'automne dernier. À la même époque, au micro de la Chambre de commerce de Saint-Jean-sur-Richelieu, j'ai annoncé une étude sur la prolongation de la voie réservée jusqu'à l'échangeur de l'autoroute 35.

Nous savons que nous devons faire une réfection de la chaussée de l'autoroute 10 autour de 2016. Pourquoi ne pas utiliser cette opportunité pour élargir la chaussée et permettre le prolongement de la voie réservée? Bref, c'est que cette étude de l'AMT est en train d'être étudiée. Alors, comprenez bien que nos intentions, dans des projets qui existent déjà, sur une possibilité d'investissement évidemment de chaussée à refaire... priorisons cette possibilité-là de voie additionnelle réservée, de voie additionnelle de covoiturage, de voie additionnelle au transport électrique.

Mme Nichols : ...apporté la précision, entre autres, relativement à ce dossier-là précis de la 132, parce qu'il avait été annoncé, mais il n'avait jamais été définitivement dans le PQI. Mais je suis d'accord avec vous à l'effet qu'il y a vraiment beaucoup de projets puis qu'il faut les prioriser. Puis il y en a aussi beaucoup, beaucoup en Montérégie qui doivent voir le jour, et je comprends qu'on n'a pas nécessairement toutes les sommes pour pouvoir faire tous les projets. Donc, priorisons un projet à la fois. Donc, merci beaucoup des précisions relativement à la 132.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vaudreuil. Je passe maintenant la parole au député de Saint-François.

M. Hardy : Merci, M. le Président. Je vais vous parler, M. le ministre, de la situation financière de l'AMT — Train de l'Est.

On ne se le cachera pas, le Train de l'Est a connu sa grande part de problèmes au cours des dernières années. Au départ, quand il a été initié, c'était un projet qui devait coûter environ 300 millions de dollars. Au final, on arrive avec une facture de 700 millions de dollars. C'est beaucoup d'argent, mais heureusement, au moins, la ligne Mascouche fonctionne maintenant et elle donne du bon service aux citoyens du nord-est de la région métropolitaine. D'ailleurs, c'est probablement le secteur qui était le plus mal desservi en transport en commun jusqu'à présent. Dans ce contexte-là, compte

tenu des problèmes de gestion du projet et des dépassements de coûts qu'on connaît, je pense que certaines personnes ont été surprises par votre décision d'absorber la portion du financement de l'AMT dans le projet, et de le financer à 100 % par le gouvernement, et de leur rembourser 175 millions.

M. le Président, je vais demander au ministre des Transports : Pouvez-vous nous expliquer le processus et le raisonnement qui ont mené à une telle décision de votre part?

• (22 h 20) •

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

M. Poëti : Bien, écoutez, je remercie le député de sa question. Et, s'il veut, il aura l'occasion de parler avec le président de l'AMT dans quelques minutes. En fait, ça peut paraître effectivement... dire : Ah! mais pourquoi on va rembourser 175 millions?

Ça va me faire plaisir de vous l'expliquer en vous rappelant d'entrée de jeu que pour moi ma principale préoccupation, c'est simplement, et très important, le service aux citoyens. Vous savez, en bout de ligne, s'il n'y a pas d'argent accordé pour réaliser des projets, ce n'est pas la société de transport visée qui en paie vraiment le prix, c'est le citoyen qui ne reçoit pas ces services. Il ne faut donc surtout pas voir cette décision comme étant une récompense de la part du gouvernement, mais plutôt comme une injection d'argent supplémentaire dans le transport en commun pour donner des services aux citoyens. Pour bien comprendre la décision, il faut commencer par prendre conscience de la situation financière difficile de l'AMT. Pour financer sa portion des investissements en immobilisations, typiquement, la part de l'AMT, c'est 25 % d'un projet. L'AMT puise dans les montants qu'elle détient dans son fonds d'immobilisations. Le fonds d'immobilisations est financé par des contributions des villes présentement sur le territoire de l'AMT. La formule de calcul des contributions des villes est simple : chaque ville verse, à chaque année, à l'AMT un montant équivalent à 0,01 \$ pour chaque 100 \$ de valeur foncière de sa ville. C'est une formule qui allait bien pendant plusieurs années. Le problème, c'est qu'elle n'a jamais été revue depuis la création de l'AMT en 1996. Voici une autre raison pour laquelle la révision de la gouvernance du transport collectif est essentielle.

La richesse foncière des villes augmente un peu chaque année mais pas aussi rapidement que les investissements qui ont été faits dans le transport collectif depuis 19 ans.

Si vous le permettez, je vais laisser le président de l'AMT vous dire qu'est-ce que les 175 millions que nous lui avons redonnés permettent de faire, quelle marge de manoeuvre il en a retirée.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. Girard.

M. Girard (Nicolas) : Alors, M. le Président, cette bonne annonce du gouvernement du Québec de 175 millions de dollars a permis à l'AMT de pouvoir réaliser les projets priorités au niveau de son PTI 2015, 2016, 2017, notamment le SRB Pie-IX, l'achat de nouveau matériel roulant, la réalisation du Centre d'entretien, notamment, de Pointe-Saint-Charles.

Donc, c'est une injection qui nous a permis de réaliser, là, des projets qui étaient prévus à notre PTI. Sinon, il n'aurait pas été possible pour notre agence de réaliser ces projets majeurs dans la grande région métropolitaine. Puis je vous rappelle également que le lancement de la ligne Mascouche le 1er décembre dernier a été un franc succès. À ce jour, depuis le lancement de la ligne, on a en moyenne 4 700 déplacements par jour sur la ligne Mascouche, ce qui, après quatre mois d'utilisation, est à plus de 40 % des prévisions d'achalandage, qui étaient de 11 000 déplacements d'ici cinq ans. Donc, il y avait vraiment des besoins importants dans l'est de Montréal, dans la couronne nord-est. Actuellement, au niveau de l'utilisation de la ligne Mascouche, 65 % des déplacements proviennent de la couronne nord, et 35 % proviennent du territoire de l'est de Montréal. Donc, ça répondait à un besoin dans ce secteur-là de la région métropolitaine, qui était mal desservi en transport collectif.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. Girard. Je passe maintenant la parole au député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Juste peut-être m'éclairer, M. le Président : Combien de temps?

Le Président (M. Reid) : Huit minutes.

M. Huot : Huit minutes. Je sais que le ministre veut quelques minutes pour des remerciements. Je vais faire ça rapidement.

Un mot sur la Société de transport de Lévis, s'il vous plaît. Les députés à Québec, on n'est pas loin de Lévis. Sur la question de l'aide financière, il y a des... je ne sais pas si on peut appeler ça des litiges, depuis plusieurs années, sur la question avec le Fonds de contribution des automobilistes au financement du transport en commun, le fameux 30 \$ qu'on paie à chaque fois qu'on immatricule notre véhicule. Le fonds, c'est pour compenser partiellement les sociétés de transport, faire contribuer les bénéficiaires non utilisateurs des services de transport en commun, qui profitent d'un allègement de la congestion qu'entraîne le transport en commun.

Donc, ici, à Québec, avec le Réseau de transport de la Capitale, il y a un certain volet sur quoi on ne s'entend pas nécessairement avec la Société de transport de Lévis. On dit que, quand il y a plus qu'une société de transport en commun sur un même territoire, donc le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, les revenus sont répartis selon le Règlement sur la contribution des automobilistes, soit 80 % des recettes tarifaires des sociétés sur leurs réseaux respectifs, 20 % selon le lieu de résidence des automobilistes. La Société de transport de Lévis conteste le partage depuis plusieurs années, ne veut pas nécessairement partager les revenus de la contribution des automobiles à l'échelle métropolitaine.

Donc, il y a eu des demandes, pendant plusieurs années, qui ont été refusées pour le versement compensatoire. En 2009, le gouvernement a accepté de verser une aide discrétionnaire non récurrente de 1 million de dollars à la société de transport. Donc, elle l'a fait de 2009 à 2012. En 2013, il y a eu une aide d'un peu moins de 1 million de dollars qui a été versée qui provenait du Fonds des réseaux de transport terrestre, le FORT, aide non récurrente. Une autre subvention discrétionnaire, en 2014, de 150 000 \$, encore une fois non récurrente... À chaque année, on recommence, disons, on revient, à chaque année, pour essayer de trouver une solution permanente, mais c'est à recommencer.

Donc, j'aimerais ça savoir un petit peu l'opinion du ministre, est-ce qu'il y a quelque chose qui peut s'en venir, des pistes de solution pour régler le problème de façon permanente, parce qu'à chaque fois, sinon on recommence, à chaque année il y a une aide compensatoire, on doit revenir. Donc, j'aimerais ça entendre le ministre là-dessus, s'il vous plaît.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Vanier-Les Rivières. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Bien, écoutez, d'emblée, je dois vous dire qu'il existe effectivement des pistes de solution.

Il faut quand même dire en préambule que c'est aux sociétés de transport, c'est-à-dire à la Société de transport de Lévis et au Réseau de transport de la Capitale, de s'entendre ensemble et de trouver une nouvelle formule de partage de la contribution des automobilistes. Encore là, j'ai espoir, parce qu'évidemment je vois ces gens-là travailler ensemble, je les ai rencontrés également, et on voit et on s'aperçoit qu'il y a une volonté commune de régler cette problématique-là. Il faut se dire qu'en 2011 un projet de modification au Règlement sur la contribution des automobilistes au transport en commun avait été soumis. La modification suggérée était de faire passer la formule actuelle de partage 80-20 à une proportion 60-40, ce qui aurait fourni à la Société de transport de Lévis un montant annuel supplémentaire de 300 000 \$ sur une base récurrente cette fois-ci. En 2014, le RTC avait donné son accord de principe quant à ce nouveau mode de partage. On pourrait donc réactiver le projet de modification du règlement.

Le Président (M. Reid) : ...M. le ministre. M. le député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Puis peut-être un petit mot, là, sur les questions de taxe sur l'essence. J'aimerais juste ça entendre le ministre sur cette question-là. Il y en a qui disent que ça peut être une façon de compenser. J'aimerais avoir l'opinion du ministre là-dessus.

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

M. Poëti : Bien, écoutez, encore là, c'est à la ville de Québec de déterminer si, oui ou non, elle veut se prévaloir de ce droit. Elle y a droit, mais...

M. Huot : ...

M. Poëti : Ça, voyez-vous, quand je dis que les villes ont de plus en plus de pouvoirs de décision, de plus en plus de pouvoirs de décider, elles ont aussi l'imputabilité de leurs décisions. Ils sont responsables de leurs décisions. Et ce sont des élus. Alors, à partir de là, moi, je leur donne leur droit. On l'explique, il est clair. Ce n'est pas au ministre des Transports de lui dicter ce qu'il devrait faire ou non. Je peux bien lui suggérer, mais ça lui appartient. Et je respecte sa décision dans un sens comme de l'autre. J'ai d'excellentes relations avec le maire de Québec comme j'ai d'excellentes relations avec le maire de Lévis. Je dis toujours : Moi, je ne suis pas assis dans le milieu, je suis assis ensemble avec eux. Et ça, ça fait une différence lorsqu'on a à parler, lorsqu'on a à échanger. Et ça, c'est de la communication pure.

Alors, en ce qui me concerne, je pense qu'ils progressent dans leurs discussions et je pense qu'on pourrait arriver à des solutions dans un avenir assez proche. Inévitablement, le financement pour le transport collectif, c'est la clé, et on en a besoin.

Alors, si vous me permettez, M. le Président, pour terminer, j'aurais voulu évidemment...

Le Président (M. Reid) : La parole est à vous.

M. Poëti : ...remercier l'ensemble des gens qui sont ici, évidemment les élus : les députés de Vanier-Les Rivières; Saint-François; Vaudreuil; Pakatan...

Des voix : Ha, ha, ha!

• (22 h 30) •

M. Poëti : ...— ah! je m'excuse — Abitibi-Est; Argenteuil; évidemment, hier, Chapleau; les députés de Vachon, Duplessis, Labelle; les députés de Groulx, Repentigny, Deux-Montagnes, Borduas, qui nous a fait un passage rapide; évidemment, les membres de l'opposition officielle; le deuxième groupe d'opposition également; Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Un exercice important, un exercice de questionnement pour l'ensemble de nos concitoyens.

Et je veux remercier aussi l'ensemble des gens qui, dans ce cas-ci, se retrouvent en arrière mais qui sont à l'avant-scène chaque jour que Dieu fait. Ce sont eux qui sont les piliers de nos organisations pour obtenir les résultats qu'on a, pour faire avancer la société puis de toujours tenter de s'améliorer. L'exercice actuel est un de ces... et, je pense, c'est un des objectifs de notre exercice, c'est d'être meilleurs, et de prendre les critiques de façon constructive quand ce

sont des critiques, les félicitations lorsqu'elles viennent aussi, et de se dire ensemble qu'est-ce qu'on pourra faire de mieux pour que, l'année prochaine, on puisse encore se dépasser, aller plus loin.

Merci, M. le Président, de votre patience. Mme la secrétaire, les pages qui sont présentement aussi avec nous, merci de votre gentillesse, de votre patience. Merci à tous qui nous ont écoutés également. Bonne fin de soirée.

Adoption des crédits

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Le bloc est terminé.

Alors, le temps alloué à l'étude des crédits budgétaires relevant du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2015-2016 étant presque écoulé, nous allons maintenant procéder à sa mise aux voix.

Le programme 1, Infrastructures et systèmes de transports, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. Le programme 2, Administration et services corporatifs, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : J'ai compris «sur division». Finalement, l'ensemble des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2015-2016 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Documents déposés

Le Président (M. Reid) : Sur division. J'ai bien compris. En terminant, je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition officiellement.

Et la commission ajourne ses travaux au jeudi 30 avril 2015, à 19 h 30, où elle procédera à l'étude des crédits budgétaires du programme Implantation de la Stratégie maritime relevant du portefeuille Conseil exécutif. Merci à tout le monde.

(Fin de la séance à 22 h 32)