



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 21 avril 2016 — Vol. 44 N° 65

Étude des crédits du ministère des Transports, de la Mobilité
durable et de l'Électrification 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 jeudi 21 avril 2016 — Vol. 44 N° 65

Table des matières

Discussion générale (suite)	1
Adoption des crédits	53
Documents déposés	54

Intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Jacques Daoust

M. Serge Simard

M. Harold LeBel

M. Gaétan Lelièvre

M. Guy Bourgeois

Mme Nathalie Roy

M. Claude Surprenant

M. Marc Picard

M. Ghislain Bolduc

Mme Martine Ouellet

M. Patrick Huot

M. Simon Jolin-Barrette

* M. André Caron, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

* M. André Meloche, idem

* Mme Dominique Savoie, idem

* M. Dave Leclerc, Société de l'assurance automobile du Québec

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Note de l'éditeur : La commission a aussi siégé en soirée pour l'étude des crédits du ministère du Conseil exécutif. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le jeudi 21 avril 2016 — Vol. 44 N° 65

Étude des crédits du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (2)

(Onze heures huit minutes)

Le Président (M. Reid) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! 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 2016-2017. Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Boucher (Ungava) sera remplacé par M. Huot (Vanier-Les Rivières); Mme Vallières (Richmond) par M. Habel (Sainte-Rose); M. Roy (Bonaventure) par M. Lelièvre (Gaspé); et M. Traversy (Terrebonne) par M. LeBel (Rimouski).

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, puisque nous commençons nos travaux à 12 h 8... 12 h 7... pardon, 11 h 7, j'ai besoin d'un consentement pour terminer les travaux à 13 h 7.

Des voix : Consentement.

Discussion générale (suite)

Le Président (M. Reid) : Consentement. Alors, le dernier groupe qui a eu la parole et que le bloc était terminé, c'était le deuxième groupe d'opposition. Nous passons donc maintenant à un groupe gouvernemental. Je passe la parole à M. le député de Dubuc.

M. Simard : Je vais y aller, M. le Président. On appelle ça se faire prendre.

M. le Président, d'entrée de jeu, M. le Président, je vais vous dire que le transport, pour une région comme la mienne, qui vient de... D'abord, d'entrée de jeu, M. le Président, je vais vous saluer. Je vais vous souhaiter une bonne journée, M. le Président, parce qu'on est ensemble pour une grande période aujourd'hui. Je voulais saluer mes collègues du gouvernement, mon collègue, je vais saluer également, bien sûr, les gens de l'opposition, de la première opposition, de la deuxième opposition, et le ministre, que je salue, et, bien sûr, l'ensemble des intervenants du ministère.

M. le Président, le ministère des Transports, pour une région comme la mienne, c'est extrêmement important. La raison, c'est qu'on est quand même très loin des grands centres. Et je dois vous dire qu'une région comme le Saguenay—Lac-Saint-Jean, une région qui a une population de, on va dire, environ 275 000 habitants... C'est la région, soit dit en passant, la plus importante, au niveau population, la plus au nord. Donc, à partir de là, vous allez comprendre que, oui, on est véritablement dans le Plan Nord.

• (11 h 10) •

On est également, bien sûr, une région qui est très importante au niveau industriel, si on ne parle seulement, ici, de la forêt, de l'aluminium, de l'agriculture, pour n'en nommer que ces deux-là. Le tourisme aussi est une industrie importante chez nous. Donc, si on regarde l'ensemble de ces intervenants-là, au point de vue industriel, ce sont tous des intervenants pour lesquels on a besoin de transport. Et, à partir de là, il faut comprendre que la nécessité d'avoir qu'est-ce qu'il faut au point de vue infrastructures de transport, au point de vue transport public, etc., on ne s'en sort pas, on parle de ça régulièrement, à tous les jours. Et il faut arriver à avoir une bonne relation, bien sûr, et à avoir nécessairement une certaine écoute du gouvernement.

Vous savez, au mois de juin 2014, au mois juin, pardon, 2015, on a eu un sommet économique qui a débuté, bien sûr, en 2014. C'est là que le premier ministre a donné le mandat à la CAR — bien sûr, c'est moi qui ai eu le mandat, mais en collaboration avec la CAR — de faire un sommet économique. Le sommet économique a été planifié, lui, pour juin 2015. Il a eu lieu. Tout au long des consultations du printemps, au-delà de 1 250 personnes ont été rencontrées. Et puis je vais vous dire que les gens ont participé énormément dans toutes les sphères économiques de ma région. Et pour faire une histoire courte, M. le Président, pour en arriver nécessairement à des tables au niveau du suivi du sommet, nous avons nommé des présidents de table, 11 tables, M. le Président, de travail qui... nécessairement, je vais vous les nommer ici : il y a l'agriculture, le tourisme, la forêt, l'aluminium, mines et métaux, numérique, transport, entrepreneuriat, collaboration avec les Premières Nations, parce que, chez nous, on a une nation, une nation innue. Et également ces 11 tables-là ont des rencontres régulièrement en suivi avec le sommet. Les orientations qui ont été données au sommet, ces 11 tables là discutent et amènent des solutions pour que la région puisse se développer, dans les 10 prochaines années, d'une façon importante parce que, d'abord, on veut que les gens qui demeurent dans la région gagnent bien leur vie et on veut que les jeunes qui poussent dans notre région, qui demeurent actuellement dans notre région, n'aient pas besoin de s'expatrier à l'extérieur pour s'assurer qu'on puisse nécessairement avoir les ressources humaines pour les prochaines années et qu'on puisse nécessairement être en mesure de développer cette région du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

Mais, à l'intérieur de ces tables-là, comme je viens de vous les nommer, M. le Président, il y a la table des transports, un groupe de travail sur les transports. Et ce groupe de travail là, M. le Président, je vais vous donner le mandat qui lui a été donné : «Le [...] mandat [...] consiste à optimiser le réseau de transport régional en tant qu'actif stratégique pour maximiser les retombées de l'exploitation des ressources naturelles ainsi que [...] activités reliées au Plan Nord et à la Stratégie maritime.

«[Le] mandat prévoit la mise sur pied d'un comité opérationnel», que je viens de vous nommer, je ne vous nommerai pas les noms de gens pour rien.

Maintenant, les livrables, c'est : «...des pistes de solution [sur] l'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire [...] plan de transport régional intermodal...»

On sait que le plan de transport intermodal, ici, on parle également de transport par camions, transport par voiture, etc. Donc, à partir de là, M. le Président, ce comité-là a besoin et est directement relié avec le ministère des Transports. Et je dois vous dire que le deuxième mandat de ce comité-là, c'est celui-ci : «Le [...] mandat [...] consiste à favoriser le développement industriel lié au port de Grande-Anse.» À partir de là, les livrables sont : ententes de collaboration avec les cadres de la Stratégie maritime du Québec; identification du potentiel; la mise sur pied d'un comité local de concertation, à ce niveau-là, bien sûr, le transport maritime, et un plan de développement.

Maintenant, les collaborateurs, ça, c'est important pour parler du ministère des Transports. Il y a, bien sûr, le bureau de coordination, ensuite le ministère des Transports, le ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Exportation et la Société du Plan Nord.

De là, M. le Président, on voit que d'être un partenaire, c'est bien sûr de s'assurer que les projets vont être amenés à bon port. Mais, quand on dit que le ministère des Transports est interpellé à ce niveau-là et doit nous servir comme partenaire pour le développement de la région, ça veut dire qu'on a grandement besoin de ce ministère-là. Et voici que j'en arrive, M. le Président, pour vous parler, dans un premier temps, dans un premier bloc, tout au moins, de l'autoroute qu'on appelle l'autoroute 70, l'autoroute Alma-La Baie. Et ça fait 45 ans qu'on en parle, M. le Président. Donc, il faut bien le dire, je pense qu'on a passé plusieurs décennies là-dessus. Et lorsque j'ai été élu au gouvernement libéral, avant, j'ai, après 10 ans, relancé l'autoroute qui avait été laissée en plan, M. le Président, pendant plusieurs, plusieurs années, c'est-à-dire pendant 10 ans. Et, M. le Président, je vais vous faire une petite nomenclature, là, de ce qui se passe au niveau de ce projet-là.

D'abord, actuellement, les élus, l'ensemble des élus de la région, font des pressions pour que le projet de prolongement de l'autoroute 70 entre Chicoutimi et La Baie soit réalisé le plus tôt possible, ce qui consiste à réaliser la deuxième phase du projet. La deuxième phase du projet, M. le Président, parce que ça, c'est pour terminer un bout, alors que l'autre bout, lui, qui est de Saint-Bruno à Alma, n'est pas terminé non plus. On parle ici à peu près de 18 kilomètres, sur la totalité, qui n'est pas terminé. Donc, ce n'est pas très, très long, mais c'est quand même une autoroute, M. le Président, qui est en demande. La raison, la raison, c'est que je vais vous dire que l'autoroute, le réseau routier entre Alma et La Baie est le plus sollicité au Saguenay—Lac-Saint-Jean. La route 170 est en perte de fonctionnalité dans les secteurs non réaménagés à quatre voies. Au regard, bien sûr, de la sécurité, plusieurs endroits ont un taux d'accident supérieur au taux critique, principalement dans les secteurs compris entre Chicoutimi et La Baie. Et cet hiver, cet hiver qui vient de passer, M. le Président, ça ne fait pas tellement longtemps qu'il est passé, là, on a peur qu'il revienne, ça fait que... Mais une chose qui est certaine, c'est qu'il y a eu des accidents mortels sur les deux tronçons qu'on parle, à partir de Chicoutimi à La Baie et également le tronçon de Saint-Bruno à aller... Vous savez de quoi je parle, M. le Président, parce que vous êtes originaire de chez nous. Donc, le tronçon Saint-Bruno à Alma est véritablement très, très important, et c'est un bout, non plus, qui n'était pas terminé.

Donc, à partir de là, M. le Président, il faut comprendre que la région suit ses élus, je vous dirai, attentivement parce qu'on veut nécessairement que la construction, que l'aménagement de cette autoroute-là ne soit pas laissé. Et lorsqu'on regarde, M. le Président, qu'est-ce qui se passe, c'est que les travaux en construction ont débuté en 2011 et se poursuivent au moment où on se parle. Actuellement, environ 70 % des travaux sont complétés. La mise en service doit avoir lieu en fin de 2017. Mais où le bât blesse, M. le Président, où le bât blesse, c'est que j'ai lu dernièrement qu'il n'y avait rien de planifié dans la planification, là, du gouvernement pour 2017-2025. On va avoir, oui, terminé la première phase de Chicoutimi, route de Grande-Anse, qui nous amène au port, mais on n'a rien de planifié pour la deuxième phase de ce bout d'autoroute là et la phase qui est de Saint-Bruno à Alma. Et véritablement, M. le Président, ça cause problème majeur à l'ensemble des intervenants. Et je dois vous dire que, lorsqu'on a travaillé au sommet économique, ça a été soulevé. Et les gens sont attentifs. Ce projet-là, on veut que ça se termine. Et j'aurai une question, M. le Président, pour le ministre à ce moment-ci.

M. le ministre, est-ce que vous pensez que... puis j'ai extrêmement confiance en vous. Est-ce que vous pensez, M. le ministre, que, lorsqu'on va commencer à faire la planification du PQI pour 2017-2025... est-ce que le gouvernement... on peut avoir confiance que le gouvernement va regarder ça attentivement et mettre ça dans ses priorités? J'aimerais entendre le ministre à ce niveau-là.

• (11 h 20) •

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

M. Daoust : Merci, M. le Président. Et j'apprécie beaucoup la confiance que me témoigne mon collègue. Vous savez, et je voudrais peut-être aussi le rappeler, actuellement, vous savez, sur le prolongement de l'autoroute 70 entre Chicoutimi puis Grande-Anse, la Ligne-Bagot, ce n'est quand même pas un petit tronçon, il a 7,6 kilomètres, et 70 % des travaux sont complétés. Ça va faire un grand changement, ça, dans la région. J'ai eu à y travailler pendant six mois, si ma mémoire est bonne, il y a un bon moment. Mais effectivement ce tracé-là de la 70 va être important.

Ce sont des sommes qui sont importantes aussi, il faut quand même le rappeler, à l'intérieur du budget, où on veut absolument équilibrer les finances publiques. Alors, il est important pour nous de le faire de façon systémique.

Effectivement, la phase II n'est pas inscrite au PQI actuel, le 2015-2025 ou 2016-2026, on travaille toujours sur des bases de 10 ans, mais le tronçon du chemin de Grande-Anse, qui est la phase II, qui a 6,9 kilomètres, pour nous, là, au ministère des Transports, c'est une priorité. Pour nous, il faut qu'on la complète, cette chose-là.

Alors, nous ne sommes pas les décideurs finaux mais avons certaines influences à l'intérieur du PQI. Et je peux vous assurer, M. le député, que le ministre des Transports va appuyer fortement la proposition d'inclure dans le PQI 2017-2027 la phase II des travaux.

Alors, sur une base du meilleur effort... parce que nous ne sommes pas les seuls décideurs, nous faisons partie d'une équipe, et la partie, si vous voulez, qui décide du PQI, notamment au Conseil du trésor, doit regarder l'ensemble des projets et établir certaines priorités. Mais je peux vous assurer du plein support du ministère des Transports pour que la phase II soit inscrite dans le PQI 2017-2027.

M. Simard : Il me reste-tu encore un petit peu de temps, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Oui, oui, il vous reste encore six minutes.

M. Simard : Six minutes? Bon. Ce qu'il faut comprendre, M. le Président, je pose ces questions-là au ministre, la raison, c'est que le port de Grande-Anse est nécessairement extrêmement important pour les gens qui viennent du Lac-Saint-Jean. Il y a des entreprises au Lac-Saint-Jean, soit dit en passant, Proco Métal, qui a bien sûr été aider à Montréal pour solidifier le pont lorsque le pont s'est affaissé, hein, et je pense que c'est une entreprise qui est extrêmement importante. Lorsque le pont, il faut bien en parler... Tout à l'heure, je vais en parler plus tard, M. le Président, un peu, là, je vais parler du pont Dubuc. Lorsque le pont Dubuc a passé au feu, c'est qui, qui est venu régler le problème? C'est Proco Métal. Mais il faut comprendre que Proco Métal transporte des immensités de structures qui se promènent sur les routes. Vous allez comprendre que, lorsque la route est à deux voies, c'est terminé, il n'y a personne qui passe en avant et chaque côté d'eux. C'est trop dangereux, c'est trop gros. Lorsque c'est une autoroute, c'est une autre histoire. C'est plus facile de transporter des immensités de structures comme ça soit pour l'amener par bateau, il faut amener ça à Grande-Anse, et véritablement... ou, si on va à Montréal, effectivement, on peut le transporter par bateau et l'amener à Montréal par la mer ou soit par les autoroutes parce qu'on peut traverser l'autoroute du parc. Et ces autoroutes, l'autoroute 70 et l'autoroute 75, communiquent ensemble. Donc, à partir de là, le transport est beaucoup plus facile. Là, je vous parle strictement de Proco Métal.

Je pourrais vous parler de Bétons préfabriqués du Lac, qui ont des constructions un peu partout aux États-Unis, des contrats un petit peu partout aux États-Unis, également au Québec. Donc, à partir de là, on a besoin de transporter des pièces immenses. Et pour ça, ça prend une autoroute digne de ce nom pour la sécurité des gens qui empruntent les routes et pour la sécurité des travailleurs qui, eux, doivent travailler à l'intérieur de ces véhicules-là et qui sont nécessairement nécessaires pour se promener d'un point a au point b. Ce sont des instruments... ces autoroutes-là, ce sont des infrastructures nécessaires à tout point de vue.

Donc, un petit peu, M. le Président, c'est ce que je voulais dire, puis je remercie le ministre de sa réponse et je le remercie de sa compréhension, bien sûr.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Simard : Il me reste combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Bien, il reste un peu moins que quatre minutes. Je pourrais peut-être, moi, sur le temps du gouvernement, juste dire, M. le ministre, pour confirmer un certain nombre de choses, que, l'été passé, j'ai vécu un bouchon de 20 minutes à Saint-Bruno, à la fin de l'autoroute. Assez spécial. Puis il n'y avait pas d'accident, il n'y avait rien. Puis c'était une journée de semaine en été. Alors, c'est quelque chose qui est très important, je pense, et on a confiance là-bas. Je pense que tout le monde, y compris les députés qui... Saint-Bruno sont du côté de l'opposition officielle, je pense, ont confiance aussi en notre gouvernement pour régler le problème.

Alors, est-ce qu'il y a d'autres députés du côté du gouvernement? Il reste trois minutes.

M. Simard : Sinon, M. le Président, si... on reportera ça.

Le Président (M. Reid) : Reporter une minute, ça ne me dérange pas. Oui?

M. Daoust : M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Bon, on aura... Oui, M. le ministre.

M. Daoust : Oui, écoutez, peut-être commenter. C'est sur le pont Dubuc. Je peux peut-être porter quelques commentaires là-dessus. Vous savez, les travaux d'infrastructure qui sont nécessaires à la remise en condition, c'est de l'ordre d'à peu près 45 millions de dollars. Et je pense que tout le monde, justement, dans la région se souvient que les travaux — puis les travaux, c'est toujours un festival du cône orange, vous le savez — se sont arrêtés en décembre 2015, donc allant jusqu'à la limite de ce qui est possible de faire. Et les travaux reprennent actuellement ou vont reprendre en mai, en mai 2016, pour se poursuivre.

Maintenant, il y a différentes phases là-dessus. On en a encore pour deux années à le faire. Mais je pense que le ministère des Transports déploie les meilleurs efforts possible. Il y a tant de monde que tu peux mettre sur une réfection. Il y a différentes étapes. Elles ne peuvent pas toutes être faites en même temps. Il y a des étapes qui doivent se succéder sur les travaux d'infrastructure. Quand on a affaire aussi à une difficulté comme celle qu'on connaît là, bien, une des choses qu'on doit faire, c'est... on ne fait pas que construire, il faut aussi en déconstruire un bout. Alors, l'ensemble de cette problématique-là fait en sorte que, oui, on travaille avec diligence. Déjà, je le rappellerai, nous avons été jusqu'en décembre 2015. On reprend en mai et on reprend quatre mois et demi, cinq mois plus tard, et les travaux vont se poursuivre. Mais je vous rappellerai qu'on ne verra pas la fin de ça avant certainement la fin de 2017.

C'est un pont important et c'est pour ça qu'on y a mis cette priorité-là. On est bien conscients que c'est, en même temps, une espèce d'artère industrielle pas seulement pour le transport de passagers. En loisirs, vous savez, je comprends que les gens aiment bien visiter la région, mais c'est pour l'activité commerciale, c'est quand même quelque chose qui est important.

Alors, je veux rassurer le député qu'on travaille avec la plus grande diligence pour mener à terme ce projet-là. On va être tous très contents quand ça va être terminé, mais on ne néglige aucun effort pour arriver à ça. Voilà.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Il reste quelques secondes.

M. Simard : Oui, merci, M. le Président. Je veux remercier le ministre parce que le pont Dubuc, effectivement, si j'ai la chance de pouvoir en parler un peu, M. le Président, j'en parlerai, mais le pont Dubuc, c'est une infrastructure nécessaire au moins, tout au moins, aussi pour la sécurité de notre monde. M. le Président, parce qu'il est dans le comté de Chicoutimi, mais moi, j'ai les deux côtés de la rivière comme comté. Et puis il faut que j'emprunte le pont Dubuc pour me rendre du deuxième côté de la rivière pour être en mesure de servir mes électeurs et d'être à l'écoute de ce qu'ils ont à me dire.

Mais ce qui est important de dire, M. le Président, si le pont Dubuc est fermé, je dois faire des centaines de kilomètres, aller passer par Tadoussac. Ce n'est pas reposant pour quelqu'un qui veut rendre service à la population. Je dois vous dire que le pont Dubuc, il faut absolument qu'on puisse nécessairement rassurer la population à ce niveau-là parce qu'il y a des travailleurs des deux côtés, il y a 50 000 voitures qui passent par jour sur ce pont-là, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci. Ça termine le bloc gouvernemental. Nous passons à un bloc de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon. Non, M. le député de Rimouski.

• (11 h 30) •

M. LeBel : Merci, M. le Président. Bien, je salue tout le monde ici, autour de la table, les collègues. Je salue le ministre et les gens qui l'accompagnent. Je remercie aussi ma collègue députée de Vachon de m'avoir invité à participer à ces crédits-là.

Vous savez, dans les régions du Québec, là, puis le député d'en face l'a expliqué un peu tantôt, là, je suis un peu... raison avec lui, les investissements en transport, c'est hyper important pour l'économie de nos régions, pour permettre à des entreprises de s'installer, oui, aussi pour la sécurité de notre monde. Dans le Bas-Saint-Laurent, on en a parlé, le ministre régional vient d'annoncer des investissements, là, 2016-2018, de 188 millions. Je rappelle les investissements qu'on avait annoncés, nous autres, en 2013-2015, on parlait de 379 millions. Il y avait des sommes d'argent importantes à investir. Et il y a deux projets majeurs dans notre région, dans le Bas-Saint-Laurent, que vous connaissez, puis je suis certain que vous êtes préparé à donner des réponses, la 185 et la route 20.

Je mets les deux ensemble parce que c'est deux investissements importants, mais la route 20, on a appris par la direction régionale, via l'accès à l'information qui avait été demandé par mon collègue de Matane dans une lettre de septembre 2015, on a appris que le prolongement de la route 20 était sorti du PQI, qu'il n'apparaissait plus au PQI, qu'on allait prolonger la 20 jusqu'à Notre-Dame-des-Neiges, l'autre bout de Trois-Pistoles, puis qu'on allait faire des investissements dans la 132 encore dans Trois-Pistoles. Je ne ferai pas d'allusion au fait que c'est tout le comté du député de Rivière-du-Loup, je ne ferais jamais d'allusion là-dessus, mais, bon, bref, je suis content pour lui, les investissements se font dans son comté, mais les gens de chez nous étaient très déçus de voir que la route 20, on l'abandonnait, là, elle était sortie du PQI, et qu'on abandonnait l'idée du prolongement de la route 20 entre Trois-Pistoles et Rimouski. Pour une ville comme Rimouski puis pour une région comme la nôtre, c'est inconcevable.

D'un autre côté, le ministre régional nous disait dans un article... il disait... *La 185 avant la 20 : le ministre d'Amour plaide coupable!* Le fonctionnaire nous disait que c'était à cause de priorités dans le réseau puis de disponibilité financière, mais le ministre de Rivière-du-Loup, le ministre régional, député de Rivière-du-Loup, nous disait, bon, que, dans le fond, ils ont choisi. Il a fallu choisir. Si on voulait compléter la 185, il fallait choisir, et on a comme tassé la route 20, on a abandonné l'idée de la route 20 pour permettre le financement de la 185. Puis c'est un peu particulier, même si je trouve ça important d'investir dans la 185, mais c'est un peu particulier de mettre les deux... de dire à des gens : Bon, on abandonne votre autoroute, qui est importante, et on met cet argent-là dans l'autre à côté parce que c'est ça qui est prioritaire, encore une fois dans le comté du député, soit dit en passant. Bref, moi, ce que je voudrais, c'est que les deux se réalisent, les deux projets se réalisent pour notre monde, pour les gens de la région.

Ça fait que je vais commencer par les questions sur la 185. On comprend, là, maintenant, il n'y a plus rien qui empêche la réalisation de la 185. On a passé par différentes étapes, là : la faute au PQ, la faute aux fédéraux, la faute à un puis l'autre. Maintenant, bon, tout a été réglé, là. Ce n'est plus la faute à personne. On devrait être bons pour avoir l'autoroute à un moment donné.

Les premières phases ont été faites. On parle, bon, la phase II, de 2013 à 2015. Là, on est sur la phase III, puis il n'y a plus rien qui nous empêche de la réaliser. J'aimerais ça savoir, là, on parle d'une quarantaine de kilomètres,

j'aimerais ça savoir les délais de réalisation de cette dernière phase là pour qu'on puisse enfin rouler sur l'autoroute 85, qui, soit dit en passant, est l'autoroute Claude-Béchar, et ça me touche aussi que ça s'appelle Claude Béchar.

M. Daoust : D'accord.

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

M. Daoust : Oui. Merci, M. le Président. Écoutez, vous avez couvert d'un côté...

M. LeBel : ...sur la 20.

M. Daoust : La 20, je vais commencer par la 20, effectivement. Vous savez certainement, parce que vous êtes de la région et que vous l'utilisez, je présume, à peu près toutes les fins de semaine, que le secteur entre Cacouna puis Notre-Dame-des-Neiges, qui a une longueur de 24,4 kilomètres et pour lequel il y a eu des investissements de 214 millions de dollars, ce n'est pas petit... ont été consentis. Puis la première section de 9,8 kilomètres, entre Cacouna et L'Isle-Verte, est en service depuis 2011. C'est quand même une réalisation. L'autre secteur de 14,6 kilomètres, entre L'Isle-Verte puis Notre-Dame-des-Neiges, est en service depuis le 9 novembre 2015. Alors, je pense que ça a dû changer quand même un certain nombre de choses. J'ai un ami, moi, à Rimouski et, comme je vais le voir une fois par année, je suis en mesure de voir les changements qui sont apportés à chaque fois.

Maintenant, j'ai rencontré — vous l'avez souligné tantôt — le président de la chambre de commerce et le maire de Rimouski, qui m'ont sensibilisé à cette problématique-là qui est sur la 20. Et il y a différentes avenues qui ont été soulevées là, que j'ai trouvées intéressantes, je dois vous avouer. Mais l'étude du tracé, maintenant, est complétée, mais il faut la présenter dans les prochaines semaines, et je vous dis bien les prochaines semaines, au milieu parce qu'il faut un consensus, il faut une acceptation du milieu. Quand on a eu cette rencontre-là, je me souviens, avec les gens de la chambre de commerce, le président de la chambre de commerce puis le maire... Il est évident que, quand on décide de faire une autoroute comme ça, puis je pense, par exemple, à Trois-Pistoles, il y a beaucoup de petits commerces qui vivent bien du fait qu'on passe sur cette route-là. Et la journée qu'elle disparaît, on sait ce qui arrive à ces petits commerces-là. Alors, il faut qu'il y ait une acceptabilité, une acceptation, une acceptabilité sociale de tout ça. Et c'est une des études qu'on va entreprendre au cours des prochaines semaines.

Il faut aussi voir comment on va le replacer dans le PQI parce qu'il y a différentes façons de faire ces tracés-là. Et effectivement il y a lieu, si on veut le faire d'un seul coup... Mais vous savez l'importance des budgets dans ça, là. On parle de centaines, centaines et plusieurs centaines de millions de dollars. Alors, il faut regarder comment on peut le faire. Est-ce qu'on peut le faire par étapes? Il y a eu des suggestions venant, par exemple, du milieu, des gens que j'ai rencontrés, que j'ai demandé... étudier. Alors, effectivement, là, on est très très actifs sur la 20 dans cette section-là. Il va y avoir une consultation du milieu. Et, à partir de là, on verra comment on pourrait le réinstaller dans le PQI.

Je veux revenir maintenant à la 85. La 85, c'est 40 kilomètres. Et une des...

M. LeBel : ...

M. Daoust : Oui?

M. LeBel : Si vous me le permettez, avant d'aller à 185, j'aimerais ça avoir d'autres questions sur la 20, vu que vous avez... Je m'excuse, mais j'essaie de comprendre. J'ai vu, bon, les... Merci pour la rencontre que vous avez eue avec les gens de chez nous. Mais là les gens, ce qui roule chez nous, c'est : Bon, maintenant, la balle est dans notre camp, ce qui veut dire : Il faut faire un consensus dans votre région pour trouver... bon.

J'essaie de comprendre. Quand le projet, il était inscrit au PQI... parce qu'il a été inscrit au PQI, puis il y a eu des consultations, là. J'ai des résolutions de la ville de Rimouski en 2010 sur le tracé. J'ai des gens qui se sont réunis dans Le Bic avec des rapports en mars 2011. Ça fait qu'à un moment donné ça fait un bout de temps que les gens de chez nous travaillent sur... sont consultés en matière d'environnement, travaillent sur le tracé, et tellement qu'ils auraient bien fait leur travail que c'était inscrit au PQI, le projet était inscrit.

Qu'est-ce qui fait qu'aujourd'hui il faut recommencer? Qu'est-ce qui fait qu'aujourd'hui on le sort du PQI puis on vous dit, aux gens de la région : Bien, faites consensus. Aïe! Ça fait des années qu'ils travaillent sur un projet de... Mais je ne comprends pas. Ils vont faire leur travail, les gens de chez nous, mais je ne comprends pas qu'est-ce qui a fait la différence. Pourquoi qu'il était dans le PQI avant? Qu'est-ce qui fait qu'aujourd'hui il faut retourner là... il faut rejeter la balle dans les gens de la région pour dire : Faites consensus? Il devait y en avoir un puisqu'il a déjà été inscrit au PQI.

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

M. Daoust : Merci, M. le Président. Alors, écoutez, ça fait des années, comme vous dites, que ça se déroule, mais, moi, ça fait des semaines que je suis arrivé. Et, si vous me le permettez, avec l'autorisation des deux partis d'opposition, je pourrais demander au spécialiste qui est responsable du dossier de nous expliquer ce qui s'est produit. Alors, il n'y aura pas de saveur politique, ça va être vraiment la réponse objective.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai un consentement de la part des membres de la commission? Consentement. Alors, voulez-vous commencer par vous nommer, votre nom et votre titre, s'il vous plaît?

M. Caron (André) : André Caron, sous-ministre associé au ministère des Transports, Électrification, Mobilité durable.

Donc, préciser que, depuis l'implantation de nouvelles directives du Conseil du trésor, l'ensemble des projets d'investissement au-delà de 100 millions, comme celui que vous me parlez, doit faire l'objet d'une inscription dans le cadre du PQI selon une fiche. Donc, à l'époque où la révision a été faite au niveau du PQI, était inscrit ce projet-là uniquement au niveau de l'étude, l'étude à l'époque. Il y avait déjà eu une certaine présentation dans le milieu pour le tracé, lequel, je pense que vous savez, a été contesté.

Donc, l'orientation que le ministère a prise, c'est de revoir l'étude du tracé puisque le corridor autoroutier était contesté par un certain nombre de personnes du milieu. C'est cette étude-là qui a été complétée et pour laquelle il doit y avoir une rencontre, le milieu, pour confirmer le corridor. Une fois les éléments de corridor complétés, bien, il pourrait y avoir des questionnements concernant son implication ou non au niveau du PQI, mais on aura un tracé un peu plus précis que celui qui, actuellement, a été contesté.

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

M. LeBel : Merci, M. le Président. Mais, pour faire ça, il fallait le sortir du PQI? Il fallait sortir le projet du PQI pour faire cette consultation?

M. Caron (André) : C'est-à-dire qu'à l'époque où la consultation a été faite, puisque les éléments rattachés au corridor autoroutier étaient contestés, il y avait déjà un certain nombre de projets qui est déjà inscrit. Donc, c'est l'étape préalable qui doit être déterminée avant de faire une fiche plus précise pour l'inscrire au PQI.

M. LeBel : Je vais laisser la parole à mon collègue, mais peut-être juste une petite dernière question sur la 185. Dans le fond, je n'ai pas besoin de bien, bien d'information. La phase III s'enlève, il n'y a plus rien qui arrête le projet, l'argent est là. Quand?

M. Daoust : Alors, écoutez, d'abord, quand vous avez parlé, tantôt, de la 85 qui a été comme priorisée, ce que j'entends ou ce que je reçois comme message, c'est que le nombre de décès sur la 85 a été de beaucoup supérieur à ce qu'on a eu sur l'autre. Alors, c'est une des raisons pour laquelle ce projet-là a été priorisé. Ce qu'on me dit, c'est qu'il y a sept tronçons, hein, qui se font. Et le début des travaux est en 2017, mais la mise en service de trois tronçons va se faire en 2021. Après ça, on a un tronçon en 2022, un autre tronçon en 2024 et les deux derniers en 2025. Alors, ils sont vraiment cédulés actuellement, et ça ne devrait pas sortir de là.

• (11 h 40) •

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

M. Lelièvre : Merci, M. le Président. Je tiens à saluer M. le ministre avec son équipe, les collègues de la partie gouvernementale et de la deuxième opposition. Merci aussi à la députée de Vachon de nous permettre d'amener des points importants pour nos régions.

Je vais aller rondement. Il reste à peu près huit minutes, si mon chronomètre est aussi bon que le vôtre, M. le Président. Écoutez, M. le ministre, on a eu l'occasion, à plusieurs reprises, de parler de transport dans la région de la Gaspésie. Je vais prendre un court moment pour vous faire un petit topo parce que je sais qu'il y a beaucoup de fonctionnaires qui vous entourent. Souvent, ces gens-là ont influencé, recommandé, travaillé au sein des dossiers.

Donc, je vous dirais que la Gaspésie, présentement, est aux prises avec probablement la pire histoire, là, la pire période de son histoire au plan des transports. Le train de passagers et de marchandises, le service est arrêté depuis 2011 à 2013, dépendamment des services. Donc, plus de train en Gaspésie entre Matapédia et Gaspé. D'ailleurs, mon collègue, le député de Bonaventure, parraine une pétition pour tenter de ramener le service, un dossier de longue haleine.

Également, du côté de l'autobus Orléans Express, on sait que le service a été coupé de 50 %. Un voyage sur deux, quotidiennement, a été coupé depuis janvier 2015. Nous sommes en négociation avec Keolis et Orléans Express pour tenter d'améliorer la situation, notamment de ramener le service entre Gaspé et Grande-Rivière. Donc, Percé, notre capitale touristique, n'est plus desservie depuis un an. Ça a des impacts énormes. Forillon-Percé, notre capitale touristique, n'a plus de service.

Du côté de l'avion, même si je vous dirais que c'est un service qui est très peu utilisé en raison du prix, c'est un service qui est pratiquement limité à la machine gouvernementale. Écoutez, j'ai un billet devant moi, là. Le propriétaire du billet m'a autorisé à le dévoiler. M. Jean Lapointe, de Gaspé, le 5 novembre dernier, a été appelé par son médecin rapidement pour se rendre à Québec. Il a dû prendre l'avion : 1 644 \$, aller-retour. 1 644 \$, Gaspé-Québec, pour des raisons médicales. Donc, plus de service ferroviaire depuis trois ans, Orléans qui coupe son service d'autocars à 50 % et l'avion qui n'est malheureusement pratiquement seulement que dédié aux fonctionnaires de l'État. Les gens d'affaires, les touristes et la société civile ne peuvent prendre l'avion à ce prix-là.

Ma question, principalement, porte sur le dossier du train. En mars 2015, Transport Québec s'est porté acquéreur du tronçon ferroviaire Matapédia-Gaspé, 350 kilomètres de tronçon, avec un engagement de l'ex-ministre des Transports à l'effet que les deux tronçons extrêmes, soit le tronçon Gaspé-Percé... pour permettre la reprise du train L'Amiral, le train touristique L'Amiral, qui est dédié aux croisières internationales, qui est arrêté depuis deux ans, pour qu'on puisse remettre en opération ce service-là et l'autre extrémité, qui était New Carlisle-Matapédia. Ces deux tronçons-là sur trois devaient être remis à niveau, ça fait plus d'un an. À trois reprises, on a demandé au ministre des Transports, à l'ex-ministre

des Transports, je tiens à préciser, de venir en région rencontrer les intervenants pour parler du dossier ferroviaire. Aucune visite du ministre des Transports dans la dernière année, malgré trois demandes répétées du milieu.

J'aimerais savoir : Est-ce qu'il y a un échéancier et un plan de réhabilitation du chemin de fer entre le secteur Gaspé et Matapédia au niveau du gouvernement du Québec, nouveau propriétaire du chemin de fer depuis plus d'un an?

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

M. Daoust : Oui. D'abord, M. le Président, effectivement, le gouvernement du Québec s'est porté acquéreur de cette voie ferrée là. Il ne l'a pas payée cher. Il y a une raison à ça, c'est qu'il y a beaucoup d'argent à y investir. Dans les priorités que nous avons, et vous le savez, de Caplan à Matapédia, la voie du chemin de fer est active, et dans ça, dans mon ancienne vie, Tenrex, qui appartient à Investissement Québec, est active. On tenait à la garder active. Et actuellement on parle de... c'est probablement le plus gros employeur industriel dans la région. C'est important. Et, si on n'avait pas la voie ferrée, on ne serait pas capables de faire vivre cette entreprise-là. Alors, on a une grande sensibilité à cette partie-là, je peux vous en assurer.

Maintenant, en ce qui concerne l'autre trajet, les informations que j'ai, puis je pense qu'on doit se donner les vrais chiffres, actuellement, la partie non exploitée... J'ai rencontré d'ailleurs, hier, le président de Via Rail et je lui disais : C'est quoi, le problème avec la Gaspésie? Tout d'abord, c'est cher, la partie à réhabiliter. Et une des difficultés qu'on rencontre, c'est qu'il semblerait, puis je ne suis pas un spécialiste, loin de là, dans ce métier-là, mais il semblerait que, quand on a une voie de chemin de fer qui est sur le bord de l'eau, il y a une instabilité du sol que tu ne retrouves pas quand tu es plus loin dans les terres. Et les chiffres, les estimations que nous avons, puis on n'a pas à se raconter d'histoires, là, de L'Anse-à-Beaufils à Gaspé, on parle de 63 kilomètres qui n'est pas exploité. Mais l'investissement minimal, et je dis minimal, sur cinq ans, c'est 32 millions pour être capables de le réhabiliter. Alors, il faut se poser la question : Est-ce qu'en Gaspésie actuellement, si on a 32 millions de dollars à investir, c'est là, au point de vue marginal, où il va être le plus payant?

Actuellement, ce qu'on a décidé de faire, et ce n'est pas une solution finale, mais le ministère du transport, plutôt que d'avoir des touristes qui se promènent en autobus scolaire, va subventionner du transport pour que les touristes, justement, puissent se rendre avec un minimum de confort et aller visiter les zones touristiques pendant la saison. Ce n'est pas comme le train, j'en conviens, mais on devra avoir une discussion beaucoup plus poussée, beaucoup plus profonde sur : Est-ce que c'est ça, ce 32 millions là, là, parce qu'il y a tant d'argent qui est dédié pour chacune des régions, qu'on veut faire avec? Est-ce que vous allez retrouver une rentabilité telle, avec cet investissement de 32 millions là, qui va faire en sorte que vous allez dire : Bien, voilà, on a reparti notre économie?

En ce qui concerne les visites, je vous ferai remarquer que j'y suis allé deux fois pour McInnis. McInnis qui, on le sait, va évacuer son ciment par voie d'eau. Les quais sont en train d'être construits. Et on a bien hâte que cette entreprise-là entre en opération. Mon collègue aussi, le ministre régional, c'est Sébastien Proulx, il y a été il y a quelques semaines. On a une grande sensibilité à la Gaspésie. C'est un immense territoire. Je l'ai dit souvent puis je l'ai dit à répétition, une des responsabilités d'un gouvernement, c'est de faire en sorte qu'on occupe notre territoire. Mais, dans les ressources financières, qui sont limitées, est-ce que cet investissement-là, c'est celui-là qui doit être priorisé? Ça va être à la région à nous le dire. On ne peut pas tous les faire. 32 millions, c'est significatif, c'est incident. Et il faudra collectivement qu'on se pose la question.

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

M. Lelièvre : Merci, M. le Président. Écoutez, le ministre m'apprend, là, un chiffre de 32 millions qu'on sort d'un chapeau aujourd'hui, là. Vous comprenez l'importance que le ministre vienne rencontrer les intervenants du milieu pour parler de ces chiffres-là parce que, moi, le chiffre que j'ai entre Gaspé et Percé, qui est soutenu par différentes firmes d'ingénieurs, différents professionnels au dossier, par la Société de chemin de fer, on parle d'une réparation urgente et nécessaire à un seul pont, qui est à Haldimand, de 4,5 millions pour remettre de train touristique sur les rails entre Gaspé et Percé pour desservir la clientèle touristique.

Donc, on ne fera pas un débat de chiffres ce midi, mais j'apprends, là que c'est 30 quelques millions. Vous savez, les chiffres, on leur fait dire ce qu'on veut. Et on a été très échaudés dans la région avec les estimations du ministère des Transports. La preuve, le contrat pour réparer le pont de Haldimand avait été donné, en 2013, à 1,3 million. Ce contrat-là a été interrompu par votre gouvernement à son arrivée, et aujourd'hui le même pont coûte 4,5 millions à être réparé, trois fois plus cher. Donc, est-ce que vous prenez l'engagement, comme ministre des Transports, de venir avec les personnes compétentes dans le domaine ferroviaire pour venir rencontrer les intervenants du milieu, notamment la Société de chemin de fer, qui a du personnel compétent, et donner l'heure juste sur tout ce galvaudage de chiffres qui fait en sorte que la Gaspésie est isolée au niveau aérien, au niveau ferroviaire et maintenant au niveau du transport par autocar?

Vous savez, on est une région touristique. Les ressources naturelles ont été beaucoup épuisées. Et *National Geographic* a reconnu cinq reconnaissances internationales à la Gaspésie au plan touristique. En tout respect, M. le ministre, ce n'est pas avec des autocars à 15 heures de route qu'on va développer l'industrie touristique en Gaspésie. On a besoin d'un service de transport ferroviaire ou aérien. Et, à cet effet-là, je termine en vous disant que le gouvernement du Québec devra vraiment se pencher sur la problématique du transport aérien dans les régions. On est en 2016, et ce n'est pas normal d'obliger les gens des régions et les touristes à faire 15 heures de route, 30 heures aller-retour, pour passer de Montréal à Gaspé. Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Reid) : Le bloc vient de se terminer. Malheureusement, M. le ministre, vous n'avez pas la parole. Un bloc gouvernemental, M. le député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Oui. Bien, peut-être, M. le Président, si M. le ministre souhaite répondre, on pourrait le prendre sur notre temps. Je pense que la précision est importante.

M. Daoust : Je vais prendre une minute, effectivement, M. le Président, pour rassurer le député. Ce que je m'engage à faire, ce que vous me demandez, c'est que... Je m'y rendrai possiblement, mais je peux vous assurer que nos équipes vont s'y rendre. Et on répondra de façon technique à tout ça. Je ne veux pas en faire un débat politique. On va regarder cette situation-là. Je comprends le problème que vous avez. Nous, quand on y va en touriste, on aime ça que ça prenne du temps, mais les gens qui y résident aiment mieux que ça prenne moins de temps. Je comprends ça. J'avais eu une discussion avec votre collègue, qui, malheureusement, nous a quittés un peu vite, parce qu'on m'avait parlé de prolonger l'aéroport de Rimouski, et les budgets ont été votés.

Une voix : Mont-Joli. L'aéroport de Mont-Joli.

• (11 h 50) •

M. Daoust : Mont-Joli, je m'excuse. Et ça va être fait, effectivement, pour qu'on ait une meilleure capacité de transport, ce qui rapproche un peu tout le monde de ce coin-là. Je suis très sensible à ça. On va mettre les équipes techniques en place. Vous avez des ressources techniques là-bas? On va s'asseoir puis on va comprendre la même chose avec les mêmes chiffres. Je ne ferai pas de politique sur ça. D'accord?

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

M. Bourgeois : Je vous remercie. M. le Président, je vous salue officiellement, je salue également nos collègues de l'opposition officielle et de la deuxième opposition, ainsi que mes collègues du côté ministériel. Par respect, justement, pour le député de Gaspé, je souhaitais qu'il puisse obtenir cette réponse-là parce qu'il a illustré très clairement un enjeu majeur par rapport à votre rôle, M. le ministre, comme ministre des Transports, puis là je vais y aller avec le terme court, là, la partie transport pour des régions comme les nôtres. Le député de Gaspé est à l'extrême est, moi, je suis à l'extrême ouest du Québec. Donc, les réalités du ferroviaire, du réseau routier et du transport en avion, on partage des réalités qui sont très communes : des coûts élevés, des enjeux sur le maintien de ces axes-là. Et vous comprendrez, M. le ministre, que votre rôle est essentiel dans les régions comme les nôtres.

Et, d'emblée, j'aimerais obtenir une précision pour une question qui m'est posée très fréquemment dans le comté quand je rencontre les gens, quand ils me parlent du réseau routier. Vous savez, la route 117 traverse en entier le comté d'Abitibi-Est et la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Cette route-là, elle a aussi une appellation qui est la route transcanadienne, et les gens me posent souvent la question : Oui, mais là la Transcanadienne, ça veut-u dire que le fédéral est là-dedans? C'est-u eux autres, c'est-u le gouvernement du Québec? J'aimerais ça, là, qu'on puisse le préciser parce qu'on a des résidents du comté qui me posent cette question-là fréquemment, mais je pense qu'on a le meilleur acteur pour nous répondre en lien avec cette définition-là de la route transcanadienne. Peut-être vous ou un membre de votre équipe pourrait nous amener ces précisions-là, M. le ministre.

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

M. Daoust : D'abord, écoutez, je vais vous donner peut-être une réponse à vol d'oiseau sur ça, mais je vais demander à certains spécialistes d'y aller de façon plus précise, surtout si tout le monde autour de la table se rend compte que je ne dis pas les bonnes choses ou que je ne donne pas la bonne réponse.

Quand on parle de la 117, il y a eu des représentations qui nous ont été faites récemment sur la 117. Et, bon, on comprend que, de Mont-Laurier à Val-d'Or, la route est une quatre voies, c'est ce que je comprends, mais qu'en bas de ça ce n'est pas tout à fait ça partout. On a eu droit à des représentations, c'est la responsabilité du gouvernement du Québec. Maintenant, ça n'empêche pas le gouvernement fédéral, dans ses programmes d'infrastructure, ses budgets d'infrastructure, d'être nos partenaires dans ça.

Je vous dirai, par ailleurs, que le gouvernement fédéral, actuellement, est beaucoup plus en mode électrification de transports et beaucoup plus en mode guerre aux gaz à effet de serre, et ça semble être plus ce genre de projet là qui est valorisé. Mais, dans le cas plus spécifique de la 117, ce que nous allons faire, c'est d'aller progressivement dans ça, et encore M. Caron, tantôt, qui a apporté certaines réponses, vous avez proposé que les spécialistes puissent en parler. Alors, je vais lui laisser la parole sur ça, si vous voulez bien.

Le Président (M. Reid) : M. Caron.

M. Caron (André) : André Caron. Donc, la 117, effectivement, est une route transcanadienne puisqu'elle est rattachée à la frontière ontarienne. Donc, ce projet-là, théoriquement, pourrait être inscrit dans le cadre des programmes fédéraux lorsque les modalités auront été connues, selon la nature des développements. Il y a déjà un certain nombre d'investissements qui sont faits dans le cadre des budgets du ministère, là, en termes d'améliorations, voies de dépassement, qu'il y a déjà deux qui ont été faites du côté... ou une en cours du côté de l'Abitibi. Donc, il y a également des investissements, autant dans le budget du ministère, mais il pourrait éventuellement, pour des projets de plus grande envergure, être inscrit dans le cadre des programmes fédéraux.

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

M. Bourgeois : Oui. Merci. Mais effectivement cette précision-là, elle est importante pour nous. Vous savez, la route 117, là, c'est notre autoroute à nous, là. Dans le comté, dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue, c'est notre autoroute et, en plus, c'est l'axe qui est privilégié pour les transporteurs entre soit le port de Québec, le port de Montréal, pour se rendre vers le Midwest américain et l'ouest des États-Unis et même du Canada. Entre autres, je pense à notre collègue de Gaspé, j'ai beaucoup, moi... c'est fréquent qu'on voie des pièces d'éoliennes qui passent en Abitibi pour se rendre vers les destinations des marchés américains où est-ce que ces installations vont se faire. C'est donc un volume de trafic de camions qui est très élevé. Et il y a un avantage économique. Et ça, je pense que c'est important de le mentionner parce qu'en passant par cette route-là on fait, en termes de trajet... si on fait comparable, plutôt que de passer par le secteur de la région des Grands Lacs, il y a tout près de 120 kilomètres... un peu plus de 120 kilomètres de trajet qui est économisé. Donc, vous comprendrez, dans le cadre de la lutte aux gaz à effet de serre et aussi de la rentabilité en lien avec les compagnies qui opèrent ces flottes de camions là, il y a un enjeu majeur, M. le Président. Et donc on a tout intérêt à s'assurer que cette route-là soit en bon état.

Mais, quand les citoyens m'interpellent, c'est surtout sur la sécurité, beaucoup. Malheureusement, il y a eu des accidents importants avec des pertes de vies. Et, bon, oui, il y a eu des enjeux au niveau de l'entretien, mais il y a donc, dans ce volume de circulation là, avec beaucoup de camions, un enjeu fort important sur la sécurisation des axes routiers. Et, en l'occurrence, je pense, entre autres, beaucoup aux voies de dépassement. Oui, M. le ministre, il y a, dans certains secteurs, des voies de dépassement de chaque côté, donc qui fait un quatre voies, mais ce n'est pas sur l'ensemble du trajet, là, quand on traverse le parc de La Vérendrye. Au contraire, c'est plus stratégique en termes de secteur. Et ça, là-dessus, je pense que la population a reconnu les bienfaits de ces travaux-là.

Cependant, plus particulièrement quand on est en Abitibi-Témiscamingue et avec, actuellement, le développement, entre autres, dans le secteur minier, il y a aussi une réalité qui est de plus en plus présente dans le comté et sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue, M. le Président, c'est le transport ou, je dirais, tout le voiturage qui se fait pour aller travailler. Par exemple, des gens de Val-d'Or qui vont à Malartic, qui vont dans le secteur de Rivière-Héva, même qui vont à Rouyn, et vice et versa. Je peux vous le dire, à toute heure du jour, il y a un trafic abondant, sur cet axe-là de la 117, qui est fort important. Et là je pense que ce que nous mentionnait M. Caron, entre autres, il y a eu des travaux importants qui se sont faits pour des voies de dépassement dans le secteur de la côte Joannès, entre autres, pour ceux qui sont familiers avec l'Abitibi-Témiscamingue, mais il y a encore de la place. Et les citoyens ont vu l'effet bénéfique de ces installations-là. Ils ont été à même d'apprécier la différence que ça peut faire et aussi le maintien de la qualité du réseau routier. Quand on refait des travaux majeurs de cette importance-là, compte tenu du fort trafic de camions lourds à ce moment-là, l'impact, on a juste à penser au niveau des ornières pour l'eau, hein, l'enjeu qu'il y a pour ne pas faire de l'aquaplanage, puis tout ça, bien, le fait d'avoir ces voies de dépassement là, on s'aperçoit que fait aussi une bonne différence sur l'entretien et le maintien de la chaussée.

Et là-dessus, M. le ministre, vous avez annoncé des investissements importants pour le programme d'investissement du réseau entre 2016-2018. Je sais que vous avez fait l'annonce au niveau provincial. On va être à même d'avoir les détails un petit peu plus au niveau régional. Mais, dans cette perspective-là et dans la suite des choses, pouvez-vous me mentionner, dans les choix par rapport à la sécurité, la notion de sécurité au niveau de l'entretien, de la réfection ou de nouvelles constructions, comment c'est positionné dans la, je dirais... pour favoriser la réalisation de certaines infrastructures en lien avec ces routes-là?

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

• (12 heures) •

M. Daoust : Oui. Écoutez, M. le Président, effectivement, les mesures de sécurité, c'est ce qui est priorisé par nous, c'est la sécurité sur ces routes-là. J'ai eu à rencontrer la coalition 117. Je pense qu'il y avait, de mémoire, neuf maires qui étaient présents et qui, justement, sont préoccupés de ça. Mais le ministère n'est pas resté à rien faire. On a quand même des gestes qui ont été posés et notamment une troisième voie, des voies de dépassement. Notre collègue de la Gaspésie est comme moi, sûrement. Quand on s'en va sur une voie simple où on rencontre puis, à un moment donné, on suit un camion depuis 20 minutes, on est contents quand on arrive à la voie de dépassement. On a un grand sentiment de délivrance.

Alors, ce qui est important, c'est d'en poser parce que, quand on ne fait pas ces voies de dépassement là, vous le savez, à un moment donné, on décide de prendre une chance, et ça, c'est dangereux. C'est pour ça que les voies de dépassement qui... D'abord, c'est une chose sécuritaire, ça permet de garder un bon moral quand on est sur la route pour longtemps, mais ça fait en sorte aussi que ça évite des catastrophes. Et le point que je trouve, aussi, important, c'est qu'à force de rajouter des troisièmes voies de dépassement on finit qu'on a fait la voie au complet. Alors, c'est un peu dans cette direction-là où on va.

Mais, dans les gestes qui ont été posés relatifs, si vous voulez, à la sécurité, puis je vous donne quelques mesures qui ont été prises, on a fait d'abord l'asphaltage des accotements. Quand vous avez un accotement avec des nids-de-poule à l'intérieur de ça ou des baissières, vous savez ce que ça peut faire, ça fait déraiper une automobile ou un camion, tout ça, parce qu'un des points, ah oui, que vous avez mentionnés tantôt, vous avez dit : Il y a beaucoup de camions. Et on se rappellera qu'une des raisons pourquoi il y a beaucoup de camions, c'est qu'il n'y a pas de voie ferrée pour se rendre. Alors, ça veut dire que tout le transport de marchandises doit se faire par route. Et se faire par route, ça veut dire qu'il y a beaucoup de fardières, il y a beaucoup de gros camions, des 50 pieds, comme on appelle, qui sont sur nos routes. On en est bien conscients.

On a fait aussi le réaménagement de certaines intersections. On a fait la construction de voies de virage. L'autre point que je trouve fort important, la construction de courbes qui étaient sous-standards. Il a fallu les corriger pour faire

des courbes qui sont plus longues parce que ça provoque des accidents. On a installé certains feux de circulation. C'est toujours embêtant, mais, en même temps, c'est beaucoup plus sécuritaire. Je ne pense pas qu'il y a une profusion de feux de circulation sur la longueur du trajet, mais, aux endroits où ils ont été posés, c'étaient des endroits où il y avait quand même un certain risque.

L'installation de bandes rugueuses. Vous savez comme moi, quand on commence à s'endormir, puis, tout à coup, on déborde un peu à droite, puis on est sur une bande rugueuse, vous savez ce que ça fait. On se réveille d'un coup sec. Ce sont des outils qui sont très efficaces. Et le dernier point, c'est l'aménagement de certains carrefours giratoires, on a vu ça, et ça change la dynamique complètement. Ce n'est pas sur la 117, mais j'en ai vu certains, à ville de Saguenay, qui ont changé un peu la façon d'aborder, si vous voulez, ces coins-là.

En 2012 aussi, on a eu certains gestes qui ont été posés sur la 117. Le ministre régional, à l'époque, avait annoncé l'aménagement de cinq voies auxiliaires ou de dépassement, là, ce que je mentionnais tantôt, sur le tronçon de la 117, qui sont comprises entre Val-d'Or et Rouyn-Noranda, sur une période de cinq ans. Et les aménagements avaient été annoncés à la population. De ces cinq voies-là, qui ont été aménagées, il y en a deux des cinq qui ont été aménagées en 2015, l'an dernier. Vous les connaissez sûrement si vous faites le trajet : la nouvelle voie auxiliaire en direction de Val-d'Or, qui est près de l'intersection du chemin Joannès-Vaudray, et le prolongement d'une voie auxiliaire existante sur la côte Joannès, vers Rouyn-Noranda. Les trois autres voies auxiliaires, puis je veux rappeler ce qui avait annoncé et ce qui sera fait, vont être réalisées, bien sûr, en fonction des priorités qu'il y a sur le réseau, mais un aménagement d'une voie de dépassement à l'est du pont de la rivière Bousquet, en direction de Val-d'Or, prolongement de la voie auxiliaire pour le dépassement dans le secteur de l'intersection de la Mine Doyon en direction de Rouyn-Noranda et finalement ajout d'une voie de dépassement dans la courbe Brière vers Val-d'Or. Je suis persuadé que vous connaissez tous ces endroits-là. Vous êtes capable de les visualiser.

Ce que je vous dis simplement, c'est que, sur la 117, bien sûr qu'il va falloir qu'on arrive à faire une quatre-voies, mais, progressivement, on va y arriver. Et actuellement on a eu, un, des mesures d'atténuation des risques de la sécurité. C'est la première, première priorité qu'on doit se donner. Et la deuxième, c'est faire en sorte qu'on ait du voiturage qui soit plus confortable en ayant effectivement des voies de dépassement. Et je rappellerai que la voie de dépassement, ce n'est pas seulement une question de confort, c'est une question de sécurité parce que les gens deviennent excédés de suivre un camion qui... Quand vous avez deux camions qui se dépassent, un à 100 kilomètres-heure puis l'autre à 101, vous savez comment c'est long. Alors, à un moment donné, tu dis : Bon, bien je m'essaie, puis ça fait des décès. On ne veut pas ça. Alors, on s'en occupe, de la 117, M. le député.

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

M. Bourgeois : Oui. Merci, M. le ministre. C'est de la musique à mes oreilles et, je peux vous dire, encore plus pour les citoyens qui, à tous les jours, empruntent cet axe routier là majeur. Évidemment, on a d'autres axes routiers. Je pense, entre autres, à la route 113, qui mène vers Senneterre et éventuellement vers Lebel-sur-Quévillon et Chibougamau. Mais donc cette préoccupation-là, de sécurité... et vous comprendrez qu'en plus je pense que l'initiative de, maintenant, procéder à l'asphaltage des voies d'accotement, en termes de qualité de route, ça rehausse substantiellement la qualité de la route. On la voit, la différence dans les secteurs où les travaux ont été faits, comment ça change le maintien et la qualité de la route.

Vous allez aussi peut-être trouver ça drôle, mais vous mentionniez que la 117, il n'y avait pas nécessairement de... voyons, j'échappe le terme, là... le carrefour giratoire. Je vous corrige. À Val-d'Or, parce que la route 117, c'est une particularité qu'on a, elle est à la fois à Val-d'Or et à Malartic, la route 117 passe carrément en ville ou sur une voie de contournement, et il y a eu plusieurs carrefours giratoires qui ont été installés. Au départ, il y avait beaucoup de résistance, entre autres, de la part des camionneurs, puis tout ça, mais maintenant je peux vous dire que tout le monde est heureux de cette initiative-là. Non seulement ça améliore la fluidité du trafic, mais aussi ça contribue à la lutte contre les gaz à effet de serre, le fait d'avoir des carrefours giratoires aménagés de façon adéquate puis d'amener vraiment une fluidité beaucoup plus intéressante pour l'ensemble des utilisateurs.

Et encore récemment dans le secteur de Malartic, cet aménagement a changé complètement. Avant ça, c'était comme une référence, hein? Quand on arrivait à Malartic, on se disait : Ah mon Dieu! Je vais perdre 20 minutes pour passer Malartic parce que, si j'ai les lumières, ça va compliquer parce que, oui, on passait carrément au centre-ville, mais, avec le réaménagement de l'axe routier et la construction du carrefour giratoire à l'extrémité nord, ça a vraiment amélioré la fluidité de la circulation pour ce secteur-là.

Je vais vous emmener cependant aussi dans un autre...

Le Président (M. Reid) : ...il vous reste une minute au total.

M. Bourgeois : Il me reste une minute? Ah! M. le ministre...

M. Daoust : ...répondre à ça?

M. Bourgeois : Oui. D'accord. Je reviendrai pour...

M. Daoust : Excellente question! M. le député, sans entrer complètement dans le détail, je vous dirai simplement que j'ai fait l'annonce, récemment, du programme du ministère des Transports pour les deux prochaines années, 2016-2018,

les deux prochaines années, et on se rappellera que le budget était de 4,7 milliards de dollars. Et, sur ce 4,7 milliards là, il y a quand même, de Mont-Laurier vers le nord, pour la 117, 96 millions qui vont être dédiés là. Alors, ce n'est pas petit, 96 millions, c'est beaucoup d'argent. Tout simplement. Voilà, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons passer maintenant à un bloc pour le deuxième groupe d'opposition. Je donne la parole à Mme la députée de Montarville.

Mme Roy (Montarville) : Merci beaucoup, M. le Président. Salutations à M. le ministre, les collègues du gouvernement, de l'opposition, mes collègues de la deuxième opposition. Je vous amène tout de suite, M. le ministre, à la page 215 des renseignements généraux du MTQ. Le ministère nous informe, à cette page, qu'il a dépensé 16 140 \$ pour un contrat de gré à gré dans le but, et je cite, c'est ce qui est écrit ici : «[D'effectuer] toutes les analyses, recherches et travaux requis afin de produire une expertise écrite sur le caractère religieux d'une croyance et plus particulièrement de déterminer si cette croyance peut se qualifier à titre de religion permettant de réclamer des accommodements raisonnables, autrement octroyés aux autres croyants.» Alors, c'est un contrat qui a été octroyé à M. Louis Rousseau, un professeur de l'UQAM qui est spécialisé dans les questions de religion et d'accommodements raisonnables.

Alors, M. le ministre, pouvez-vous nous expliquer pourquoi une pareille dépense de 16 000 \$? Pourquoi une étude pour déterminer si une croyance peut se qualifier à titre de religion permettant de réclamer des accommodements religieux?

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

• (12 h 10) •

M. Daoust : Alors, M. le Président, afin de bien s'assurer que la réponse qui est donnée n'est pas une réponse évasive, on va demander aux gens qui sont responsables de ce dossier-là, si les oppositions le permettent, de nous produire une réponse. Il y a sûrement une légitimité en arrière de ce geste-là. Bien, qu'ils nous la fournissent.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que nous avons un consentement des membres de la commission? Alors, je vous demande de vous nommer, de dire votre titre et de répondre.

M. Meloche (André) : Très bien. André Meloche, sous-ministre adjoint.

En fait, il s'agit d'une poursuite d'une citoyenne envers la Société de l'assurance automobile du Québec parce qu'elle prétendait qu'elle appartenait à une religion. Et le Procureur général du Québec avait démontré que ses prétentions étaient fausses. Alors, compte tenu que le litige était entre la Société de l'assurance automobile du Québec et une citoyenne, c'est le ministère qui a financé l'étude du Procureur général du Québec qui a démontré qu'effectivement la citoyenne... ce n'était pas une religion. Donc, elle a perdu sa cause. C'est strictement pour cette raison-là.

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

Mme Roy (Montarville) : Oui. Je comprends ce que vous me dites, mais j'ai un petit problème avec les dates parce que ma compréhension, là, ici, là, le jugement, c'est un jugement de la Cour supérieure, un jugement qui a été rendu en octobre 2015, le 6 octobre, mais les documents, eux, du ministère nous disent que le contrat, lui, a été accordé plus tard, a été accordé le 22 octobre. Donc, si vous me dites : C'est pour préparer la cause, il est en retard. Le contrat a été accordé en retard.

J'aimerais poursuivre, M. le Président, si vous le permettez, pour que les gens comprennent un petit peu ce qui s'est passé. Tout a pris naissance en août 2014. Il y a une col bleu de la ville de Montréal qui se réclamait d'une religion, un culte qu'elle appelait le «pastafarien». Elle a décidé de poursuivre la Société d'assurance automobile du Québec sous prétexte que l'interdiction de porter un foulard de pirate sur sa photo d'identité brimait sa religion. Cette dame s'appelle Isabelle Narayana, et, elle ne se cache pas, elle l'a dit en cour, son dieu, c'est le monstre en spaghetti volant. Cette femme, elle travaille comme bleue à la ville de Montréal... comme col bleu, pardon, elle est membre du «pastafarisme», une religion parodique inventée en 2005 par un scientifique américain qui s'appelle Bobby Henderson. Alors, cette religion propose à ses adeptes de porter, en certaines circonstances, un costume de pirate, ce que dit faire régulièrement la demanderesse au procès.

Alors, peu de temps après s'être fait refuser une photo à la Société de l'assurance automobile du Québec, ce qui est une bonne chose, hein, le fonctionnaire avait bien agi, peu de temps après, cette dame va au CLSC, à Ville-Émard, pour se faire photographier aux fins du renouvellement de sa carte d'assurance maladie, encore habillée en pirate. Et cette fois-ci la photographie a été prise, mais, insatisfaite de s'être fait rejeter sa photographie à la Société de l'assurance automobile du Québec, cette femme a accusé la société d'être «pastariphobe».

Alors là, écoutez, on parle d'un jugement... Vous riez; moi, je trouve ça épouvantable. C'est un jugement, une décision qui s'est rendue devant la Cour supérieure. Ce n'est pas n'importe quoi. On n'est pas devant les Petites Créances ici. Elle est allée jusqu'en Cour supérieure. La Cour supérieure a rejeté la demande de cette femme-là, cette «pastafarienne», la jugeant irrecevable. Le juge conclut : «[Afin que] ce dossier ne soulève aucune réelle question de charte. [Et] bien que les procureurs de la SAAQ n'aient choisi d'appuyer leur demande de rejet de l'action que sur des motifs de droit, la frivolité évidente de la demande aurait aussi pu être invoquée.» On aurait pu raccourcir les délais là-dedans. C'est le juge de la Cour supérieure qui le dit. Autrement dit, le juge estime que les procureurs du gouvernement ont manqué de jugement en prenant cette requête ridicule au sérieux et en procédant. Alors, moi, c'est la chose la plus ridicule que j'ai vue.

Et j'ai commencé en vous parlant d'une étude. Alors, voici ce qui est ridicule. Le CLSC a accepté de photographier cette dame-là avec son foulard de pirate et a jugé qu'il s'agissait d'un accommodement raisonnable. Les procureurs du

gouvernement ont pris cette requête au sérieux et n'ont pas invoqué la frivolité d'office, comme le suggère le juge dans son jugement, et le gouvernement a dépensé par la suite 16 000 \$ pour une analyse pour confirmer la validité de sa position juridique. Le gouvernement a dépensé ce 16 000 \$ après que la cour ait statué que toute cette affaire-là était frivole.

M. le ministre, ce 16 000 \$ là, c'est l'argent des gens. Comment pouvez-vous justifier cette dépense quand la cour, la Cour supérieure, et le juge n'y va pas avec le dos de la cuillère, le juge de la Cour supérieure nous dit que c'était frivole, qu'on aurait pu épargner temps et argent aux contribuables? Alors, pourquoi, par après, avoir demandé une étude tout à fait injustifiée, quant à nous? C'est l'argent des contribuables, M. le ministre.

Par ailleurs, par ailleurs, vous nous parlez de l'étude, j'aimerais que cette étude-là soit remise, qu'elle soit déposée à la commission, qu'on puisse en avoir une copie parce que le but de l'étude, c'était de vérifier justement si la croyance de cette dame-là, cette «pastafarienne» qui croit aux pâtes volantes et aux pirates, c'est une religion. Demander une étude là-dessus, M. le ministre, moi, je pense que, franchement, il faut manquer de jugement en quelque part.

Alors, comment pouvez-vous justifier qu'on ait fait cette dépense après avoir en main le jugement de la Cour supérieure, qui dit qu'on est allé beaucoup trop loin dans ce dossier? D'ailleurs, le jugement, vous devez l'avoir, je vous invite de lire le paragraphe 28 et le paragraphe 30, qui disent que les procureurs du gouvernement auraient pu mettre fin à cette mascarade bien avant.

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

M. Daoust : Alors, je vais y aller en deux temps, M. le Président, si vous me le permettez. La première, c'est que, n'étant pas un juriste, ce n'est pas mon secteur de compétence. Ma compréhension, c'est que, oui, effectivement, on peut invoquer la frivolité, mais imaginons pour un instant que le juge décide que ce n'est pas frivole. Alors, à ce moment-là, on se défend comment? On n'a pas pris d'autre défense. Je pense que les procureurs, habituellement, essaient de couvrir l'ensemble de la problématique et de faire en sorte que toutes les brèches soient colmatées. Mais là je ne veux pas me poser en spécialiste puis je sais que ma collègue est une juriste redoutable. Alors, je vais aussi laisser les personnes qui ont fait cette demande-là ou fait faire cette étude-là défendre la position. Il y a sûrement un motif. Et je ne sais pas si, effectivement, là, le document qui a été présenté à l'effet que l'étude a été faite après que le jugement a été rendu... Il y a sûrement une explication à ça, ou le document n'est pas correct ou il y a quelque chose, parce qu'effectivement ça nous donne quoi de faire une étude après le fait?

Et, en ce qui concerne le dépôt, je ne connais pas la pratique, la procédure de ça, mais est-ce que je peux demander, toujours à M. Meloche, de nous informer?

Le Président (M. Reid) : M. Meloche. Pardon, oui, Mme la députée.

Mme Roy (Montarville) : S'il vous plaît. J'aimerais par ailleurs que vous nous confirmiez ou nous infirmiez si vous allez nous déposer cette étude-là, si on peut en avoir une copie. Merci infiniment.

M. Daoust : Ça va nous faire plaisir. Puis, à l'avenir, les «pastafariens» n'auront qu'à bien se tenir parce qu'on sera solidaires de cette défense-là, vous et moi.

Le Président (M. Reid) : ...là-dessus, M. le ministre... M. le ministre, là-dessus, si vous transmettez des dossiers, on les transmettra à la commission et on s'assurera que tous les membres de la commission y auront accès. M. Meloche.

M. Meloche (André) : Bien, pour répondre à la question, on va vérifier les dates, mais je peux vous assurer que cette demande a été faite à la demande du Procureur général du Québec pour avoir un avis d'expert pour déposer en cour. Tu ne fais pas ça après le procès, tu fais ça avant. On va vérifier les dates à ce niveau-là. Le devis a été préparé par le Procureur général. Il s'agissait d'aller chercher un expert dans le domaine des religions pour présenter les arguments devant le tribunal. C'était fait pour ça, le rapport.

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

Mme Roy (Montarville) : Alors, j'ai hâte d'avoir le fin fond de l'histoire puisque ce sont vos dates, vos crédits, vos réponses. Et le ministère nous dit que cette étude-là a été faite après que le juge de la Cour supérieure ait dit que c'est totalement frivole et que vouloir porter un costume de pirate, ce n'est pas une religion. Et moi, je me pose des questions sur même l'idée de demander une étude là-dessus. Je pense qu'il y a une question de gros jugement. Est-ce qu'on manque actuellement de directives à l'égard des accommodements religieux? Est-ce qu'il faudrait qu'il y ait quelque chose, actuellement au gouvernement, pour que les fonctionnaires qui sont interpellés sachent quoi faire ou les avocats sachent quoi faire? Parce que, de toute évidence, demander une étude de 16 000 \$ pour savoir si porter un costume de pirate, c'est une religion, pour nous, c'est une dépense qui est tout à fait absurde, ridicule, et qui manque d'un grand jugement. Et c'est l'argent des citoyens qui nous écoutent. Alors, j'aimerais savoir : À cet égard-là, est-ce qu'on a des directives claires pour ce qui est des accommodements religieux au ministère, chez vous, par exemple, au ministère des Transports?

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

M. Daoust : Oui, M. le Président. Alors, je reviens à ce que je disais tantôt. C'est relativement facile après le fait de dire : Bien, écoutez, ça a été jugé frivole par le tribunal. On aurait dû invoquer la frivolité, mais je répète... puis on voit

des décisions qui sont prises par certains tribunaux qui nous surprennent à certains moments, vous le savez. On dit : Comment ça se fait que ça a été accepté? Pourquoi ça a été comme ça? Je pense que le procureur... Et vous savez qu'au gouvernement du Québec il y a des avocats qui sont affectés à chacun des ministères, mais ils relèvent tous du ministère de la Justice. Et c'est le procureur qui a demandé à ce que cette étude-là soit faite. Comme c'est une chose qui nous est imputée au ministère des Transports, c'est nous qui en acceptons la facture. C'est pour ça que vous le voyez dans nos crédits budgétaires. Mais on ne pouvait pas prendre le risque que ça soit recevable et ne pas avoir de défense à présenter. Ça me paraît assez évident, là.

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

• (12 h 20) •

Mme Roy (Montarville) : Oui, je vous remercie pour les précisions. J'ai hâte de voir l'étude et je vais céder la parole à mes collègues, à mon collègue de Groulx.

Le Président (M. Reid) : ...cède la parole à M. le député de Groulx? M. le député de Groulx, à vous la parole.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, je voudrais aborder le Fonds vert et les pistes cyclables. Alors, 21 emplois à temps complet au coût de 1,3 million ont été assignés à la gestion du Fonds vert au sein du MTQ en 2015. Alors, le MTQ a alors utilisé près de 5 millions de dollars en provenance du fonds pour construire, prolonger et aménager des pistes cyclables au Québec. Ces sommes ont servi à financer des projets comme l'ajout de feux de circulation et piétons à l'intersection des pistes cyclables avec un boulevard, 60 supports à vélos, et autres.

Alors, bien que plusieurs des investissements soient essentiels, ils ne sont pas en lien avec la réduction des gaz à effet de serre, M. le Président, d'autant plus que l'impact sur la réduction des GES n'a pas été calculé. Alors, ces dépenses à même le Fonds vert sont donc difficiles à justifier.

Alors, comment expliquer qu'avec le nouveau cadre de gestion de tels projets demeurent admissibles, M. le Président?

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

M. Daoust : Je pense que la réponse est assez facile, M. le Président, dans ça, c'est que c'est bien qu'on utilise des pistes cyclables, c'est éminemment responsable que de le faire, mais il faut le faire de façon sécuritaire aussi. Puis on a vu certains tunnels qui ont été aménagés à Montréal... qui n'ont pas été aménagés à Montréal, justement, où on n'a pas pris des mesures de sécurité. Puis, l'été dernier, ça s'est traduit par des décès. Alors, qu'on mette des feux de circulation à certains endroits, qu'on ait des mesures qui font en sorte qu'on diminue le risque pour les cyclistes, bien, moi, j'en suis parce qu'un cycliste, vous le savez comme moi, quand il est sur une bicyclette, il n'a pas beaucoup de métal pour se protéger et, face à une automobile, il va arriver deuxième, c'est sûr.

Alors, je ne comprends pas que vous doutiez de l'efficacité de mesures de sécurité dans des pistes cyclables, qui sont effectivement une bonne façon de réduire les gaz à effet de serre. Une piste cyclable, ça consomme pas mal moins de gaz à effet de serre qu'une automobile.

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

M. Surprenant : Ma question plus précise, M. le ministre, c'est que l'impact sur la réduction des GES n'a pas été calculé. Alors, le fonds doit servir à la réduction des gaz à effet de serre, et là on fait des projets sans calculer l'impact que ça a. Pourquoi l'impact n'est-il pas calculé?

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

M. Daoust : Parce que c'est une vue d'ensemble. Quand vous arrivez et que vous faites une piste cyclable... Je vous donne un autre exemple. Imaginons pour un instant que vous décidez, sur une piste cyclable, d'installer un poteau pour qu'on puisse attacher le bicycle. Il n'y a pas de réduction de gaz à effet de serre à cause du poteau. Il y a une réduction de gaz à effet de serre à cause de la piste cyclable. Et ce qu'on dit, c'est qu'on doit rendre les pistes cyclables sécuritaires. Ça fait partie d'un tout. Quand vous investissez dans ça, ça fait partie d'un tout.

Alors, je ne comprends même pas pourquoi le député nous pose la question parce que, de faire des pistes cyclables sécuritaires, ça me paraît tellement élémentaire. Ce serait de ne pas le faire qui serait... Ce qui serait répréhensible, ce n'est pas de l'avoir fait, ça serait de ne pas le faire, M. le Président.

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

M. Surprenant : En fait, ce qui est plutôt répréhensible, M. le Président, c'est que ça a été fait à même les fonds du Fonds vert, alors que ça aurait dû être fait avec les fonds du MTQ. Sur ce, M. le Président, je passe la parole à mon collègue. Voulez-vous passer la parole à mon collègue?

Le Président (M. Reid) : C'est-à-dire... Bon, vous avez maintenant le député de Chutes-de-la-Rivière... de Chutes-de-la-Chaudière.

M. Picard : Chutes-de-la-Chaudière. On s'approche, on s'approche. Merci, M. le Président. Bonjour, M. le ministre. Mes salutations à toutes les personnes dans la salle.

Vendredi dernier, lors de son passage devant la Chambre de commerce de Lévis, le premier ministre a démontré son ouverture quant à la réalisation d'une étude de faisabilité détaillée sur un projet de troisième lien entre Lévis et Québec. Il est important de rappeler que la fluidité de la circulation a toujours été au centre des préoccupations des Lévisiens. En effet, 83 % de la population qui a été sondée est en faveur d'un lien, soit un tunnel ou soit autre moyen.

Mais, au-delà de la forme que cela pourrait prendre, il y a unanimité sur la réalisation d'une étude complète telle que le Parti libéral s'était engagé lors de la dernière campagne électorale. Et cette étude permettrait d'envisager tous les scénarios, tous les scénarios pour vraiment offrir ce lien-là à la population de Lévis et la population de Québec, il faut bien comprendre. Le premier ministre a précisé qu'une étude géologique était en cours et que ses conclusions dicteront les décisions à venir, mais, pour la grande majorité des acteurs, dont le maire de Lévis, on est rendu à l'étape de faire une étude détaillée de faisabilité.

Il est grand temps que ça bouge, M. le ministre. C'est un dossier qui date de 50 ans ou presque. Le troisième lien entre Québec et Lévis et le prolongement de l'autoroute de la Capitale ont été imaginés en 1968 par la firme d'ingénieurs Vandry & Jobin, qui devait concevoir un grand plan autoroutier.

Ma question est bien simple, la première question : Est-ce que vous pouvez nous confirmer que vous avez en main l'étude géologique? Et est-ce que vous entendez la rendre publique? Dans un premier temps, j'aimerais avoir vos réponses. Merci.

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

M. Daoust : Oui, M. le Président. D'abord, écoutez, un lien sous-terrain comme celui dont on parle, vous dites que ça fait 50 ans. J'ai eu le privilège de recevoir en cadeau récemment d'une députée de Québec solidaire un document sur la construction du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Et les premiers dessins qui ont été faits pour ce pont tunnel là, c'était un corridor où il y avait des chevaux qui passaient. Il n'y avait pas d'automobile, ça n'avait pas été inventé. C'est toujours un peu long, hein, ces choses-là.

Des voix : ...

M. Picard : ...l'étude parce que je n'ai pas beaucoup de temps, M. le ministre, c'est pour ça, là.

M. Daoust : Les études étaient beaucoup plus rudimentaires dans le temps. Mais, pour répondre plus spécifiquement à votre question, oui, effectivement, il faut faire une étude, et l'étude sur la faisabilité technique des coûts du tunnel aussi, qui relierait la ville de Lévis à Québec, c'est en phase, actuellement, de relecture, et les résultats vont être rendus publics au printemps 2016.

M. Picard : D'ici le 20 juin.

M. Daoust : Ça finit le 20 juin.

M. Picard : C'est ça, c'est dans ce coin-là. Mais est-ce que vous démontrez la même ouverture que le premier ministre vendredi dernier, qui a dit que, suite aux résultats, peu importe — parce que, là, on parle de la faille de Logan — il est ouvert à poursuivre les études pour... si la faille de Logan nous dit qu'on ne peut pas avoir tunnel, bien, peut-être qu'on va regarder pour avoir un autre moyen, soit un pont ou, en tout cas... parce que c'est ce que M. le premier ministre a dit lors de sa conférence.

M. Daoust : Oui. D'abord, il faut aller un peu plus loin que ça, M. le député, vous le savez comme moi. Et on a actuellement plusieurs projets pour favoriser un transport plus fluide et on a aussi d'autres infrastructures qu'on doit remplacer. Pensons simplement au pont de l'île d'Orléans. Le pont de l'île d'Orléans, là, il faut s'en occuper puis il faut s'en occuper bientôt. Ce sera probablement un pont Signature aussi. Alors, on a ça, puis c'est des investissements qui sont de plusieurs centaines de millions de dollars. On a aussi le SRB, le service rapide par bus, dont les études ont été commencées et qui pourrait se réaliser dans un avenir beaucoup plus proche que la troisième voie.

Mais, avant de se commettre sur d'autres moyens, bien, simplement, ce que je dirai, c'est qu'on va commencer par voir les résultats de cette étude-là parce que, quand vous me parlez d'un pont ou des choses comme ça, bien, la faille de Logan, elle n'est pas juste en dessous, elle est en surface aussi. S'il y a quelque chose qui bouge, tout va bouger. Et là je ne veux pas jouer à l'ingénieur, je ne connais pas ça, mais ce que je vous dis simplement, c'est que, si c'est... On ne peut pas présumer actuellement de ce que sera la fin de l'étude, pas plus qu'on peut présumer des autres gestes qui pourront être posés.

Le Président (M. Reid) : 40 secondes.

M. Picard : Oui. Merci, M. le Président. Simplement vous rappeler que M. le premier ministre a dit qu'il y aurait une poursuite dans le dossier pour offrir un lien. C'est ce que les gens ont compris à la conférence de vendredi. Je pourrais déposer un article de Simon Boivin. Mais aussi vous parlez du pont de l'île. En 2010, j'ai questionné le ministre des

Transports puis je lui indiquais que c'était le temps, vu qu'on devait refaire le pont de l'île, d'en profiter justement pour trouver une solution pour joindre les deux rives. Ça serait excellent pour le développement économique de la grande Chaudière-Appalaches et aussi de la Côte-de-Beaupré.

M. Daoust : Je ne conteste pas ça. J'ai demeuré à Québec...

Le Président (M. Reid) : M. le député... M. le ministre, le bloc est terminé, donc on va passer à un bloc gouvernemental. M. le député de Mégantic.

• (12 h 30) •

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, tout le monde, la partie gouvernementale, les oppositions, M. le ministre et votre équipe. Je voudrais revenir, moi, sur un débat qu'on a eu en partie hier avec le député d'Abitibi-Est sur l'électrification des transports. Et je voudrais faire quelques parallèles sur l'aspect un peu plus, je dirais, technique, en fait, de réduction des gaz à effet de serre et de l'électrification parce que je sais que la population est très intéressée par ce développement technique là, mais aussi, comment je dirais, un peu perdue parce que le sujet étant complexe, c'est difficile. Et aussi il a été mentionné à maintes reprises que les oppositions doutent un peu de la possibilité pour nous d'atteindre les objectifs, entre autres, de 100 000 véhicules pour 2020 et pourquoi le démarrage de ce type de technologie là a une certaine lenteur. Et c'est un peu le type de détails que je voudrais expliquer.

Tout d'abord, je pense que tout le monde comprend bien que les objectifs de réduction de gaz à effet de serre ont pour objectif une réduction de 20 % pour 2020, de 37,5 % pour 2030 et de plus de 80 % pour 2050.

Donc, l'ensemble de ces trois variables-là ou de ces trois objectifs-là a des incidences beaucoup plus larges que le simple fait de développer, je dirais, 100 000 véhicules électriques pour 2020, mais aussi de mettre en place une infrastructure, par exemple, de bornes de recharge et d'éléments qui vont permettre à l'électrification des transports de se produire de façon harmonieuse et de plus en plus efficace, si on peut dire, ou se baser sur des infrastructures qui seront de plus en plus performantes.

On voit qu'actuellement nous sommes au-delà de 8 000 véhicules électriques, mais ce qui est important, c'est que le nombre de bornes électriques et la disponibilité de ces bornes-là est en augmentation. Naturellement, il est clair qu'il faut réaliser que l'électrification des transports est beaucoup plus facile dans les réseaux urbains que dans les réseaux ruraux. À simple titre, il y a énormément de réseaux ruraux, peu de gens, donc ce qui fait que la rentabilisation de bornes électriques est beaucoup moins facile que dans un périmètre à Montréal, où on peut avoir des milliers de véhicules disponibles très rapidement. Donc, il est normal que l'électrification commence par la ville et son périmètre de banlieue immédiat.

Ce que je voudrais aussi que les gens comprennent, c'est qu'au Québec, en moyenne, un véhicule produit 2,4 tonnes de gaz à effet de serre annuellement. Et dans l'objectif de 100 000 véhicules électriques, ici, on utilise 1,5 tonne. Donc, on peut voir à prime abord que cette électrification-là est orientée principalement vers du transport urbain de courte durée. Donc, ça, c'est un des premiers points qu'il faut bien comprendre. Pour plusieurs raisons, on en est là. Un, j'en ai parlé, pour la densité des véhicules, mais le deuxième point, c'est aussi le fait que les gens sont dans le trafic, sont en attente souvent. Et, si on a un moteur électrique, le moteur arrête tout simplement, et on n'a aucune génération de gaz à effet de serre. Mais, mieux que ça, c'est qu'on ne dépense aucune énergie. Donc, il y a un avantage net à faire ça.

Le deuxième point, c'est qu'on a, au Québec, comme la plupart le savent très bien, un effet saisonnier. Et des batteries qui peuvent faire, l'été, 300 kilomètres, l'hiver, peuvent difficilement en faire 100, kilomètres, O.K.? Ce qui provoque naturellement un petit problème, surtout dans les régions rurales, O.K.? Donc, en ville, si on a accès aux bornes de recharge relativement rapidement, par exemple à la maison et au travail, ça nous permet de faire l'aller-retour de façon sécuritaire et facile.

Donc, le caractère saisonnier est encore une variable très importante pour l'électrification des transports. Et, pour ceux qui l'ont noté, le transport de voitures électriques entre Montréal et Québec en plein milieu de l'hiver représente encore aujourd'hui un défi assez considérable, surtout s'il faut arrêter deux heures à Trois-Rivières pour recharger le véhicule en période hivernale.

Donc, il faut voir que l'évolution des véhicules électriques et la technologie de ces véhicules électriques là est en constante évolution pour la plupart des gens qui savent très bien que Tesla, qui a un véhicule de qualité supérieure avec une autonomie plus grande, requiert des charges et des équipements spécialisés, qui fait que le coût, pour la plupart des gens du Québec, rend le projet un peu prohibitif.

Donc, c'est très facile de réaliser que la population attend avec impatience la Tesla de modèle plus... je dirais moins coûteux, ce qui va nous donner, dans un délai relativement court, des véhicules beaucoup plus économiques et beaucoup plus fonctionnels pour les gens. D'ailleurs, la plupart des grands producteurs d'automobiles aujourd'hui sont déjà en service avec des véhicules électriques, mais on n'a pas encore de bon pick-up pour transporter notre bois et faire notre transport régional. Donc, on peut voir encore ici, là, que la technologie a un peu de chemin à faire et à se développer.

À titre d'exemple pourquoi l'électrification des transports puis le 100 000 voitures devient important, il y a environ 4,5 millions de véhicules automobiles, d'autos, au Québec, et, à 2,4 tonnes annuellement, ça représente autour de 10,5 millions de tonnes de gaz à effet de serre, ce qui représente à peu près 15 % de la production des gaz à effet de serre du Québec aujourd'hui. Donc, il faut bien comprendre que le premier 100 000 pour 2020, son importance n'est pas nécessairement le 150 000 tonnes comme la mise en place d'une série d'infrastructures qui va permettre l'accélération de l'électrification et l'accroissement du parc de véhicules électriques de façon de plus en plus rapide.

Je voudrais aussi mentionner qu'on retrouve aujourd'hui certaines autres activités parallèles, puis je vais en expliquer une ou deux juste pour faire comprendre les gens. On retrouve aussi aujourd'hui beaucoup plus de camions, surtout dans la région de Montréal, où on a de de plus en plus de transporteurs qui achètent des camions au propane ou au

gaz naturel. Et il y a deux raisons fondamentales à ça. La première, c'est que ça réduit effectivement les gaz à effet de serre et c'est très économique. Entre autres, j'ai des gens que je connais dans le transport de marchandises qui nous disent qu'ils ont signé des ententes pour pouvoir avoir finalement un approvisionnement au gaz naturel qui leur revient à 0,50 \$ le litre, O.K.?

Donc, on peut assister, dans le transport du camionnage aussi, à un transfert des hydrocarbures réguliers au gaz propane ou au gaz naturel, et il y a une incidence directe encore là parce que le gaz naturel et le propane ont une production de GES significativement moindre. On parle de 20 % à 30 %, dépendant des applications et du style de camion.

Donc, l'électrification des transports est un bon élément, mais il y a aussi les éléments d'infrastructure qui nous permettent de faire une transition en attendant que les technologies de voitures et de véhicules électriques soient en phase d'évolution. Et ces transitions-là deviennent importantes dans les périodes qui vont dépasser 2020 en se dirigeant vers 2030, etc., qui vont nous permettre d'avoir des alternatives technologiques beaucoup plus intéressantes et beaucoup plus progressives. On peut imaginer facilement que, si on pouvait avoir des camions légers, entre autres, avec du gaz naturel et une technologie électrique, on pourrait voir qu'il y aurait aussi potentiellement là une économie appréciable qui pourrait être disponible.

Je voudrais aussi attirer l'attention de la population sur le type d'infrastructure qui va devoir être mis en place. Pour 100 000 voitures, ça va relativement bien, mais imaginez qu'on charge les 100 000 voitures tous les soirs où on a besoin de 50, 60 kilowattheures. On commence à parler de 5 millions de kilowattheures additionnels consommés. S'ils sont dans la région de Montréal, il ne faudrait pas que les circuits soient trop chargés parce que, durant les heures de pointe, ça risque de créer des problèmes. Donc, on peut voir ici très facilement, là... Oui, n'oubliez pas que les 100 000 voitures, ça représente une infime partie du parc automobile du Québec. Donc, à mesure que ce parc automobile là va croître, on va avoir besoin non seulement de bornes électriques, mais on va avoir aussi besoin de charges électriques, donc de production hydroélectrique et d'une coordination pour les périodes de pointe. On comprend très bien que l'hiver, là où les véhicules électriques vont avoir le plus besoin de charge, on a aussi la plus grande demande. Et, si on s'attaque à la demande hydroélectrique, les surplus d'Hydro-Québec vont disparaître rapidement à mesure que la demande de voitures électriques va augmenter. Donc, cette planification-là et ce plan d'électrification des transports n'est pas une simple affaire de mettre des bornes électriques et de dire que, demain, on va avoir des autos électriques, et les gaz à effet de serre sont éliminés.

• (12 h 40) •

D'ailleurs, nous avons un problème relativement sérieux avec ça, et je l'explique. Au Québec, on ne voit pas le problème. On dit : Toute notre génération électrique se fait à partir de barrages qui sont, eux, complètement verts. Excepté que, quand on sort du Québec, entre autres, en Ontario, on a de l'énergie nucléaire, mais le reste des États-Unis, la production est faite à partir du gaz naturel, du pétrole, du charbon, de barrages hydroélectriques et d'énergie nucléaire. Donc, les problèmes de transporter ou de transformer des véhicules électriques ou des véhicules ordinaires en véhicules électriques sont un peu éliminés, quand on sort du Québec, à cause de la nature même de la génération des infrastructures hydroélectriques.

Donc, notre temps pour faire le développement — par exemple, on en parle abondamment avec les États du nord des États-Unis et le Maine, entre autres, où on a parlé récemment d'établir un réseau — va devoir être ajusté avec, finalement, la capacité hydroélectrique du Québec.

Je pense que ce message-là, il doit être bien entendu par la population parce que beaucoup de gens pensent que c'est un simple principe de dire : On vend notre véhicule aux hydrocarbures et on s'achète un véhicule électrique, et tout va bien. L'infrastructure du Québec va devoir être modifiée en profondeur. Et c'est là où, M. le ministre, j'aimerais vous entendre. Comment vous voyez cette électrification-là se développer au Québec?

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

M. Daoust : Oui, d'abord, M. le Président, j'apprécie les commentaires qui sont faits par notre collègue, mais j'aimerais faire certains commentaires préliminaires avant de répondre plus spécifiquement à cette lourde tâche qui consiste à générer plus d'électricité propre pour être capable de répondre aux besoins de véhicules électriques.

La première chose, je pense, qui est importante, qu'on doit se dire, c'est qu'actuellement au Canada, dans l'automobile électrique, notamment, le Québec est champion. On a 50 % des véhicules électriques canadiens qui sont au Québec. Et il y a une raison à ça, M. le Président. Et la raison, elle est simple, c'est que tous les partis politiques convergent et qu'il n'y a pas de débat entre les oppositions puis le gouvernement. On est tous d'accord que l'auto électrique, surtout considérant que nous avons une énergie propre, on est tous d'accord que c'est la voie de l'avenir et c'est la direction dans laquelle on doit aller.

En fait, on accueillera, à Montréal cette année, le EVS29, c'est Electric Vehicle Symposium, c'est le Detroit de l'automobile électrique, et on aura ça en mai, si ma mémoire est bonne, hein?

Une voix : Juin.

M. Daoust : En juin? Je m'excuse, en juin. Et j'ai été au salon de Detroit pour voir les véhicules électriques, et ça comble à peu près le quart du salon maintenant, de sorte qu'on s'en va dans la bonne direction.

J'ai mentionné, par ailleurs, qu'il y a trois grandes variables qui font que l'automobile électrique a une acceptation sociale et puis sera répandue. La première, c'est, il va de soi, l'autonomie. Quand on a une automobile, comme vous l'avez mentionné tantôt, qui a une autonomie de 100 kilomètres, bien, en hiver, c'est toujours un petit peu ennuyeux si tu es obligé d'enlever du chauffage pour être capable de te rendre chez toi. Et ce sont des petits arbitrages que tu as à faire. Alors, l'autonomie. Mais l'autonomie change considérablement. J'ai rencontré, la semaine dernière, la compagnie Porsche.

Je comprends que c'est des automobiles qui sont chères, mais on parle d'une autonomie de l'ordre de près de 500 kilomètres avec une auto et qui, avec la bonne borne de recharge, se recharge à 80 % en moins de 15 minutes.

Alors, il y a trois variables. La première, je rappelle, l'autonomie, la deuxième, le temps de recharge. Et on voit que les constructeurs automobiles qui commencent à croire à l'automobile électrique font exactement ça, essaient de rabattre le temps de recharge, que ça soit par la qualité du chargeur ou par la pile ou sa conception. Puis, encore une fois, ce sont de grands professionnels d'ingénierie qui font ces améliorations-là. Ça évolue vite dans ce métier-là.

Troisième point, c'est le prix. On a tous rêvé d'avoir une Tesla, puis tu as 99,9 % de la population qui ne peut pas se la payer. Pourquoi? Parce que c'est en haut de 100 000 \$ pour une auto électrique. Ce sont des précurseurs. Peut-être que, dans 20 ans, on dira : C'est incroyable! Il y avait juste 300 kilomètres d'autonomie, ça prenait du temps, charger ça. On en rira probablement, mais aujourd'hui c'est la technologie qu'on a.

La nouvelle intéressante, c'est que Tesla est capable maintenant de sortir une automobile à 35 000 \$. D'ailleurs, j'ai été à l'événement Branchez-vous en fin de semaine où les fabricants présentent leurs automobiles électriques, et le représentant de General Motors a fait la blague — puis je pense que je l'ai souligné déjà — de dire : Écoutez, vous pouvez acheter une General Motors, là, vous n'avez pas besoin de faire un dépôt puis vous n'avez pas besoin d'attendre deux ans, on va vous en livrer une tout de suite, hein? Bon, alors, ça, c'est un signe des temps. On rabat les prix, l'autonomie est plus grande, le temps de recharge est plus court.

Mais je vous souligne un point. Vous avez soulevé le point, mais peut-être qu'on va y aller différemment. Je vous explique ce que je veux dire. Voyez-vous, où je demeure, on est 160 propriétaires dans le bloc de condos où je suis, ce qui veut dire qu'il y a à peu près 300 automobiles dans les sous-sols. Si on essayait d'installer des bornes de recharge conventionnelles pour 300 automobiles, d'après moi, on va faire fondre le poteau électrique dehors. Je ne pense pas que l'édifice est capable de recevoir ça. Mais la bonne nouvelle, c'est qu'Hydro-Québec, qui est très bonne en recherche, qui a des groupes de recherche, travaille actuellement à une solution à ça, ce qui fait que, si je veux avoir une...

Une voix : ...

M. Daoust : c'est ce qu'on me dit. Bien, en tout cas, Mme la députée, vous n'avez pas de l'air à leur faire une grande confiance. Mais ce que j'entends, c'est que, oui, dans les condos, c'est un gros problème dans les condos existants parce que les entrées électriques ne sont pas là, ne sont pas suffisantes, mais il semblerait qu'il y a une technologie d'Hydro-Québec qui va permettre de le faire. C'est le nouveau président d'Hydro-Québec qui m'a dit ça. Ça m'a rassuré. Quand Hydro-Québec parle, vous le savez, Mme la députée, ce sont des gens qui sont éminemment crédibles.

Alors, ce qu'on voit, c'est qu'il y a des solutions qui se présentent un peu partout. Et le net de tout ça, c'est que... Est-ce qu'on va arriver avec des temps de charge qui vont être plus rapides mais parce qu'ils seront à plus forte intensité ou on aura besoin de moins de charge électrique pour arriver avec les mêmes résultats? Je suis persuadé que les chercheurs travaillent dans les deux directions pour ça.

Une des choses que j'ai vues ce matin, qui m'a fait plaisir, hier, on a été interpellés par les journalistes sur les bornes obligatoires sur les nouvelles maisons. Bon, moi, comme responsable de l'électrification du transport, je ne peux pas être contre ça, on ne peut pas être contre la vertu. Et, bon, ma collègue, qui est ministre du Travail puis qui est responsable du code du bâtiment, a dit : Bien, c'est une bien bonne idée. Et, ce matin, le chef de la première opposition, je lis dans le journal, a dit : C'est une bonne idée. Encore une fois, il y a un consensus au Québec sur la présence d'automobiles électriques. Puis j'ai accusé mon âge quand j'ai dit ça, le parallèle, en disant : Écoutez bien, ma première maison n'avait pas de prise pour la sècheuse, mais on avait une corde à linge. Bien, aujourd'hui, une maison avec une corde à linge puis il n'y a pas de prise pour la sècheuse, c'est impensable. Bien, dans 20 ans, une maison qui n'a pas de prise automobile, ça sera peut-être impensable. Il faut aller un peu dans cette direction-là.

Mais tout ce que je veux dire, c'est que la technologie, à partir du moment où il y a de l'intérêt... Et la vraie question, ce qui va piloter tout ça, ce qui va faire qu'on va aller dans cette direction-là, c'est simple, c'est la demande. Et, à partir du moment où les gens demandent le produit, la technologie va répondre. Ça peut prendre quelques années, mais la technologie va répondre. Et je suis très confiant de ce côté-là.

Une des choses que j'incite tout le monde à faire en terminant ma présentation, M. le Président, la chose que j'incite tout le monde à faire : Essayez une automobile électrique une fois, vous allez avoir le goût d'en posséder une. Merci, M. le Président.

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

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Donc, aborder, dans ce bloc-ci, quelques dossiers de la région de Québec. Et je vais commencer par le pont de Québec.

Donc, le pont de Québec, qui a été construit en 1918, qui est le plus long pont cantilever ferroviaire au monde et a été désigné, en 1987, monument historique par les sociétés américaines et canadiennes de génie civil. Et vous savez toute la question entourant la peinture du pont de Québec. Peut-être juste vous rappeler, M. le Président, et rappeler par la même occasion au ministre des Transports que le pont de Québec a été privatisé en 1995 par le gouvernement fédéral. Et, dans l'entente de privatisation de 1995, et j'ai une confirmation de ça, là, dans une décision de la Cour supérieure, il y avait bien l'obligation de faire les travaux de peinture du pont. Donc, très clairement, dans l'entente de privatisation en 1995, il y avait l'obligation pour le CN de faire toute la peinture du pont. Toutefois, le gouvernement canadien s'est fait avoir en 1997 parce qu'en 1997 le gouvernement a signé une entente qui limitait les travaux parce qu'ils pensaient

que ça allait coûter un 60 millions, l'ensemble de la peinture du pont et les travaux de rénovation qui étaient nécessaires. Et le gouvernement fédéral s'est fait avoir parce que cette entente-là rendait caducs certains éléments de l'entente de privatisation de 1995.

• (12 h 50) •

Mais le fait que le gouvernement du Canada se soit fait avoir, ce n'est pas de la faute du Québec, et il y avait clairement une obligation, en 1995, donc une obligation, je vous dirais, aujourd'hui morale, qui n'est plus légale en fonction du jugement qui a été rendu, de la part du CN de faire la peinture du pont. Et on voit qu'encore aujourd'hui, malgré les rencontres qui ont eu lieu suite à la dernière élection canadienne, le CN refuse toujours de peindre le pont. Et là je vois les coûts de peinture du pont qui se mettent à exploser.

Vous savez, M. le Président, 40 % du pont a été peinturé en vertu de l'entente de 1997, a été peinturé pour un montant entre 43 et 60 millions, mettons 43 millions, c'est ce qui était prévu parce qu'il y avait d'autres travaux, là, pour l'ensemble du 60 millions. Donc, si je faisais une simple règle de trois, et je comprends qu'il y a une évolution des coûts depuis ce temps-là, mais on parlerait de 64 millions pour peindre l'autre 60 %.

Donc là, avec des coûts qui sont rendus à 400 millions, évalués par la firme Roche à Québec, j'aimerais savoir c'est quoi, la position du ministre et aussi rappeler au ministre que le CN, parce que, quand même, la privatisation a été extrêmement payante pour le CN... donc, juste lui mentionner que le CN a fait des bénéfices nets, pour l'exercice de 2015, de 3,5 milliards de dollars. Donc, le CN ne manque pas d'argent, je ne pense pas. Je pense que la privatisation a été extrêmement payante pour le CN. Donc, clairement, le CN a l'argent pour peindre le pont de Québec. Et ça faisait partie des engagements de privatisation de 1995 qu'avait contractés le gouvernement du Canada.

Donc, j'aimerais bien avoir la position du ministre concernant la peinture du pont de Québec parce qu'effectivement ça a l'air pas mal fou d'avoir juste 40 % du pont qui est peinturé. Et je dois vous avouer que moi, je trouve que le CN, dans ce dossier-là, est un citoyen corporatif qui n'est pas responsable et qui n'est pas respectueux des infrastructures de la région de Québec.

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

M. Daoust : Oui. D'abord, écoutez, effectivement, là, on est face à une situation où il faut des spécialistes pour établir les prix. Et, quand je pense que je suis compétent dans un dossier, je le dis puis, quand je pense que je ne suis pas compétent pour l'évaluer moi-même, je le dis aussi. Je ne suis pas un spécialiste de ça, mais ce sont des coûts qui sont importants, j'en conviens. Et on se rappelle de cette saga-là. Quand on venait à Québec, on regardait où c'était rendu.

Mais effectivement, quand on regarde l'évolution des coûts, à mon avis, il y a deux, trois petites choses qu'il faut qu'on regarde, la première étant que, depuis le temps, parce que ça fait quand même un bon moment, il y a de la détérioration qui a continué sur l'autre partie. La partie aussi qui a été faite, ça serait un peu dommage de dire : On en fait 60 %, on fait l'autre 60 %, mais ce 40 % là, ça fait quand même 15, 20 ans qu'il se détériore. Alors, je pense qu'il faut le regarder dans son ensemble.

Mais l'autre point aussi qui est important, c'est, je pense, qu'on n'avait pas les mêmes règles de respect environnemental qu'on a aujourd'hui. On ne voudrait pas... parce que ça va être un procédé de sablage au jet pour nettoyer ça, je pense, et, ce procédé-là, il faut s'assurer que tout ça, ça ne tombe pas dans le fleuve. Alors, il va falloir être capables de recueillir ça. Moi aussi, j'ai été un peu étonné des coûts parce qu'on a entendu parler tous de la tour Eiffel qui s'est peinturée pour beaucoup moins cher que ça, mais je comprends aussi que, le fait qu'on est en suspension au-dessus d'un fleuve, on doit protéger l'environnement. La peinture aussi doit tenir compte de cet effet-là.

Tout ça pour vous dire que nous, on est quand même encore en discussions avec le gouvernement fédéral et, au cabinet, on va avoir des discussions avec eux sur ça. Mais le montage, qui est de 100 millions dans le moment, on a quand même 23,5 millions du gouvernement du Québec qui est commis de ce côté-là. Mais l'évolution des coûts...

Le dernier point que je voulais faire en réponse à la députée, M. le Président, c'est que l'évaluation qui a été faite par Roche a été validée par une autre firme d'ingénierie, je pense que c'est CIMA+. Et CIMA+ nous confirme que c'est de l'ordre de 350 à 400. Je suis toujours prudent dans ces choses-là sur les prix parce que c'est toujours plus facile de dire : Écoutez, ça a coûté moins cher que prévu que de dire : Finalement, c'était deux fois plus cher qu'on s'attendait.

Alors, j'obéis à la règle de prudence, et, quand deux firmes d'ingénierie connues, qui ne sont pas des petites boîtes, là, quand deux firmes d'ingénierie nous donnent à peu près les prix dans les mêmes eaux, bien, à ce moment-là, je commence à penser que c'est peut-être la bonne facture.

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

Mme Ouellet : Oui. Et qu'est-ce que le ministre pense de la position du CN et de son refus de financer quelque montant que ce soit pour terminer la peinture du pont de Québec?

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

M. Daoust : Bien, on se souviendra, à l'époque, puis ça a été devant les tribunaux, c'est une question et, je présume, c'est un engagement moral, comme vous l'avez dit tantôt, que de dire : Oui, on va terminer cet exercice-là. Dans le temps, ce qui s'était fait, c'est que l'entente était qu'ils devaient le repeindre, le nettoyer puis repeindre, et ils avaient mis, de mémoire, un plafond sur l'investissement qu'ils devaient faire. Et, quand ils ont atteint le plafond, ils avaient 40 % de fait, ils ont arrêté là. C'est pour ça que je dis toujours... Ils avaient prévu un montant de... Je pense que ça a été à

60 millions, la facture finale a été à 60 millions. Voyez-vous, ils avaient prévu faire 100 % du pont avec 60 millions, ils en ont fait 40 %. C'est pour ça que, quand on s'accroche sur un chiffre de 100 millions, les gouvernements différents, Lévis à 500 000 \$, 1 million de la ville de Québec, 23,5 millions du gouvernement du Québec, 75 millions du fédéral, puis on s'attend à 100 millions du CN, bien, si ça coûte 400 millions, on va être encore rendus au milieu du pont puis on va continuer de se poser la question pourquoi on n'avait pas mis le bon chiffre au début.

Alors, moi, la position du CN, je n'ai aucun levier légal sur lui, mais lui doit se sentir une obligation morale. Et c'est pour ça qu'à mon cabinet on est en contact avec le gouvernement fédéral pour voir comment on peut mettre un peu de pression dans la machine.

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

Mme Ouellet : Oui. Mais vous ne pensez pas que la responsabilité appartient justement au gouvernement fédéral, qui, lui, a des leviers... au gouvernement canadien, qui, lui, a des leviers sur le CN parce qu'il y avait une entente légale, en 1995, de peindre 100 % du pont, et c'était légal, ce n'était pas moral, et c'est le gouvernement canadien qui s'est fait avoir dans une deuxième entente, en 1997, où ils ont accepté un plafond. Et c'est clairement le gouvernement canadien qui s'est fait avoir. Donc, c'est le gouvernement canadien qui doit réparer l'erreur qu'il a réalisée en 1997. Et vous ne pensez pas que vous devriez mettre de la pression sur le gouvernement canadien pour que le gouvernement canadien assume? Il a le choix : ou il assume la peinture du pont ou il s'arrange avec le CN, parce qu'il y a plusieurs leviers sur le CN, pour être capable de faire en sorte que le CN remplisse ses obligations de 1995, les obligations légales de 1995.

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

M. Daoust : Alors, M. le Président, ce que je disais tantôt simplement avec un peu plus d'enrobage, c'est que, justement, mon cabinet doit rencontrer le gouvernement fédéral à cet effet-là. Si on pensait que le gouvernement fédéral ne devait pas être un parti important à la discussion, et je le dirai comme ça, on ne le consulterait pas, on ne lui en parlerait pas puis on n'essaierait pas de faire certaines pressions pour que les choses se produisent.

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

Mme Ouellet : Oui. Maintenant, concernant le dossier du SRB, donc un beau projet de transport collectif dans la région de Québec, donc je pense que c'est projet qui va être extrêmement structurant pour les deux rives, donc Québec et Lévis, faire le lien entre les deux rives. Donc, j'aimerais avoir un petit peu plus d'indications de la part du ministre. Quelle est sa vision concernant ce projet-là? Je sais que le bureau de projet, là, a été lancé. Ça, ces annonces-là ont été déjà faites. Donc, les études, là, vont se réaliser. Mais moi, je dois vous avouer que j'ai deux préoccupations et j'aimerais vous entendre sur ces deux préoccupations-là.

Premièrement, étant donné qu'on regarde vers le futur, qu'il y a toute une politique d'électrification des transports, est-ce qu'effectivement les solutions électriques vont être regardées de façon très particulière et vont être analysées, et l'ensemble des solutions électriques? Et quelles sont ces différents scénarios là qui vont être étudiés au bureau de projet pour avoir des coûts?

Et aussi, concernant la préoccupation d'achat québécois... parce qu'il y a eu des sorties d'un certain maire qu'on n'a pas besoin de nommer, qui est bien connu ici, dans la région, qui avait une certaine intention d'acheter des bus étrangers. Et donc moi, je me demandais s'il n'y avait pas une préoccupation — on en fabrique, des autobus au Québec — pour s'assurer que ce projet-là génère également des retombées économiques du côté du secteur manufacturier. On sait que notre secteur manufacturier a été pas mal mis à mal dans les dernières années, particulièrement, là, avec la politique canadienne du pétrole, avec le pétrodollar. Donc, est-ce qu'il y a des préoccupations de ce côté-là? Et troisième question concernant le SRB : Quelle est la hauteur de financement du gouvernement canadien que vous attendez pour ce projet-là?

• (13 heures) •

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

M. Daoust : Oui. M. le Président, la première chose, c'est que le SRB... 15 mars, on a annoncé le SRB. Il y a une raison pour ça, c'est que, justement, c'est dans un contexte beaucoup plus global de réduction des gaz à effet de serre puis d'électrification du transport, de devenir efficaces. On parle quand même d'un tracé qui a 38 kilomètres et qui s'inscrit d'ailleurs, M. le Président... écoutez-moi. Alors, il s'inscrit d'ailleurs dans une réfection du pont sur lequel nous sommes actuellement. Et je dois vous avouer tout de suite que cette partie-là, qui est routière, on va la repeindre, celle-là, on va s'en occuper. Alors... m'assurer qu'on va la repeindre, Mme la sous-ministre, la partie qui nous touche à nous, dont on est responsable, parce que la partie carrossable, c'est une responsabilité provinciale. Bon, le projet, pour nous, il est important. Il est important, c'est une priorité, notre gouvernement l'a dit. Et, quand on a changé le titre du ministère qu'on m'a confié, ce n'était pas frivole. Il y a un motif en arrière de ça. On veut aller vers l'électrification des transports.

Mais la réponse à la première question s'inscrit dans la réponse à la deuxième. C'est que, comme vous le savez, on développe actuellement, avec Nova Bus, un autobus électrique. On s'en va dans cette direction-là de façon importante. Et ce trajet-là, au moment où on pourra produire des autobus électriques qui auront été développés chez nous, puis on a été solidaires très fort de reconnaître le génie québécois quand on a fait... sur le taxi... On est à développer un outil efficace de transport électrique avec des autobus. Alors, bien sûr que ça va s'inscrire dans cette foulée-là. Et pourquoi ne pas privilégier des outils qui sont développés et fabriqués au Québec entièrement?

Du côté du financement du gouvernement fédéral, il y a deux... la première chose, dans un cadre très général, la minute que nous, on va mettre un prix dessus puis qu'on va le commettre, vous pouvez être sûre que le gouvernement fédéral n'aura pas le goût de s'impliquer dedans. Il va dire : Ça, c'est votre problème, vous avez décidé de le faire, c'est votre aventure. Alors, ce qu'il faut qu'on fasse, c'est que, dans la liste des projets prioritaires, parce que le gouvernement fédéral a dit qu'il était pour investir de façon importante dans les programmes d'infrastructures liées à l'électrification du transport, on a donné au gouvernement fédéral un certain nombre de projets prioritaires. Et, dans ces projets prioritaires là, il y a le SRB. Maintenant, une des choses qu'on peut tous faire conjointement et solidairement, puis je le dis publiquement à dessein, c'est de pousser sur le gouvernement fédéral pour que son engagement soit pris lui aussi de ce côté-là parce qu'actuellement on a des argents qui dorment, qui pourraient travailler pour nous, pour la qualité de vie de nos citoyens, pour notre développement économique. Le gouvernement du Québec va s'impliquer, mais j'ai besoin aussi... Je le répète, nous avons fait une demande prioritaire dans ce dossier-là et il serait bon que les intervenants fédéraux s'engagent parce qu'il semblerait que c'est dans ça qu'ils veulent aller. Bien, qu'ils se commettent de suite parce que ça va nous permettre d'aller d'autant plus rapidement avec ce projet-là.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Ça nous fera plaisir d'appuyer. Il pourra y avoir une motion à l'Assemblée nationale, et ça nous fera plaisir d'appuyer cette motion-là parce que l'argent au gouvernement canadien, c'est l'argent de nos taxes et de nos impôts. On en envoie 50 milliards par année, ça serait le fun que ça revienne un peu plus souvent du côté du Québec pour des projets structurants plutôt que pour des projets pétroliers ou pour des projets de bateaux à l'extérieur du Québec. Donc, vous pouvez compter sur notre collaboration. Et je ne sais pas si vous avez déjà fait des correspondances concernant ce dossier-là à Ottawa et, si c'était le cas, je demanderais, si c'était possible, que vous nous déposiez les lettres. Est-ce que ce serait possible?

M. Daoust : Écoutez, je ne suis pas l'agrégateur de ces demandes-là, c'est le Conseil du trésor qui fait la liste des demandes. Alors, il faudra que je me concerte avec mon collègue, mais ce que je vous dis...

Mme Savoie (Dominique) : ...on l'a donnée.

M. Daoust : Pardon?

Mme Savoie (Dominique) : Nous autres, on l'a donnée au Trésor.

M. Daoust : Nous, ce qu'on fait, c'est que nos priorités à nous, puis vous savez comme moi que les deux tiers des dépenses en mobilisation sont au ministère des Transports, nous, nos demandes, on les dépose au Trésor. À partir de là, la façon que c'est géré...

Mme Ouellet : Est-ce qu'on peut avoir une copie de cette demande-là, de ce que vous avez demandé pour contribution du fédéral au Conseil du trésor?

Mme Savoie (Dominique) : ...des listes qu'on envoie. On peut le faire.

M. Daoust : Alors, ma sous-ministre me dit qu'il est possible de le faire.

Mme Ouellet : Parfait. Et je vais prendre les quelques minutes qui me restent, je suis désolée, parce que mon temps est toujours très serré, pour vous parler un peu du projet de l'élargissement de la Laurentienne parce que, là, la semaine passée, votre collègue, le nouveau ministre de la Capitale-Nationale, s'est engagé à dire que le projet allait se réaliser, mais là j'aimerais qu'on ait un petit peu plus d'informations maintenant qu'on est aux Transports. On parle de quel projet? Parce que là, là, il y a plusieurs tronçons, hein? Il y a le tronçon entre de la Croix-Rouge et Félix-Leclerc, qui est la demande du maire de Québec, il y a le tronçon de Félix-Leclerc et Louis-XIV, le tronçon entre Louis-XIV et Faune et entre Louis-XIV et Georges-Muir. Donc, je voudrais savoir c'est quoi, le projet, donc le coût, combien de kilomètres que vous prévoyez faire, quel tronçon. Et est-ce qu'il va y avoir encore des voies de covoiturage qui sont prévues pour le projet d'élargissement de la Laurentienne?

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

M. Daoust : Alors, je vais essayer de vous faire la lecture la plus exhaustive possible de ce qu'on m'a remis. On fait d'abord un élargissement sur 4,5 km de la Faune à Louis-XIV en direction sud. Bon. Il y aura une voie pour le covoiturage et pour le transport collectif...

Mme Savoie (Dominique) : Et les véhicules électriques.

M. Daoust : ...et les véhicules électriques. Les véhicules électriques, vous le savez, ils ont un accès sur les voies réservées.

Mme Ouellet : Jusqu'à Georges-Muir ou seulement jusqu'à Faune?

Mme Savoie (Dominique) : C'est de la Faune à Louis-XIV.

Mme Ouellet : Faune—Louis-XIV. Ça fait que Georges-Muir, là, il n'est plus là.

Une voix : Non.

Mme Ouellet : O.K.

M. Daoust : Du côté des prix, je suis toujours hésitant à donner des prix parce qu'après ça c'est tellement facile de dire : Ce n'était pas le bon prix. Alors, on est en train de l'élaborer, mais ça, c'est ce qui va se faire. La mise en service de l'autoroute est en 2017, et ça va être au début du printemps de 2017. C'est ce que je comprends.

Mme Savoie (Dominique) : On commence les travaux ce printemps-ci.

M. Caron (André) : Ça va être pour l'automne 2017...

M. Daoust : 2017, automne, je m'excuse.

Le Président (M. Reid) : ...étant donné l'heure, interrompre. Il reste deux minutes au bloc. Vous pourrez peut-être continuer la réponse au début de l'après-midi. M. le ministre, c'est terminé.

Mme Ouellet : ...copie de... Ah!

Le Président (M. Reid) : Alors, étant donné l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures. Il reste deux minutes dans le...

(Suspension de la séance à 13 h 7)

(Reprise à 15 heures)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Puisque nous commençons à l'heure, nous n'avons pas besoin de consentement pour dépasser l'heure rendus à six heures.

Alors, nous en étions à terminer le bloc de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon, il restait deux minutes à votre bloc.

Mme Ouellet : Oui. Bien, je vais laisser les deux minutes au ministre des Transports pour qu'il puisse compléter, là, la description, vraiment, du projet de la Laurentienne, là, tel que prévu en date d'aujourd'hui.

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

M. Daoust : Oui, alors, merci, M. le Président. Je compléterai, mais je compléterai sommairement parce qu'il me reste peu d'informations, de toute façon. Ce qu'on prévoit dans le moment, c'est qu'on va avoir un gain de temps de transport de cinq minutes. C'est ce qu'on prévoit... What is a DJMA?

Mme Savoie (Dominique) : Le débit journalier moyen annuel des véhicules.

M. Daoust : Alors, le DJMA, et je vous explique de quoi il s'agit, le...

Mme Savoie (Dominique) : Débit journalier annuel moyen. Débit journalier moyen annuel des voitures.

M. Daoust : Il ne faut pas... entre 66 000...

Le Président (M. Reid) : ...de la sous-ministre, Mme Savoie. Allez-y, M. le ministre.

M. Daoust : ...est de 66 000 à 88 000 voitures, c'est quand même considérable et ce qui est quand même une augmentation importante. Et c'est pour ça qu'il va falloir qu'on pense à aller avec des véhicules un petit peu plus modestes, moins polluants, parce qu'on parle d'une augmentation de DJMA, encore une fois, de 14 % depuis 2005.

Alors, essentiellement, c'est ce dont il s'agit sur le projet. On avait expliqué un peu en quoi ça consistait tantôt sur sa distance, où ça avait lieu, quelle était la configuration qui avait été retenue, le gain d'efficacité, le volume d'automobile. C'est à peu près ça. Maintenant, on va le présenter de façon plus détaillée au cours des prochaines semaines.

Mme Ouellet : Ça fait qu'on comprend que le projet, c'est un 4,5 kilomètres entre Louis-XIV et de la Faune et que ce projet-là comprend un élargissement et comprend également une voie réservée.

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

Mme Savoie (Dominique) : L'élargissement va être pour la voie réservée.

M. Daoust : L'élargissement, c'est la voie réservée, O.K.?

Mme Ouellet : Parfait! Donc, le projet, c'est un projet de 4,5 kilomètres qui prévoit d'ajouter une voie réservée qui va être utilisable pour le covoiturage, le transport collectif et les voitures électriques. Est-ce exact?

M. Daoust : C'est ça, exactement. C'est ça, voilà.

Le Président (M. Reid) : Alors, ça termine le bloc de l'opposition officielle juste à temps. Une compaction d'informations. Nous allons passer à un bloc du gouvernement. M. le député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Merci. Merci, M. le Président. Mes salutations aux collègues. C'est ma première présence pour cette étude des crédits dans la Commission des transports et de l'environnement. Ça fait plaisir d'être ici. M. le ministre et vos équipes, je vois beaucoup de visages que je connais. J'ai déjà été sur la Commission des transports et de l'environnement avec vous, M. le Président, d'ailleurs. Donc, il me fait grand plaisir.

Je n'étais pas ici ce matin à l'étude des crédits. On me dit qu'on a abordé la question du SRB Québec et Lévis en quelques minutes seulement. Donc, ce qu'on me disait, qu'on n'a pas pu en parler...

Mme Ouellet : Le tiers du bloc que j'avais, trois dossiers pour Québec.

M. Huot : Bon, c'est bien. C'est bien de s'intéresser comme ça à Québec, Mme la députée de Vachon. On est contents. Mais je vais vouloir en parler un petit peu plus...

Des voix : ...

M. Huot : Oui, oui, oui, peut-être avant de reparler de Pakatan une autre fois cette année. Mais donc je voulais parler du SRB, qu'on prenne un peu... parce qu'on a eu une annonce en mars dernier, il y a un petit peu plus qu'un mois, peut-être cinq semaines, annonce conjointe, ministre des Transports, c'était le député de Louis-Hébert qui était là comme ministre responsable de la Capitale-Nationale, la ministre responsable de la région de Chaudière-Appalaches, qui était présente aussi, avec le maire de Lévis, le maire de Québec. Évidemment, un gros projet structurant pour l'ensemble de la région, ce qu'on appellerait la RMR Québec, là, le Québec métro, donc la grande région de Québec et la grande région de Lévis. Projet emballant, projet qui peut demander beaucoup d'investissements, évidemment. Donc, on a annoncé une subvention, à ma connaissance, 100 % du ministère des Transports, donc 12,5 millions qui étaient payés par le ministère des Transports pour l'annonce d'un bureau de projet qui était annoncé.

Moi, je vais vouloir bien comprendre le rôle sur le bureau de projet, entre autres, du ministère des Transports parce que c'est beaucoup... bon, c'est le RTC, entre autres, qui a beaucoup pris le leadership avec le réseau de transport de Lévis pour les suites de tout ça, donc pour lancer des études. Il y a même un appel d'offres qui est encore ouvert pendant quelques jours, je pense, là, pour aller chercher des professionnels pour les questions d'ingénierie, entre autres.

Si tout se déroule comme prévu avec l'étude de faisabilité, on viserait une mise en service à quelque part en 2022. Il y avait quelque chose qui avait été dit, je pense que c'est M. Labeaume, Régis Labeaume, le maire Québec, qui avait mentionné, il dit : On saura, après l'étude de faisabilité, si c'est go ou «no go». C'est l'expression qui avait été utilisée par le maire de Québec.

Donc là, actuellement, l'étude va être lancée. On a commencé quelques travaux. La ville de Québec, par son service de transport, l'équipe de Marc Des Rivières qui est là... Il y a une équipe. Je connais moins bien le fonctionnement à la ville de Lévis. Il y a sans doute des gens de l'équipe... des responsables des transports qui sont là. Donc, on aura un SRB d'un peu plus de... on était quelque chose comme 38 kilomètres, de mémoire, une trentaine de kilomètres sur le secteur Québec. Il y a un huit kilomètres qui est sur le secteur Lévis. Je ne veux pas dire n'importe quoi. De mémoire, c'étaient des chiffres qui ressemblaient à ça.

Donc, il y a beaucoup d'impacts parce qu'il faut prévoir des pôles d'échange, il faut prévoir une requalification urbaine aussi. Donc, qui dit requalification urbaine dit, bien, peut-être une aide du ministère des Transports aussi. Qui dit transport collectif comme ça dit aide financière du ministère des Transports aussi. On est en questionnement, à savoir est-ce qu'il y aura une aide du fédéral aussi. Il y a des discussions, je sais, qui ont commencé parce que, normalement, ce type d'équipement là peut être subventionné à 75 % par le ministère des Transports du Québec. Il y a une ouverture avec le fédéral pour investir dans des services comme ça parce que c'est aussi le cas dans le... avec le gouvernement fédéral, ça fait partie des orientations stratégiques du gouvernement fédéral. Pour le ministère des Transports... parce que je le rappelle, j'aime beaucoup le rappeler quand on fait l'étude des crédits, M. le Président, on est régis... et on était sur la Commission de l'administration publique, même, ensemble. La Loi de l'administration publique dit : gestion axée sur les résultats, donc planification stratégique du ministère des Transports avec des grandes orientations. On en rend compte dans le rapport annuel de gestion, de l'atteinte de ces objectifs-là.

Donc, on est clairement dans l'objectif, l'axe 1 de la planification stratégique du ministère des Transports sur accroître l'utilisation des transports collectifs et alternatifs. Pour accroître ça, on a des montants qui sont prévus. On est prêts à dépenser de l'argent. Donc, par la suite, il faut avoir des résultats, donc une augmentation de l'achalandage pour nos réseaux de transport, dans ce cas-ci, le Réseau de transport de la Capitale, le réseau de transport de Lévis. On cadre même avec l'axe d'électrification parce qu'il y a une possibilité, et ça, c'est un autre enjeu, de 100 % électrique. Ça avait été mentionné qu'on pourrait peut-être se diriger vers 100 % électrique ou, sinon, un hybride électrique-diesel, quelque chose comme ça.

Donc, là-dessus, ça veut dire que le bureau de projet qui a été lancé a quand même du pain sur la planche, a une mission assez importante pour remettre, à quelque part, dans... en 2018, de mémoire, là, qu'ils doivent remettre un rapport. Et c'est là qu'on a dit : Ce sera go ou «no go» pour la suite des choses.

Donc, d'une part, j'aimerais ça savoir du ministre... parce que, comme je l'ai mentionné en introduction, le RTC, le Réseau de transport de la Capitale, le réseau de transport de Lévis, la ville de Québec, la ville de Lévis jouent un rôle très important. Je pense que le leadership est même par le Réseau de transport de la Capitale, mais le ministère des Transports a donné une subvention de 12,5 millions pour cette étude de projet là. Donc, sans doute que le ministère joue un rôle, à quelque chose à voir dans les suites aussi puisque c'est lui qui sera appelé à subventionner la construction, les coûts de tout ça. Avec la requalification urbaine, l'impact sur les infrastructures aussi, il va être sollicité pour subventionner en partie des travaux.

Donc, concrètement, dans le bureau de projet, c'est quoi exactement, le rôle du ministère des Transports pour les prochaines années? Parce qu'on a plusieurs mois de travaux. Si on dépense de l'argent, on doit avoir des gens qui sont là, qui sont sur place. C'est-à-dire, «on dépense». Je corrigerais : on investit de l'argent, parce que c'est un investissement, le ministre va être d'accord avec moi, c'est un investissement qui aura un très, très gros impact sur la mobilité, même sur le développement économique de la ville de Québec parce que, si vous vous souvenez, le trajet avait été identifié. Là, ce qui avait été mentionné, c'est qu'on ne revenait pas sur le trajet. Je connais mieux le trajet dans le secteur de la ville de Québec, mais toute la requalification du boulevard Charest, qui a un impact possible assez incroyable qu'on a... On mise beaucoup sur le SRB pour requalifier toute la partie Charest à partir du moment où ça devient boulevard. Ceux qui viennent à Québec, on arrive par l'autoroute Charest jusqu'à Saint-Sacrement et, par la suite, on est en boulevard. Donc, on a une grosse partie là qui a un potentiel de requalification, même avant ça, là, dans le bas de la côte Branly. Et je voulais voir avec le ministre, là, j'avais introduit un peu la question, là, précisément le rôle, pour les prochains mois, du ministère. Et je reviendrai avec des complémentaires, là, sur les liens avec le fédéral, etc., mais, en premier lieu, peut-être sur cette question-là, M. le ministre, s'il vous plaît.

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

• (15 h 10) •

M. Daoust : Alors, merci, M. le Président. D'abord, je veux qu'on revienne sur le SRB. C'est un projet qui est important. Alors, pour la capitale, c'est probablement le projet, au niveau du transport, le plus structurant au cours de la prochaine décennie. Alors, il faut bien le camper, effectivement. Mais, encore une fois, pour des fins de clarté, pour qu'on travaille de la façon la plus efficace possible, le ministère des Transports est celui qui a structuré le bureau d'études. Et je demanderais, avec la permission de mes collègues, la permission de mes collègues, que la sous-ministre en titre, Mme Savoie, nous explique en quoi va consister le travail de ce bureau d'études là.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on a un consentement pour entendre Mme la sous-ministre? Consentement. Mme la sous-ministre, voulez-vous vous identifier pour les fins de l'enregistrement et répondre? Vous avez la parole.

Mme Savoie (Dominique) : Merci, M. le Président. Dominique Savoie, sous-ministre, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Effectivement, le ministère est impliqué dans le bureau d'études, bien que le projet soit sous la responsabilité du RTC. C'est le RTC qui a responsabilité de faire toutes les étapes d'analyse et d'étude. On y participe parce qu'on est subventionnaire, effectivement, du bureau d'études, et potentiellement du projet s'il passe à une étape de réalisation, et aussi pour arrimer parce qu'il faut savoir que le SRB... le projet de SRB, en fait, c'est beaucoup d'aménagement physique de couloirs réservés aux déplacements plus rapides des autobus, donc, qui vont emprunter le pont de Québec, et donc qui est sous la responsabilité, pour la voie carrossable, du ministère des Transports. Et on est à planifier un projet de réfection du tablier du pont de Québec et on va devoir intégrer la circulation des autobus du projet du SRB dans le projet de réfection du pont. Donc, c'est pour ça que notre contribution est aussi de ce côté-là, mais aussi comme collaborateurs, là, au quotidien, là, du RTC et des deux villes impliquées dans le projet.

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

M. Huot : Ça va. Et, quand on parle du... Là, vous parlez de la réfection du tablier du pont. Ça, ça va, mais, quand on parle du 75 %... on peut subventionner jusqu'à 75 % dans ce cas-ci. On parle de l'achat d'équipement, on parle de l'achat des... ça ne sera pas autobus, là, mais de l'achat de l'équipement de transport, normalement, quand on parle du 75 %. Mais, pour ce qui est... parce qu'on parle quand même aussi de questions... on parle de déviations du réseau souterrain, des réseaux d'aqueducs souterrains. On a le tracé qu'il faut commencer à implanter. Donc, il y a de la préélectrification qu'il faut faire aussi. Est-ce que ces choses-là sont incluses quand on parle du 75 %? Parce qu'on parle de travaux routiers sur le réseau municipal, par exemple, sur la partie boulevard et jusqu'à aller sur la partie boulevard Charest, mais

sur la partie même en Haute-Ville, sur la partie jusqu'à D'Estimauville aussi. Donc, est-ce qu'on est dans les subventions des infrastructures routières aussi ou on est plus dans l'équipement de transport?

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, le programme de subvention du ministère, comme on l'a déjà fait pour le SRB à Gatineau, habituellement, va reconnaître plusieurs dépenses admissibles, et ces dépenses admissibles là sont habituellement l'aménagement physique du SRB, du couloir du SRB, mais va exclure... évidemment, s'il y a réflexion au préalable au niveau des aqueducs, ça va être une responsabilité municipale. Mais, dans les dépenses admissibles, c'est vraiment le projet dans sa globalité, l'aménagement des voies réservées, on peut appeler ça comme ça, pour le SRB et aussi des équipements. À 75 %, c'est sur toutes les dépenses normalement admissibles.

M. Huot : Et, je l'ai mentionné dans mon introduction, il y a un appel d'offres qui est en cour actuellement, je voyais, jusqu'au... un article nous dit, jusqu'au 22 avril, que les firmes ont jusqu'au 22 avril. C'est un article du *Journal de Québec*, mars dernier. On dit que les firmes intéressées ont jusqu'au 22 avril pour se manifester pour... on lance un appel d'offres pour firme d'ingénieurs ou consortium qui a le mandat de compléter l'étude. Donc, on va chercher une aide externe avec des ingénieurs. On a quand même des ingénieurs de la ville de Québec, des ingénieurs du ministère des... je présume que c'est des ingénieurs du ministère des Transports. Donc, je veux bien comprendre le rôle que jouera ce consortium-là ou la firme d'ingénieurs qui sera choisie. Mais, si on a jusqu'à demain, il est peut-être tôt pour dire combien on a eu de soumissions. Mais de voir le lien entre le consortium ou la firme d'ingénieurs, et le ministère des Transports proprement dit, et le RTC parce que c'est le RTC qui a le leadership comme vous l'avez dit dans le dossier.

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

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, c'est le RTC qui est gestionnaire de projet, donc c'est à sa demande qu'il a fait un appel d'offres. Et habituellement ça peut être pour toutes sortes de raisons dans l'élaboration de son projet. Mais ce qu'on me dit, c'est beaucoup pour justement préparer son dossier d'affaires, s'assurer que toutes les études nécessaires sont faites. Il y a des spécialités. C'est des gros dossiers costauds, hein, préparer des dossiers d'opportunité et d'affaires pour présenter au Conseil des ministres, c'est très complet. Donc c'est assez fréquent qu'il y a des consultants qui sont spécialisés — des fois, ça peut être l'achalandage, la géométrie — qui vont être appelés à soutenir les efforts du bureau de projet du RTC. Et j'imagine que ça va être financé dans le 12 millions, là, qu'on leur a octroyé pour le bureau d'études.

M. Huot : O.K. Et il restait la question du fédéral. Ce n'est peut-être pas avec vous, Mme la sous-ministre, mais, sur la question... Normalement, je présume, c'est Marc Garneau qui est ministre au fédéral sur ces questions-là. Donc, les liens ont dû commencer à se faire. Est-ce que, dans le dernier budget fédéral, on a les sommes qui répondent directement... les critères qu'on a mis en place, est-ce qu'on peut aller chercher directement les sommes? Est-ce qu'on est en mesure de garantir que, comme je le mentionnais en introduction, s'il y a un go plutôt que le «no go» pour le projet SRB à Québec, est-ce qu'on a déjà la garantie que le fédéral va contribuer?

J'ai fait une annonce récemment pour l'achat de midibus avec la ville de Québec, avec le ministre. Jean-Yves Duclos, qui était là aussi, montre une ouverture et veut travailler beaucoup pour la région de Québec, une ouverture dans le projet de SRB, dans tous les projets de transport collectif. C'est une priorité aussi pour le gouvernement fédéral. Mais, pour précisément ce projet-là, est-ce qu'il y a eu des développements depuis les dernières semaines, les derniers mois, à la suite peut-être même du dépôt du budget fédéral, pour une garantie de financement pour un SRB, qu'il soit hybride ou qu'il soit 100 % électrique, pour la grande région de Québec, la ville de Québec et la ville de Lévis?

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

M. Daoust : Oui. Alors, d'abord, ce n'est pas le ministre des Transports qui a cette responsabilité-là. Au gouvernement fédéral, c'est le ministre qui est responsable des infrastructures.

Et ce que nous savons depuis le budget fédéral, c'est que le gouvernement fédéral, on le sait, a décidé d'investir de façon importante, près de 100 milliards, si ma mémoire est bonne, au cours des 10 prochaines années dans des programmes d'infrastructure. Et les programmes d'infrastructure qui sont privilégiés dans le cas qui nous préoccupe sont des infrastructures où, justement, on va aller avec du transport électrique pour du transport collectif.

Alors, c'est dans cette perspective-là que nous avons non seulement fait une demande au gouvernement fédéral, mais on nous demande aussi, dans ces choses-là, de prioriser certains projets. Et un des projets qui a été priorisé, puis on ne parle pas de 50 projets qui sont priorisés, loin de là, bien, celui du SRB est un de ceux qui ont été priorisés. Il est évident, il est clair qu'on a plus de facilité à avoir un go quand on n'est pas les seuls à financer le projet. Et le gouvernement fédéral a des choix à faire, mais nous, on a comme responsabilité de l'orienter. C'est pour ça que je disais ce matin qu'on doit tous ensemble pousser pour faire en sorte que les décisions se prennent rapidement. Et ce que j'entends, c'est que, possiblement en mai, on connaîtrait plus de détails du côté fédéral. Mais il faut qu'on en arrive à une décision pour être capables de procéder. C'est intéressant de faire des études puis de faire un projet d'études, mais c'est encore plus intéressant de réaliser le projet puis de faire en sorte qu'il se réalise pour le plus grand bénéfice des populations. Et on sait que le trajet à Lévis... et avec l'infrastructure que nous avons sur le pont, qui a besoin d'être réparée, la sous-ministre l'a bien

mentionné tantôt, il faut qu'on arrive à faire ce projet-là, qui est un projet de XXI^e siècle. Actuellement, les technologies de transport ou, en tout cas, les outils de transport dont on dispose entre Lévis et Québec sont des outils de transport du XXI^e siècle. Il faut se mettre à jour. Il faut se mettre à date.

C'est dans cette perspective-là que le bureau va travailler, plein support du gouvernement du Québec. Et, pour nous, je vous le dis, au ministère même, ce projet-là est un projet de première importance.

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

• (15 h 20) •

M. Huot : Oui. Bien, peut-être juste voir... Je vais compléter là-dessus, là. On mentionnait que c'est un projet du XXI^e siècle. Effectivement, mais il y a quand même eu, il faut le dire au mérite du réseau de transport de Lévis et du Réseau de transport de la Capitale, il y a eu beaucoup de travail de collaboration dans les dernières années. Je suis un ancien... j'ai siégé, dans une vie passée, sur le conseil d'administration du RTC. Avec la communauté métropolitaine, on est arrivés avec un passeport métropolitain, donc, pour faciliter les déplacements des deux côtés, que les gens puissent prendre les deux réseaux de transport de la capitale sans payer deux fois des passes. Et là on a vraiment une collaboration qui est unique. On sait que les deux maires, le maire de Québec et le maire de Lévis, s'entendent excessivement bien. Donc, c'est une excellente nouvelle et ça aura un impact vraiment majeur.

Et peut-être une dernière question, parce qu'il y a eu quelques petites choses qui ont été dites, je ne sais pas si on est mesure de me répondre ici. Je me souviens d'avoir posé la question à quelques personnes dans le domaine des transports qui disaient : C'est peut-être difficile de penser qu'on sera 100 % électrique sur une technologie comme ça. Je comprends que c'est encore possible parce qu'on parle d'hybride et d'électrique dans les détails qu'on a, toujours. Il y a des personnes qui semblent sceptiques sur la faisabilité d'un équipement comme ça 100 % électrique. Peut-être un petit mot sur cette question-là.

M. Daoust : Oui. D'abord, le gouvernement du Québec a financé, chez Nova Bus, le développement d'un autobus électrique. Et il est clair qu'il y a souvent une partie hybride dans ça, mais j'ai vu certaines technologies, par exemple, en France, où ils ont développé un autobus qui, circulant 12 heures par jour avec la charge qu'il a, est à peu près 20 % de son temps en mode diesel, 80 % — et, je vous répète, sur 12 heures — est en mode électrique. Alors, l'hybride rechargeable est une voie, mais les technologies, et je l'ai mentionné ce matin, évoluent tellement vite que peut-être qu'on sera sur un mode pur électrique rendu là. Quoi qu'il en soit, l'infrastructure qui est en train d'être mise en place sera aussi éventuellement capable d'accepter un tramway. Et on va prévoir tout de suite un tramway électrique, de sorte qu'on pourra éventuellement être en mode pur électrique ou peut-être dès le début, là. On verra ce que le bureau d'études recommande. Mais l'objectif, ce n'est certainement pas qu'on développe un SRB diesel.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, ça met fin au bloc gouvernemental. Nous allons passer maintenant à un nouveau bloc de l'opposition officielle.

Mme Ouellet : Ah! Donc, merci, M. le Président. Donc, je commencerais ce bloc-ci avec le dossier du transport adapté. Vous savez, M. le Président, du côté du transport adapté, il y a une augmentation extrêmement importante des besoins avec l'augmentation des personnes âgées. Et le budget a été gelé, depuis un grand nombre d'années, à 90 millions, ce qui fait en sorte que, partout au Québec, on est obligés de restreindre le service aux utilisateurs. Et je me demandais si le ministre avait prévu des augmentations, dans les prochaines années, du budget pour le transport adapté, de l'enveloppe du 90 millions.

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

M. Daoust : Oui. M. le Président, hier, la députée avait posé une question qui était relativement au transport illégal de personnes sur UberX, puis j'avais convenu que j'étais pour lui apporter une réponse ce matin. D'abord, je vais fournir certains éléments de réponse à la question qui avait été posée sur la décision du juge Pierre A. Gagnon de la Cour du Québec de revoir à la hausse la caution exigée des chauffeurs qui étaient à leur troisième, cinquième et même sixième saisie, on l'a vu.

Je vais laisser, si vous voulez bien, Dave Leclerc, qui est de la SAAQ, nous expliquer le mécanisme qui dicte les ententes entre avocats pour la levée des saisies. Mais, avant de lui céder la parole, je tiens à redire, et sans vouloir m'interférer dans le terrain juridique, que le jugement pose certains jalons que nous considérons fort importants et confirme le travail que j'essaie de réaliser depuis mon arrivée en place. Il n'y a personne dans la salle, ici, je pense, qui va s'objecter à l'idée qu'il faut contrer le transport illégal, personne au Québec, puis je le dis, je le répète depuis que je suis ministre des Transports. Une fois qu'on a dit ça, il faut maintenant hausser les amendes, on convient de ça ensemble, pour décourager les personnes qui seraient tentées de le faire puis les formes d'amendes. Le projet de loi que je vais déposer prochainement va contenir des amendes plus élevées, des suspensions de permis dans le cas de récidive, ce qui n'est pas possible actuellement. Dans ma perspective... ne réglera pas les biais des tribunaux... On va le régler pas par les tribunaux, mais on va le régler ici, à l'Assemblée nationale. Alors, lorsque le projet de loi va être déposé, j'espère sincèrement qu'on va pouvoir compter sur l'appui de tout le monde ici pour procéder rapidement.

Alors, si vous le permettez, avec le consentement des partis de l'opposition, j'aimerais que M. Dave Leclerc, qui est vice-président à la SAAQ, nous explique.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission pour entendre M. le vice-président de la SAAQ?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Consentement. Alors, je vous demanderais de vous nommer, et votre titre, avant de commencer, pour les fins d'enregistrement.

M. Leclerc (Dave) : Oui. Dave Leclerc, je suis vice-président aux affaires publiques et à la stratégie de prévention routière à la Société de l'assurance automobile du Québec.

Juste pour revenir sur le cas des saisies de véhicules concernant les dossiers d'UberX, il faut bien comprendre qu'une saisie ce n'est pas une condamnation pour transport illégal. Présentement, aucun conducteur de transport illégal n'a été condamné... aucun conducteur du transport d'UberX n'a été condamné pour transport illégal. C'est seulement à ce moment-là, une fois qu'ils seront condamnés pour transport illégal, qu'on pourra compter sur une récidive si ça survient une autre fois. Donc, la saisie, c'est un exercice... La levée de saisie, si vous voulez, devant les tribunaux, ça permet simplement aux gens de récupérer leur voiture, mais ce n'est pas considéré comme une récidive au sens de la loi. Et c'est le juge qui peut déterminer le montant de la caution.

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

Mme Ouellet : Oui. En fait, la question n'était pas celle-là. La question était : Pourquoi que l'avocate de la SAAQ n'avait pas le mandat? Parce que c'est le juge qui a demandé comment ça se fait que ça continue. Puis c'est lui qui a décidé de garder pour plus longtemps la décision sur le temps de saisie parce qu'il disait qu'il y avait des récidives. C'est lui qui l'a dit, là. Donc, puis l'avocate, elle dit : Bien non, moi, je n'ai pas le mandat de demander une hausse de la caution. Donc, c'est qui, qui doit donner ce mandat-là? C'était ça, l'objet de la question.

Le Président (M. Reid) : M. Leclerc.

M. Leclerc (Dave) : Bien, en fait, il n'y a pas de mandat à avoir. Je n'étais pas sur place et je ne veux pas interpréter les propos de la procureure de la société. Chose certaine, c'est qu'on lui demande de faire respecter la loi, d'appliquer la loi. Dans ce cas-là, chaque saisie est considérée comme une première offense, et on ne peut pas l'appliquer comme une récidive parce qu'au sens de la loi sur le transport illégal ce n'est pas reconnu comme une récidive, une saisie. C'est vraiment en matière de transport illégal qu'il sera reconnu, lors d'une récidive, une deuxième fois.

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

Mme Ouellet : J'entends votre réponse, mais ça ne répond pas du tout à la question. «Peine perdue — et je vous lis, là, l'article du 23 mars 2016. L'avocate de la SAAQ a indiqué qu'elle n'avait pas, à ce moment, le mandat de réclamer un cautionnement plus élevé.» Si elle devait avoir un tel mandat, qui devrait lui donner?

Le Président (M. Reid) : M. Leclerc.

M. Leclerc (Dave) : En fait, je le répète, il n'y a pas de question de mandat, c'est une question de savoir quand est-ce qu'il y a une récidive. La récidive est applicable uniquement lorsqu'une personne est déclarée coupable de transport illégal. Dans le cas d'une saisie, il n'y a pas de récidive. Ce n'est pas normé dans la loi.

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

Mme Ouellet : Écoutez, M. le Président : «Le juge a interrompu l'audition en demandant aux deux avocates de se parler pour convenir d'un cautionnement adéquat aux récidivistes.» C'est le juge qui l'a demandé, et l'avocate de la SAAQ a comme refusé de demander une augmentation du cautionnement en disant qu'elle n'avait pas de mandat.

Le Président (M. Reid) : M. Leclerc.

M. Leclerc (Dave) : Je reviens, ce n'est pas une question de mandat, c'est une question... une première saisie, une deuxième, une troisième, ce n'est pas considéré comme une récidive. Donc, il y a toujours la présomption d'innocence. La personne n'a pas été déclarée coupable de transport illégal.

Mme Ouellet : Je comprends qu'elle n'a pas été déclarée coupable de transport illégal, mais ça faisait quand même deux, trois fois que son véhicule était saisi. Et donc ce n'est pas une récidive au sens de la culpabilité, mais c'est une récidive au sens de véhicule saisi. Et c'est le juge qui l'a demandé, et l'avocate de la SAAQ a refusé. Pourquoi l'avocate de la SAAQ a refusé d'augmenter le cautionnement à la demande du juge? Pourquoi est-ce qu'elle l'a refusé?

Le Président (M. Reid) : M. Leclerc.

M. Leclerc (Dave) : M. le Président, je ne suis pas avocat et je n'étais pas sur place. Est-ce que ses propos ont été mal interprétés? Je ne peux pas le déterminer ici.

Mme Ouellet : Je comprends qu'on n'aura pas de réponse à notre question. C'est ce que je comprends, que vous ne donnez pas de réponse à cette question-là, et je trouve ça malheureux. Je dois vous avouer, je trouve ça malheureux parce que les quelques moyens qu'on a pour essayer de contrer le taxi illégal, puis il y en a déjà eu dans le passé, il y en a eu, des jugements, on sait très bien que ces personnes-là... D'ailleurs, je ne sais pas c'est quand, la première cause. Quand est-ce que la première cause va être jugée?

M. Leclerc (Dave) : Je n'ai pas cette information-là.

Mme Ouellet : Est-ce que vous pouvez la fournir à la commission?

M. Leclerc (Dave) : C'est le DPCP qui détermine la date.

Mme Ouellet : O.K. Est-ce que vous pouvez vous informer auprès du DPCP puis nous...

M. Leclerc (Dave) : On peut voir si on peut avoir cette date-là.

• (15 h 30) •

Mme Ouellet : Ça serait intéressant. Donc, voilà.

Donc, je vais revenir à mon dossier de transport adapté parce que, de toute façon, de ce côté-là, on ne reçoit pas de réponse. Donc, la question sur le transport adapté : Est-ce que le ministre a prévu une augmentation des budgets étant donné l'augmentation des besoins et que le budget a été gelé? Ça fait en sorte actuellement que, du côté du transport adapté, le service ne peut pas être rendu à plusieurs personnes qui souhaiteraient avoir du transport adapté. Actuellement, le service est assuré pour les cas de maladie, là, l'hôpital, puis tout ça, mais même pour le travail, pour la formation et certainement pour les loisirs, et, comme je l'ai déjà dit plus tôt, pour les loisirs, je pense que c'est nécessaire parce que ça permet de sortir les personnes de leur isolement, et on se rattrape en coûts de santé, donc je crois que ce service-là devrait être offert, donc, est-ce qu'il y a une prévision, de la part du ministre des Transports, d'augmenter l'enveloppe de 90 millions en fonction des besoins, qui augmentent extrêmement rapidement, actuellement, pour le transport adapté?

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

M. Daoust : Oui, alors écoutez, il y a plusieurs éléments dans ça. La première chose, M. le Président, je peux vous assurer que le transport de personnes adapté est pour moi, personnellement, une grande préoccupation, et il faut avoir beaucoup de compréhension. Je l'ai déjà expliqué ici. Le transport adapté, il y a 25 ans, une personne qui avait un handicap, qui avait un déficit au niveau moteur, devait apprendre à vivre avec. Aujourd'hui, on essaie de faire en sorte que les personnes aient une vie la plus normale possible.

Dans tous les exercices budgétaires que nous avons subis, c'est vrai que c'est 90 millions, ça n'a pas augmenté, c'est vrai, mais ça n'a pas diminué non plus. Alors que beaucoup de budgets ont été diminués, celui-là, nous avons, au ministère des Transports, réussi à le maintenir. Alors, l'autre chose aussi, c'est que nous continuons d'adapter des véhicules pour que les personnes à mobilité réduite puissent se déplacer.

Alors, un, on a maintenu le budget, mais un autre phénomène, M. le Président, je pense, qui n'est pas négligeable et qui a été, je pense, une surprise agréable pendant la revue article par article du projet de loi n° 76, c'est que dans la région métropolitaine de Montréal, dans les 82 municipalités qui seront touchées par la loi n° 76, la mobilité des personnes à mobilité réduite va être grandement augmentée à l'intérieur parce que, justement, on a expliqué, pendant l'étude article par article, que, par exemple, quelqu'un qui demeure, imaginons, à Chambly pourrait se rendre au centre-ville de Montréal et aller visiter de la famille.

Mme Ouellet : ...ce débat-là au projet de loi n° 76.

M. Daoust : Mais je rappellerai, Mme la députée, que ça touche 50 % de la population du Québec juste là. Alors, c'est une belle amélioration.

Mme Ouellet : D'accord, mais la question était sur l'augmentation du budget. Et il y a donc... Malheureusement, vous ne voulez pas d'aucune façon vous engager à augmenter le budget en fonction des besoins dans les prochaines années. C'est ce que j'entends.

M. Daoust : Non. Pour l'année en cours, c'est ce budget-là.

Mme Ouellet : Puis, du côté du montant qui était disponible pour... vous pourrez répondre, mais du montant qui était disponible pour adapter les véhicules, qui était de 20 000 \$ par véhicule, il y a eu une coupure à 15 000 \$. Est-ce que vous avez l'intention de rétablir le montant à 20 000 \$? Parce que c'est sûr que ça, ça fait en sorte qu'il va y avoir moins de véhicules qui vont s'adapter du côté du transport adapté.

Donc, l'enveloppe de 90... Puis je vous demanderais... J'ai plusieurs questions dans ce bloc-là sur plein de petits sujets, ça fait que si c'était possible d'avoir des réponses courtes. Donc, l'enveloppe de 90 millions et si vous pensez rétablir, là, à 20 000 \$ le montant de subvention pour adapter un véhicule pour le transport adapté.

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

M. Daoust : Pour répondre à la première question, le budget de l'année 2015-2016 est de 90 millions. Je ne présumerai pas du budget de 2016-2017 autrement que de vous dire que j'ai une grande sensibilité à cette préoccupation-là. Je ne suis pas le seul décideur au niveau des budgets, mais je peux vous... L'année en cours, c'est de 90 millions, ça ne changera pas, et je ne présumerai pas du budget de l'an prochain autrement que pour vous dire que c'est une chose qui est importante pour moi.

En ce qui concerne le 20 000 \$ par véhicule, en fait, on y est allés d'une façon un peu différente. On a augmenté le budget de 1 million de dollars, on a réduit l'intervention qu'on faisait. Et il faut voir les chiffres du résultat net, M. le Président, là-dessus parce qu'il s'est fait, en 2014-2015, 73 transformations, pour 1 450 000 \$, et 2015-2016, avec cette augmentation-là, bien, on est passés de 73 véhicules qui avaient été adaptés à 165 au cours de l'année pour 2 492 000 \$. Alors, oui, la contribution est moins forte, mais le résultat net, c'est qu'on a plus que deux fois le nombre de véhicules qui avaient été adaptés l'année précédente grâce à l'ajout de 1 million de dollars.

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

Mme Ouellet : Oui, donc on va clore ce sujet-là et suggérer très fortement au ministre de défendre des augmentations de budget pour le transport adapté pour la prochaine année et on le surveillera. Donc, il est averti.

Deuxième question. Concernant le transport en commun en région, vous savez, l'Association des transports collectifs ruraux du Québec vous a fait une demande datée du 18 avril. Il y a eu une coupure dans les surplus accumulés pour le transport collectif en région. Il faut comprendre que ces surplus accumulés là servaient pour faire la transition entre les années parce que le budget n'était jamais assuré d'une année à l'autre et que le budget n'entraîne pas nécessairement en début d'année. Donc, les gens avaient à assumer, des fois, un certain nombre de semaines ou de mois. Donc, c'était normal. C'est un peu comme pour leur fonds de roulement. Je suis certaine que le ministre est capable de comprendre ces notions-là. Donc, il y a eu des coupures importantes, donc 30 %, et un changement de seuil qui fait en sorte que, pour les transporteurs collectifs des régions, ça faisait des coupures extrêmement importantes, pour cette année, à absorber. Et on le sait à quel point le transport collectif, en région, est important et que ce n'est pas facile à assurer, qu'il y a déjà du sous-financement sur le transport collectif.

Donc, l'association demande que le ministère reporte à 2017 cette application-là, qui soustrait, là, un 75 000 \$, et qu'avant de prendre une décision le ministère réalise un portrait exhaustif du transport collectif dans les régions et les territoires ruraux. Donc, est-ce que le ministre est ouvert à cette demande-là, qui est faite par l'Association des transports collectifs ruraux du Québec?

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

M. Daoust : Encore une fois, par souci de transparence, je peux demander brièvement au sous-ministre associé de nous apporter une réponse, M. Meloche. Et après ça, bien, je pourrai compléter.

Le Président (M. Reid) : M. Meloche.

M. Meloche (André) : Alors, André Meloche, sous-ministre adjoint. Alors, premièrement, c'est les mêmes budgets que dans les années passées. Donc c'est un budget qui est financé à même le Fonds vert, là, le budget n'a pas changé. Cette année, il y a des critères supplémentaires qui ont été apportés suite à des discussions qu'on a eues en région. Auparavant, il y avait trois seuils; maintenant, il y en a cinq. Donc, ça nous permet de régler les endroits où il y a le plus de déplacements, comme dans la région de Portneuf, par exemple, où on va avoir accès à plus d'argent.

Maintenant, ce qu'on s'aperçoit, c'est qu'il y a environ près de 6 millions en surplus. Et l'objet du programme, ce n'est pas de créer des surplus. Quand on verse l'argent, on s'attend à ce que l'argent soit utilisé pour les déplacements. Donc, ce qui est demandé cette année, c'est qu'une partie du surplus serve à... qu'on diminue le surplus. Mais il y a eu des consultations et des discussions avec l'ensemble des intervenants. Mais le budget, globalement, ne change pas.

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

Mme Ouellet : Mais je comprends qu'il y a eu des coupures qui ont été faites dans les surplus accumulés et que ces surplus-là, accumulés, servaient de fonds de roulement pour les organisations. Donc, vous comprenez que ça les met dans des situations problématiques, et elles vous demandent de surseoir à cette coupure-là dans les surplus accumulés. Est-ce que vous acceptez de surseoir à cette coupure-là dans les surplus accumulés, qui ne sont pas des vrais surplus, là, qui servaient de fonds de roulement aux différents organismes de transport?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre. O.K., juste...

M. Daoust : ...

Le Président (M. Reid) : Oui. Juste une petite remarque, Mme la députée de Vachon. Quand on s'adresse, surtout à un fonctionnaire, je préférerais que vous passiez par le président. Ça va? Pardon.

Mme Ouellet : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, mais vous pouvez parler au président même si vous regardez le fonctionnaire.

Mme Ouellet : Je vais faire attention, oui.

Le Président (M. Reid) : M. Meloche.

M. Meloche (André) : Alors, je dirais simplement que l'information qu'on a, dont on dispose, c'est qu'au 31 décembre 2014 les organismes admissibles aux subventions ont accumulé des surplus de l'ordre de 5,8 millions de dollars, soit 70 % du budget disponible pour 2016. Alors, c'est certain qu'encore une fois l'objectif est de ne pas accumuler des fonds un peu partout au Québec. L'objectif, c'est d'offrir des services. Maintenant, pour chaque cas où il va y avoir des difficultés, on va les examiner un par un pour s'assurer que personne ne va être, comment dirais-je, là, défavorisé par l'arrivée des nouveaux critères.

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

M. Daoust : Alors, on comprendra aussi, M. le Président, que, si le surplus accumulé représente 70 % du budget annuel, ce n'est pas du fonds de roulement ça, là, là. On parle littéralement, sur 12 mois, l'équivalent d'à peu près huit mois et demi de fonctionnement. Ce n'est pas du fonds de roulement. Le fonds de roulement, c'est à la semaine, c'est deux semaines, gros max un mois. Et là on est rendu qu'on a les deux tiers de l'année et plus de faits avec simplement le surplus.

Le problème qu'on a, puis je pense qu'on va tous être d'accord avec ça, M. le Président, c'est que c'est là pour servir à transporter du monde. Ce n'est pas là pour accumuler des surplus au cas où, là. Je comprends l'argument du fonds de roulement, mais ce n'est plus du fonds de roulement rendu à cette hauteur-là, là.

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

• (15 h 40) •

Mme Ouellet : Oui. En fait, il y a deux volets. Il y a le volet Fonds de roulement, mais il y a aussi un volet qui est... La subvention pour l'année, elle n'est pas versée en début d'année. Donc, les transporteurs doivent assurer le financement d'un certain nombre de mois. Donc, lorsque vous me parlez de huit mois, s'ils doivent assurer un trois, quatre mois parce que la subvention n'est pas rentrée, vous comprendrez que, dans ce temps-là, ça exige une gestion, donc, beaucoup plus ouverte. Et ce qu'on a comme information de la part des transporteurs, c'est que ces nouvelles modalités là vont les obliger à revoir à la baisse l'offre de transport collectif dans leur territoire. C'est elles qui le disent, là.

Donc, moi, ce que je vous demande, c'est... Minimalement, je pense qu'il devrait y avoir une rencontre avec le ministre et les gens de transports collectifs ruraux du Québec. Je pense que ça, c'est le minimum, mais je crois que vous devriez regarder la possibilité de surseoir. Si vous pensez qu'effectivement c'est des surplus qui sont en dehors de la gestion de l'attente de la subvention et en dehors du fonds de roulement, il devrait y avoir un portrait qui soit fait de la situation en accord avec les transporteurs. Je pense qu'il peut y avoir plusieurs spécificités régionales ou locales et qu'avant de prendre une décision unilatérale comme vous l'avez prise, comme le ministère l'a prise, à ce moment-là, je pense que vous pourriez suspendre cette décision-là, le temps de faire l'ensemble du portrait, de discuter avec les intervenants, pour que les citoyens des régions ne subissent pas une baisse de service dans le transport collectif due à un manque de communication entre les gens du ministère qui prennent les décisions et les gens sur le terrain, qui font l'opération.

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

M. Daoust : M. le Président, d'une part, là, on n'a aucun problème à rencontrer les gens du milieu avec les personnes compétentes à l'intérieur de mon équipe. Mais je rappellerai simplement que tout surplus qui est accumulé, ça s'est fait sur le dos du transport collectif dans cette région-là. Alors, c'est là... Imaginons qu'on a x millions. Bien, si on est x moins 1 million qui a été dépensé ou qui a été utilisé, c'est parce qu'on a donné moins de service. L'objectif de ce programme-là, c'est d'utiliser le plein montant pour donner le plein service.

Le Président (M. Reid) : Merci. Ça met fin au bloc, ce bloc du deuxième groupe... pardon, de l'opposition officielle. Nous passons à un bloc gouvernemental. M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Rebonjour à tout le monde et bon après-midi. Je voudrais prendre quelques minutes pour faire un contexte sur le projet de loi n° 76, qui est actuellement en commission.

Une voix : ...

M. Bolduc : Pardon?

Une voix : ...

M. Bolduc : Presque fini. Ça va très bien. Il y a eu beaucoup de discussions très constructives sur ce projet de loi là, d'ailleurs. Et le projet de loi constitue un changement de culture très profond pour le transport en commun de

la région de Montréal. La réforme est très attendue, car il est majoritairement reconnu que le modèle actuel est devant une impasse assez sérieuse. Tout d'abord, dans ce projet de loi là, il y aura la création de deux organismes, l'Autorité régionale de transport métropolitain et le Réseau de transport métropolitain, qui relèveront de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Alors, que l'autorité s'occupera de la planification, l'organisation du financement des transports collectifs, le RTM s'ajoute aux sociétés de transport en commun existantes en gérant l'exploitation des trains de banlieue et des services d'autobus sur le territoire de la CMM hors Montréal, Laval et Longueuil. Donc, les sociétés de transport en commun actuelles, soit la Société de transport de Montréal, la Société de transport de Longueuil et la Société de transport de Laval, conservent leurs responsabilités en matière d'exploitation avec des contrats, alors que l'autorité s'occupera des volets planification, tarification, comme mentionné précédemment.

En raison des différentes missions confiées aux nouveaux organismes, l'Agence métropolitaine de transport et les conseils intermunicipaux de transport seront abolis à la fin 2016. Donc, maintenant, on arrive avec... La décision d'entamer cette réforme provient de plusieurs éléments, dont le nombre important d'intervenants, l'AMT avec trois sociétés de transport, 12 CIT et d'autres organismes, l'important territoire, comme le ministre l'a mentionné précédemment, avec 82 municipalités, la planification déficiente des transports, l'aménagement du territoire, la coordination des organismes, en plus de l'impasse financière dans laquelle se trouve le modèle actuel. Je suis convaincu que le ministre va pouvoir nous dire combien il y a de tarifications dans le système actuel, qui constitue un cauchemar assez important.

Une critique adressée au projet de loi concerne la composition du C.A. de l'agence, qui doit être formé aux deux tiers de membres indépendants. On a eu quelques petits changements là-dedans. Le projet répond à cela aussi. Inspiré des meilleures pratiques d'ailleurs au Canada, le présent projet de loi comporte plusieurs avantages, dont la simplification des structures, la diminution des chevauchements, une plus grande intégration des compétences, une meilleure intégration de l'aménagement du territoire et de la planification des transports, une meilleure répartition des responsabilités et des contrats de service, le respect des principes de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État pour l'autorité et le RTM où les deux tiers des membres du C.A. des deux organismes seront indépendants. Alors que la période transitoire est prévue dès 2016, l'autorité et le RTM devraient débiter leurs opérations un an plus tard, soit en 2017.

La vision métropolitaine est quelque chose de très important. La plus grande efficacité, c'est un autre élément qui est très important, dont les rôles de planification et d'exploitation des services seront désormais clarifiés. La création de l'Autorité régionale de transport métropolitain et du réseau de transport permettra d'accélérer le développement de nos infrastructures de transport en commun. Une planification saine permettra d'étendre le réseau en continu en tenant compte des besoins de la population à desservir, tout en déterminant des sommes qui seront consacrées de manière plus rigoureuse.

Dans ce cas ici, la mobilité durable prend tout son sens pour le déploiement de nouvelles voies réservées aux autobus, pour le prolongement du métro, pour le déploiement de trains légers sur rail, pour le transport des personnes à mobilité réduite, pour faciliter l'accès aux étudiants à plein temps, bref, plus de services pour la population et moins de structures. Pour parvenir à ce résultat, le gouvernement a été très attentif aux représentations faites par les citoyens et les groupes associés au transport collectif. Ainsi, il y aura la reconnaissance de tarifs réduits pour les étudiants, reconnaissance d'une représentativité pour les usagers de la couronne sud et nord de Montréal, une grande efficacité sur le plan de l'exploitation, un arrimage efficace entre les modes de transport en commun et une meilleure intégration des grilles tarifaires, ce qui constituait, selon nous, un obstacle significatif dans le développement.

L'autorité y conclut des ententes avec chaque organisme public de transport en commun pour la fourniture de services de transport. Le RTM peut conclure des sous-contrats, entre autres, avec toute personne exploitant un service de transport par autobus. En matière d'octroi des contrats, plusieurs articles s'appliquent à l'autorité et au développement. Il y aura de nouveaux pouvoirs d'annulation du ministre. Il y aura aussi pouvoir d'approbation et d'exigence du comité de transition.

L'autorité confie l'exploitation des services au moyen de contrats conclus avec les sociétés de transport et le RTM en fixant notamment les objectifs de performance et de qualité des services. Le RTM pourra contracter avec des transporteurs privés en vue de l'exploitation des services de transport collectif et de transport adapté dans les couronnes de la région de Montréal ou exploiter ces services en régie, sujets aux règles d'octroi des contrats énoncées au projet de loi.

En matière d'octroi des contrats, les principales règles visent des dépenses de 100 000 \$ ou plus pour des demandes de soumissions publiques faites par l'annonce dans un journal, diffusée, et des dépenses de plus de 25 000 \$ ou moins de 60 000 \$... demandes de soumissions par voie d'invitation écrite.

• (15 h 50) •

Donc, on a affaire ici à une modernisation très large, majeure. On parle un peu ici du conseil d'administration de l'autorité. Le projet de loi prévoit que le gouvernement va nommer sept des 15 membres du C.A. de l'autorité. Le projet prévoit que le gouvernement examine la conformité du plan stratégique de développement du transport collectif préparé par l'autorité en fonction des orientations en aménagement du territoire. Le projet de loi prévoit que le ministre des Transports puisse transmettre à l'autorité des indications pour favoriser l'intermodalité, le transport collectif et une offre de transport sécuritaire, accessible, équitable et efficace. Ceci est un élément très important, surtout après qu'on considère que, ce matin, on a parlé de l'électrification des transports, on a parlé du transport via les camions par gaz naturel ou gaz propane. L'intermodalité représente une autre opportunité d'économie de transport et de réduction de gaz à effet de serre non négligeable. Juste pour attacher mes éléments ensemble, je pense que c'est bien important.

Le projet de loi prévoit ainsi que le ministre puisse donner des directives sur les objectifs et les orientations de l'autorité. Il est prévu que ce soit nécessaire que ces directives soient approuvées par le gouvernement. Une fois approuvées, elles lieraient l'autorité, qui serait tenue de s'y conformer. Il est aussi prévu que le ministre des Transports puisse

soutenir l'autorité, la RTM et la STM dans la gestion de leurs projets d'infrastructures de transport collectif qui satisfont à des critères déterminés par le Conseil du trésor et, lorsque le gouvernement le détermine, une municipalité, la Société de transport de Laval ou la Société de transport de Longueuil.

Donc, puisque le gouvernement est un subventionnaire significatif, je pense qu'il est normal qu'il ait quelque mot à dire sur le contrôle de l'ensemble des opérations et de s'assurer qu'on va faire un développement harmonieux à long terme.

On a aussi fait des amendements en bonne quantité, et je voudrais entendre le ministre sur certains éléments, dont un qui est très intéressant, c'est pourquoi c'est important, dans ce projet de loi, une indépendance des conseils d'administration. Et nous avons un amendement sur l'article 30, qui est très important pour les opérations de cet organisme-là. Donc, j'aimerais entendre le ministre sur ces sujets-là.

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

M. Daoust : Merci, M. le Président. Alors, écoutez, effectivement, il y a eu des amendements qui ont été apportés, dans un premier temps sur la composition du conseil où, à l'origine, nous avons 10 membres indépendants, dont deux usagers et cinq membres élus. Et il était plus confortable, et plus commode, et plus efficace d'avoir un peu plus de membres élus, considérant l'expérience qu'ils doivent avoir pour mener à bien le conseil. Je parle bien du réseau, là, hein, du Réseau de transport métropolitain. Alors, l'amendement qui a été apporté est de huit membres élus et de sept membres indépendants. On se souviendra par ailleurs qu'à l'origine il n'y avait pas de membres indépendants autres que les usagers, de sorte que c'était, si vous voulez, une amélioration importante.

Par contre, par souci de saine gouvernance, ce qu'on a décidé de faire, et c'est un amendement qui a été apporté aussi, c'est que tu ne peux pas être un membre élu à la CMM et être le même membre élu au réseau puisque la CMM a le mandat d'évaluer la performance du réseau. Alors, sans être avocat, il y a un vieux principe de justice naturelle qui dit que nul ne peut être juge dans sa propre cause. Bien, c'est exactement... On ne pouvait pas s'installer avec un élu à la CMM qui s'évaluerait comme élu au réseau. Ça ne tient pas la route. Il n'y a personne en gouvernance qui nous aurait félicités ou applaudis. Alors, cet amendement-là a été apporté. Il était fort opportun.

Et on pense que la loi que nous sommes en train de faire, avec les nombreux amendements qu'on y a apportés, on est en train de faire un travail où on va d'abord se sortir de ce bourbier-là où on a 700 tarifs différents dans 82 municipalités. Je l'ai dit tantôt, ça représente pratiquement 50 % de la population du Québec. Dans cette grande agglomération-là, il faut avoir des règles de transport plus efficaces.

Et l'autre point qui est important dans tout ça, c'est que le fait qu'on décloisonne tout ça et qu'on le regarde comme un grand ensemble, ça va faire qu'on va être capables de faire une toile. Ce que j'appelle une toile, c'est simplement de dire que, bien, il y a du transport qui va dans une direction puis il y a des autobus qui arrivent dans l'autre direction, mais il va falloir qu'on devienne beaucoup plus efficaces. Cette toile-là, ça veut dire qu'il y a des ramifications qui sont faites dans un sens en horizontal puis en latéral. Ça veut dire qu'il y a des stations de métro qui vont rencontrer des stations de chemin... de rail et qui vont faire qu'un va devenir le... puis vous m'excuserez l'anglicisme, mais je ne connais pas le terme français, mais le «hub» de l'autre, un peu comme on retrouve dans les aéroports. Bien, on le retrouvera dans des stations de métro.

Alors, un rabattement. Alors, voilà. Je le sais pour toujours maintenant. Alors, c'est important d'avoir des points de rabattement comme ceux-là, et, de plus en plus, on devra développer un réseau de transport métropolitain qui va tenir compte de ça.

Mais, sur le point plus spécifique que vous avez mentionné tantôt, je pense qu'il est important, et il faut s'assurer d'une saine gouvernance dans tout ça. On ne peut pas se mettre dans une position où on serait questionnés sur ça. Voilà.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. On avait parlé aussi... on a eu un débat sur l'article 30, un amendement qui est important, puis j'aimerais entendre le ministre là-dessus. L'article 30.

M. Daoust : Alors, à l'article 30, qui dit qu'«une personne ne peut cumuler les fonctions de membre du conseil du réseau et celle des membres du conseil de l'Autorité régionale — je le lis plus lentement, on n'est pas en mode révision article par article — transport métropolitain, de la Société de transport Laval, de la Société de transport de Longueuil et de la Société de transport de Montréal», l'amendement était d'ajouter la Communauté métropolitaine de Montréal. C'est un amendement qui a pour but bien simplement d'éviter de placer l'autorité dans une situation incongrue, vous en conviendrez, non conforme aux règles de bonne gouvernance face au Réseau de transport métropolitain. Et, si on n'avait pas cet amendement-là, qui élargit des règles d'exclusion concernant le double mandat, bien, le RTM aurait pu être composé de membres du conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal qui ont aussi le pouvoir d'approuver certaines décisions de l'autorité. Alors, on voit un peu le grand mélange dans lequel on s'embarque.

Il faut aussi rappeler que l'amendement est devenu nécessaire à partir du moment où le gouvernement a accepté, à la demande de la CMM, d'avoir le C.A. du RTM à majorité d'élus. Alors, il ne faut pas oublier que l'autorité exerce la responsabilité face au RTM dirigé, donc, par une majorité d'élus qui, en siégeant à la CMM, ont des pouvoirs d'approbation à l'autorité. La CMM, aussi, qui contrôle le RTM qui va évaluer le travail de son C.A., une bonne pratique en matière de gouvernance, c'est d'éviter que les mêmes personnes soient à la fois évaluateurs et évalués. Alors, le gouvernement, ce qu'il a voulu faire, c'est s'assurer que toutes les conditions soient en place pour que les meilleures règles de gouvernances

s'appliquent en créant de nouvelles structures. C'est ainsi que les dirigeants pourront remplir adéquatement leur mandat en vue d'offrir des services plus efficaces à la population dans une perspective de vision métropolitaine en matière de transport collectif.

La ville-centre, Montréal, suivra un rôle, c'est clair, important dans le transport collectif, mais la responsabilité du gouvernement est de s'assurer que toute la population de la région métropolitaine, y compris celle des couronnes nord et sud, puisse aussi compter sur des dirigeants qui veillent, de manière indépendante et s'appuyant sur des règles de bonne gouvernance, à lui offrir assurément le meilleur service.

Alors, ça résume un peu la pensée que nous avons lorsque cet amendement-là a été proposé conséquemment à celui de changer la composition et le nombre d'indépendants et d'élus sur le conseil d'administration du réseau.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Donc, nous aurons finalement une gouvernance qui sera beaucoup plus saine et qui sera beaucoup mieux couverte pour chacun des niveaux de l'organisation... et de s'assurer l'indépendance.

Maintenant, on a discuté aussi, à travers ce projet de loi là, d'éléments de flexibilité parce qu'on a parlé ce matin aussi de salaires, on a parlé de prolongements de métro, on a parlé de services de banlieue. On a parlé aussi qu'il y a peut-être différentes mécaniques de gestion ou d'opération, entre autres, où on parlait que, dans les circuits d'autobus de nuit, par exemple, où on pourrait changer les véhicules ou modifier les systèmes. Vous nous dites, M. le ministre, que l'autorité aura toute la latitude nécessaire pour servir la population de la meilleure façon possible. Et j'aimerais aussi vous entendre sur la question de la tarification, où nous en étions et pourquoi le changement qui est en train de se produire aura une incidence majeure sur le transport en commun à Montréal.

• (16 heures) •

M. Daoust : Bien, écoutez, je le disais, puis ça semble presque être à la blague, mais ça ne l'est pas, mais, quand on prend la grande région élargie, on atteint pratiquement 700 tarifs différents. 700 tarifs différents, on conviendra tous que ça n'a aucun sens. Puis il y a des parties qui sont pour le moins surprenantes. Je vous dis, par exemple, qu'il y a certains trajets où tu pars du point A, tu vas au point B, c'est un tarif, mais, si tu pars du point B puis tu reviens au point A, c'est un autre tarif. Ça n'a pas de sens de faire ça comme ça, il va falloir qu'on se coordonne minimalement et il va falloir qu'on adopte une politique qui s'applique à tout le monde. Mais on devra le faire, et les oppositions ont été fort soucieuses, et avec raison, de s'assurer que tout ça ne se ferait pas sur le dos des banlieues, ne se ferait pas sur le dos des couronnes, ne se ferait pas sur le dos des Lavallois, des gens de Longueuil, mais qu'il y aurait une cohérence dans ce qui se faisait dans le passé et que les agglomérations, les municipalités, toutes choses étant égales, ne verront pas leurs citoyens pénalisés de cette façon-là. Il y a même un amendement qui a été fait à la suite d'une intervention fort prématurée de la CAQ, un dimanche matin, et qui a fait en sorte que, maintenant, ça prend une décision aux deux tiers. Et on est tous confortables avec ça. Quand on a été rendus là dans la loi, vous savez, on a prévu faire le changement, de sorte que je pense qu'on s'en va vers un système qui va être beaucoup plus simple, d'une part, et, je pense, beaucoup plus équitable dans tous les sens.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Mégantic, il vous reste une minute.

M. Bolduc : Ça va.

Le Président (M. Reid) : Ça va?

M. Bolduc : Ça va.

M. Daoust : Alors, simplement, M. le Président, puisqu'il me reste une minute, rappeler que la loi n° 76, ça vise à moderniser de façon significative la gouvernance et c'est fort complexe. C'est un grand défi que de mettre cette loi-là en place. Et on comprendra aussi qu'il devra y avoir naturellement une année de transition où il y a plusieurs décisions qui devront se prendre. Et je pense que les balises que nous avons mises en place, les barrières qu'on a mises à des, si vous voulez, situations qui seraient peu acceptables pour des populations qui, étant moins nombreuses, se sentiraient diminuées ne se produiront pas. Et j'avouerai ici, M. le Président, que le débat qui a été fait sur l'article par article du projet de loi n° 76, celui dans lequel j'ai atterri sur un comité où vous êtes président, j'apprécie beaucoup la collaboration des partis d'opposition. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons passer maintenant à un bloc du deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, je voudrais faire du millage sur les propos de ma collègue plus tôt au niveau du transport adapté. Je vais d'abord ajouter ma voix à la sienne à l'effet que le transport adapté devrait être beaucoup mieux financé que ça. Vous en êtes bien conscient vous-même, on assiste à un vieillissement de la population. Donc, les besoins de transport adapté, il y a une pression énorme là-dessus, et donc il doit y avoir un financement qui soit adéquat. On veut assurer une équité pour chacun au niveau de l'accessibilité, là, du transport, et puis donc un travail important à faire, même, de rattrapage. Alors, déjà, il y avait un rattrapage à faire, et il y a la croissance démographique qui est là. Donc, il y a beaucoup d'argent, à mon avis, à investir de ce côté-là.

Puis, pour expliquer, là, aux gens qui nous écoutent, là, au niveau du fonctionnement, le gouvernement s'est engagé à défrayer 65 % de la facture du transport adapté à l'époque et, par contre, sur une base de coût plafonné à 15 \$. Alors,

le coût de la dernière étude qu'on a, qui date de 2010 environ, était rendu à 18,11 \$, mais le gouvernement plafonnait à 15 \$, 65 %, donc, de 15 \$. Donc, il y a un rattrapage à faire. Alors, à mon avis, là, je pense que le ministre devrait mettre à jour ses connaissances, et peut-être que les statistiques, qui datent de 2011, devraient peut-être être mises à jour puis avoir des chiffres qui soient plus en accord avec la réalité d'aujourd'hui, de sorte que ça donnerait les moyens de justifier d'augmenter le financement du transport adapté.

Alors, je demande donc au ministre : Est-ce qu'il envisage de, encore une fois, hausser les montants pour les deux raisons que je viens de donner? Puis également est-ce qu'il attend une étude, une mise à jour des statistiques pour avoir les appuis nécessaires pour accorder une hausse au niveau du transport adapté?

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

M. Daoust : Oui. Alors, écoutez, j'ai expliqué tantôt que le budget de cette année était à 90 millions, sera à 90 millions. Je rappellerai ce que j'ai dit aussi tantôt à l'effet que plusieurs de nos budgets qui se sont vus réduits... mais, celui-là, on a réussi à le maintenir. Et je ne présumerai pas de ce qui se fera la prochaine année. Mais je reprendrai aussi brièvement l'explication que j'ai donnée tantôt sur le transport adapté, sur l'adaptation des véhicules, où la stratégie s'est avérée fort efficace, stratégie qui consiste à ajouter un million de dollars. Et je rappelle les chiffres que j'ai donnés tantôt : avec 1,5 million, on avait réussi à adapter 73 véhicules, avec 2,5 millions, à 15 000 \$, on a réussi à adapter 165 véhicules. Ce n'est pas négligeable.

L'autre chose aussi que j'aimerais rappeler au député, si vous me permettez, M. le Président, c'est qu'à chaque fois que nous intervenons dans d'autres moyens de transport on tient compte des personnes à mobilité restreinte. Pour vous donner un exemple, j'ai eu le privilège d'être invité au premier trajet des wagons Azur dans le métro de Montréal, et il était clair que, dans ces outils de transport là que sont les nouvelles rames de métro fabriquées à La Pocatière, le transport pour personnes... adapté devait être de beaucoup amélioré. Et il faut les essayer une fois pour voir le monde de différences qui existe entre ce que nous avons connu dans la première mouture des wagons de métro et dans ce que nous retrouvons aujourd'hui, avec des espaces spécifiquement réservés, avec une capacité d'embarquer, si vous voulez, à bord de ces trains-là. C'est sûr que toutes les stations de métro ne sont pas adaptées, mais, à chaque fois qu'on fait une révision des équipements dans ça, on s'assure que le transport adapté est possible.

Alors, dans toutes nos interventions au quotidien, en dehors de ces programmes-là où vous voyez un chiffre, il y a des montants considérables qui sont dédiés justement au transport adapté. Et c'est un mandat que se donne et que reçoit le ministère dont je suis responsable, et on va continuer de le faire dans cette direction-là, M. le Président.

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

M. Surprenant : Non, c'est moi.

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

M. Surprenant : Je vous en prie. Je passe mon tour de temps en temps, mais, quand c'est le mien, j'aimerais ça l'avoir au complet.

Alors, M. le ministre, peut-être demander à vos collègues : Est-ce que quelqu'un pourrait me donner une idée de quand on pourra avoir une étude, des données statistiques plus à jour au niveau de l'achalandage au niveau du transport adapté, des besoins?

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

M. Daoust : Oui. Nous avons certains chiffres, je pense. Est-ce que ce sont des chiffres qui sont récents, M. Meloche?

Des voix : 2014...

M. Daoust : 2014, que nous avons. Est-ce que vous considérez que c'est un chiffre récent?

M. Surprenant : Bien oui, nous avons 2010, quelque chose comme... Alors, effectivement, on avance. On avait posé la question dans nos questions qu'on avait envoyées, nos accès à l'information, puis on a... qu'il n'y avait pas de données plus récentes. Alors, je suis heureux d'entendre que c'est le contraire, qu'il y en a, des données plus récentes.

M. Daoust : On voulait vous surprendre agréablement aujourd'hui, M. le député.

Le Président (M. Reid) : M. Meloche, oui.

M. Meloche (André) : André Meloche, sous-ministre adjoint. Les données de 2014 sont des données préliminaires. C'est sûr qu'on fait un suivi en base continue, on ne peut pas l'avoir en données réelles, mais, quand on est deux ans en

arrière, un an, deux ans, c'est ce qu'on vise. Mais ça prend quand même quelques années avant d'avoir les chiffres réels. 2014, ce sont des prévisions, mais on a les chiffres pour 2014.

M. Daoust : On va les déposer, on va les déposer.

M. Surprenant : ...déposer pour la...

Le Président (M. Reid) : Si vous voulez les envoyer à la secrétaire de la commission, qui pourra en faire profiter tous les membres de la commission.

M. Daoust : Bien sûr, bien sûr.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Daoust : Je peux peut-être ajouter, M. le Président...

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

M. Daoust : ...que, vous savez, il y a des aides financières qui sont apportées à des organismes qui s'occupent de transport adapté partout au Québec. Il y a 101 organismes pour lesquels on apporte des aides financières. Et un chiffre qui va peut-être vous intéresser, c'est que des déplacements de personnes à mobilité restreinte, il y en a eu 8 millions au cours de la dernière année. 65 % dont des déplacements qui sont faits en taxi.

Maintenant, il faut penser que l'adaptation des voitures, ce n'est pas nécessairement en lien direct avec l'augmentation des usagers parce qu'il y a déjà un bon nombre de véhicules qui ont été mis à niveau. La première année, c'est sûr, ils avaient tous besoin ou à peu près d'être mis à niveau. Mais plus on avance dans le temps... je comprends que les gens changent leurs véhicules, mais l'adaptation des véhicules... On ajoute au parc, mais, au début, on ajoutait en chiffre absolu. Maintenant, marginalement... parce que, si les adaptations en cours d'année, les 165 que je vous mentionnais tantôt, représentent, imaginons pour les fins de la discussion, 5 % du parc, bien, c'est parce que l'autre 95 % a été fait au cours des années précédentes. On en a quand même... on ne part pas à zéro dans tout ça, là.

Ça fait que le transport pour personnes, adapté, ça demeure une réalité, ça demeure une préoccupation, mais il faut voir au-delà du chiffre de 90 millions puis de 15 000 \$. Il y a plein d'autres initiatives qui se prennent et qui font en sorte qu'on améliore constamment le service aux personnes à mobilité restreinte.

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

• (16 h 10) •

M. Surprenant : Rapidement, vous avez fait état qu'il y aurait 8 millions de déplacements, mais le nombre de personnes qui utilisent, est-ce qu'on peut avoir cette donnée-là, simplement, le nombre de personnes qui utilisent le transport adapté? On parlait de plus de 100 000 à l'époque, là. Est-ce qu'on est plus précis actualisé?

Mme Savoie (Dominique) : 110 000.

M. Surprenant : Pardon?

Mme Savoie (Dominique) : 110 000.

M. Surprenant : 110 000. Je vous remercie.

Maintenant, je voudrais parler de restructuration des directions territoriales. Le 8 décembre dernier, le sous-ministre des transports a soumis une lettre aux employés des directions territoriales annonçant d'importants changements de l'organisation qui devaient prendre place le 1er avril dernier. Alors, selon la réorganisation détaillée dans cette lettre, les directions territoriales de Laval, Laurentides-Lanaudière et Montérégie devaient être fusionnées dans moins de trois semaines à l'époque, donc sous une même direction couvrant l'ensemble de la CMM. Par ailleurs, le territoire de Lévis, quant à lui, devait être retiré de la direction de Chaudière-Appalaches pour être greffé à celle de Capitale-Nationale. Alors, ces organisations soulèvent des préoccupations quant à la répartition des enveloppes dédiées aux travaux routiers et la sensibilité face aux besoins locaux au sein de ces nouvelles superdirections.

Le ministre peut-il nous assurer que Lévis et les villes du 450 ne perdront pas au change et que les projets dont elles ont besoin ne passeront pas en deuxième? Et quelle est l'importance des économies qu'il compte faire avec cette réorganisation?

M. Daoust : Alors, encore une fois, par souci d'exactitude des informations, je vais demander à la sous-ministre d'apporter la réponse.

Le Président (M. Reid) : Oui. Mme Savoie.

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, la réorganisation pour le territoire de la grande région de Montréal est effectivement en place depuis le 1er avril. Elle visait un peu à se coller sur la révision qu'on est en train de faire au

niveau du transport collectif, de développer une vision d'ensemble de la mobilité, de la fluidité au niveau de ce territoire-là. Ça n'a d'aucune façon amené la fermeture de bureaux, de centres de service. C'est vraiment une question plus d'optimisation. Vous le savez, il y a un comité qui s'appelle le comité Mobilité Montréal qui a été formé à la suite de beaucoup de revendications au niveau des élus qui trouvaient qu'il y avait... on pourrait avoir un meilleur arrimage de nos interventions en termes de chantiers, de développement de projets, transport collectif, transport routier. C'est ce que ça vise, la réorganisation. La réorganisation, c'est... lorsqu'il y a un chantier sur la Rive-Sud, ça peut avoir un impact sur l'île de Montréal. Si c'est deux directions qui sont complètement différentes, ça demande un effort de coordination plus grand.

Ce qu'on vise à faire, c'est de dégager une vision d'ensemble dans un créneau qui est déjà ensemble. La grande région de Montréal, c'est une région où il y a des impacts de part et d'autre des ponts. Quand il y a un pont qui est en réparation, il y a des impacts sur la rive nord, il va y avoir des impacts sur l'île. Donc, c'est vraiment d'avoir une meilleure approche au niveau de la fluidité, mais il n'y a pas de... Les budgets vont être attribués en fonction des besoins. On fait notre gestion des actifs en fonction de l'état du réseau et non pas en fonction du nombre de bureaux. Mais il n'y a pas de fermeture de bureaux. C'est vraiment plus une question d'optimisation.

Pour ce qui est de la région de Québec, il n'y a pas de décision de prise encore. C'est encore en réflexion, mais on viserait les mêmes principes. On ne veut pas désavantager une sous-section d'une région vis-à-vis une autre mais vraiment être beaucoup plus systémique, avoir une vision beaucoup plus cohérente puis globale de nos actions.

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

M. Daoust : Bon, remarquez aussi sur ça, M. le Président, j'ai eu à rencontrer récemment la CMM, et, justement, quand le printemps arrive, les cônes orange poussent. Et, à cette occasion-là j'avais mentionné à la CMM, étant un citoyen de Montréal, que je trouvais fort difficile de circuler à Montréal et que Montréal ne pouvait pas être sclérosée simplement par les travaux, qu'il fallait se coordonner, que Montréal doit demeurer une ville vivante, Québec aussi. Et, dans ce sens-là, j'ai demandé un effort particulier à la CMM et à mon ministère de s'arrimer pour faire en sorte que, justement, on soit le moins impactés possible dans nos temps de déplacement à cause des travaux parce que, si vous pensez qu'un jour on va avoir fini de voir des cônes orange, je pense que... je ne sais pas si je vais le voir de mon vivant, mais, bien honnêtement, on a des travaux puis on a des saisons pour les faire au Québec, la nature étant ce qu'elle est.

Mais c'est important qu'on se coordonne sur ça parce qu'il faut que la main gauche sache ce que la main droite fait pour faire en sorte qu'on diminue l'impact de ces interventions-là, qui sont fort taxantes pour beaucoup de populations. Quand on est dans la saison des festivals à Montréal puis quand on voit le festival à Québec, bien, il faut toujours bien aussi que les touristes puis que les citoyens se rendent, là.

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

M. Surprenant : En fait, le but de mes propos, c'est la sensibilité face aux besoins locaux. Je comprends que vous dites que les gens ont été déplacés puis que ça va se gérer globalement quand même, mais, quand on est sur place, on est plus sensible à ce qui se passe sur place. Puis là ce que je comprends, c'est que vous êtes centralisateur, alors que je ne vois pas... il n'y a pas d'avantage de coûts, ce que vous me dites, de l'avoir fait, les bureaux demeurent là. Donc, la conséquence seule qu'on peut voir, c'est que la centralisation décisionnelle, elle va se faire, puis on risque de perdre cette sensibilité aux besoins locaux.

Comment pouvez-vous nous assurer que les besoins locaux vont être bien servis?

Mme Savoie (Dominique) : L'objectif de la réorganisation, c'est de dégager une vision d'ensemble, c'est de faire le renforcement de l'expertise, hein, ça fait plusieurs années que le ministère veut développer de plus en plus son expertise, et c'est aussi de tenir compte des besoins de chacun. Et on va avoir une organisation simplement différente, mais les centres de service vont encore se préoccuper des besoins de Laval, vont encore s'occuper des besoins des Basses-Laurentides parce qu'on va être encore présents sur le milieu. On ne peut pas être à 100 kilomètres d'un réseau. Il faut être très près d'un réseau parce qu'on va intervenir sur le réseau. Et on va avoir une direction responsable des relations avec les partenaires qui va s'assurer d'être en contact direct et de pouvoir le faire. Je pense que ça va vraiment assurer des gens qui ont une expertise beaucoup plus concentrée et qui vont être beaucoup plus à l'affût des besoins.

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

M. Surprenant : Puisque vous parliez d'expertise, ça amène un autre sujet, M. le ministre, l'expertise au niveau des ingénieurs. Alors, en 2011, le ministre des Transports avait annoncé, dans le cadre du plan d'actions concertées pour renforcer la lutte contre la collusion et la corruption, l'ajout de 970 employés équivalents temps complet sur un horizon de cinq ans. Le 29 février 2016, 622 des 970 postes d'ingénieur et technicien des travaux publics étaient comblés. Le ministre a donc un an pour combler le tiers des ETC manquants pour atteindre l'objectif fixé.

Alors, notons de surcroît que seulement 42 % des ingénieurs et 61 % des techniciens détiennent plus de cinq ans d'expérience. Alors, on va aller chercher de l'expertise, là. On est un petit peu inquiets de ce côté-là. Donc, comment nous assurez-vous que l'expertise va être là et puis comment entendez-vous combler le tiers des postes qu'il reste à combler?

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

M. Daoust : D'accord. Alors, d'abord, dans le cadre de la commission Charbonneau, il y avait eu des recommandations qui ont été faites, et une des recommandations était justement de rapatrier l'expertise. L'expertise qu'il a été convenu de rapatrier, c'est une expertise professionnelle pour des mesures récurrentes. Le plus bel exemple, c'est certainement la surveillance de chantier. Et nous avons commencé cet exercice-là, on est fort avancés dans ça. Mais actuellement, voyez-vous, on avait 557 ingénieurs en 2012 et, en 2016, on n'en a plus 557, on est rendus à 872. C'est quand même considérable. Et, dans d'autres postes, on est passés, des techniciens professionnels, de 782 à 971. Alors, on s'en va dans cette direction-là. On ne veut pas recruter à une vitesse grand V n'importe qui, on veut des gens qui répondent spécifiquement à des besoins, à des besoins, je le répète, qui doivent être récurrents.

La surveillance à l'interne, on a 38 % de la surveillance qui est faite à l'interne. La préparation, c'est 58 % pour 71 % de l'inspection. Le contrôle, si vous voulez, de la qualité de l'inspection est fait à 71 % par le ministère.

Est-ce qu'on veut compléter le recrutement? Bien sûr qu'on veut compléter le recrutement, et il faut le faire au rythme où l'organisation l'absorbe. Il faut le faire au rythme où on trouve les personnes compétentes. Et une des grandes préoccupations que nous avons dans le moment, et notre gouvernement l'a mentionné à plusieurs reprises, on a beaucoup plus un problème d'employés qu'un problème d'emplois. Au Québec, si on avait une parfaite adéquation entre la diplomation et les besoins des entreprises, on aurait un chômage qui serait sous 5 % facilement.

Actuellement, ce que nous recherchons, ce sont des... On ne veut pas des personnes à tout prix, on veut des personnes compétentes à tout prix. Et ça, ça veut dire prendre le temps de recruter ces personnes-là. Alors, sur une période... il est clair qu'on arrivera à combler l'ensemble de ces besoins-là. C'est un engagement que nous avons pris, de respecter l'ensemble des recommandations de la commission Charbonneau, et nous le ferons.

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

M. Surprenant : Alors, le ministre, donc, de l'époque avait un objectif de 970 postes; il en reste donc environ 350 à combler. Il y en a eu 622 en quatre ans. Il reste un an puis il y en a 350 à aller chercher. Est-ce que vous admettez, donc, que l'objectif, en fait, maintenant, il est compromis, puis est-ce que ça peut avoir un impact sur la gestion du risque dû à l'expertise qui ne sera pas suffisante?

• (16 h 20) •

M. Daoust : En fait, on ne peut pas dire que l'expertise... L'expertise interne, si on a des besoins plus grands que l'expertise interne, on ne prendra pas un risque, on va aller chercher l'expertise à l'externe, et cet exercice-là, ce n'est pas petit, là. On ne parle pas d'emplois, si vous voulez, là, faciles à combler ou d'emplois sur une chaîne de montage, qui s'apprennent dans une heure. On parle d'emplois de professionnels et de grands techniciens. Et ces professionnels-là et ces grands techniciens-là, je répète, il faut les recruter au rythme où on est capables, d'une part, de les absorber, mais aussi au rythme où on est capables de les... j'utiliserais l'expression de les séduire pour venir travailler pour le gouvernement. C'est une chose de trouver la personne, c'est une autre chose que de la convaincre d'accepter un emploi. Ces professionnels-là sont en demande dans le secteur privé où on a une compétition sur les conditions de travail, c'est clair, mais on a aussi, nous, je pense, l'avantage d'offrir des conditions intéressantes et de grands travaux qui, pour ces professionnels-là, sont souvent très motivants.

Alors, je ne pense pas que c'est une course contre la montre qu'on doive faire. Dans un cas comme celui-là, c'est une course à l'excellence. Et ça, on ne perdra pas de temps.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx, encore 1 min 30 s.

M. Surprenant : Je vais aborder rapidement ma prochaine question. Donc, au niveau de la conséquence, c'est est que souvent, lorsqu'on n'a pas l'expertise nécessaire, on contrôle moins, finalement, les processus et puis... Donc, ça engendre, comme on l'a vu et on le voit encore, une explosion des coûts. Alors, disons que des estimations explosent, et puis, bien souvent, il y a des extras en plus de ça. Alors donc, je veux avoir des explications. Les coûts des projets routiers inscrits au PQI incluent désormais, d'ailleurs, les frais généraux, c'est-à-dire les coûts de la main-d'oeuvre, qu'on a eu comme réponse, des employés, donc, du ministère affectés aux projets, les intérêts sur les emprunts, etc.

Alors, cette explication tient peu la route, à mon avis. En fait, comment pourrait-il y avoir une augmentation conséquente de 35 millions sur le maintien de l'échangeur Saint-Pierre, par exemple, parce que les frais généraux sont ajoutés? Voulez-vous me décortiquer ça, s'il vous plaît?

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

Une voix : ...

M. Daoust : Mme Savoie va vous donner plus de précisions techniques.

M. Surprenant : ...je fais allusion, le PQI.

Le Président (M. Reid) : Allez-y, Mme Savoie, vous avez quelques secondes.

Mme Savoie (Dominique) : Depuis maintenant deux ans, parce qu'on est dans la deuxième année où on a une nouvelle consigne, tous les frais rattachés à un projet sont inclus dans la valeur du projet. Auparavant, c'était dans une

réserve à part. Donc, les frais de financement, les frais généraux, les contingences sont maintenant attachés après le budget du projet. Donc, si on compare d'un à l'autre, ça peut avoir l'air d'être une augmentation, mais ça n'en est pas une.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, le bloc est terminé. Nous allons passer à un bloc gouvernemental. M. le député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Vous me permettez, M. le Président, d'aller dans un tout autre registre parce que, pour des régions comme la mienne, et comme la vôtre, j'en suis convaincu, et celle de mon voisin député de Dubuc, on a des enjeux importants dans lesquels le ministère est un partenaire significatif par rapport à cette industrie-là, et, en l'occurrence, je veux parler de tout le secteur des VHR.

Donc, dans mon temps, au début, on disait, là : Les skidoos puis des quatre roues... On a appelé ça, après, des quads et des motoneiges pour être plus généraliste, mais ce qu'il faut bien comprendre, M. le ministre, cette industrie-là, dans les régions comme la mienne, signifie énormément, à la fois pour avoir accès au vaste territoire que représentent les régions, mais aussi à toute la mobilisation qui s'y rattache puisque ça regroupe plus de 320 clubs d'utilisateurs. Que ce soit du côté du secteur motoneige ou du secteur quad, c'est vraiment quelque chose de très significatif. C'est aussi, au niveau de l'impact économique, quelque chose de majeur pour les régions. Les régions comme les nôtres ont vu, avec le développement de cette industrie-là, des quads et de la motoneige, des secteurs touristiques aussi être appuyés par la venue de la mise en place des sentiers un peu partout à travers le Québec. En l'occurrence, je pense, entre autres... moi, dans mon coin, il y a beaucoup de pourvoies. Avant ça, dans l'industrie de la pourvoirie, là, les revenus étaient essentiellement chasse et pêche et ça se répartissait environ à 70-30. Maintenant, dans certains cas, l'industrie de la motoneige représente 50 % des revenus de ces établissements-là. Donc, c'est très significatif pour nous.

Et il y a un travail là-dedans qui se fait par une armée de bénévoles, une armée de bénévoles qui... Demain matin, si le gouvernement décidait d'administrer lui-même ces sentiers-là... aurait peine à suffire à la tâche et aurait peine aussi à assurer toute la sécurité qui se fait par l'intermédiaire des bénévoles qui sont associés à cette industrie-là. Vous avez donc deux partenaires fort importants qui sont associés avec votre ministère dans ces enjeux-là, c'est-à-dire la fédération des clubs de motoneiges du Québec et la Fédération québécoise des clubs quads. Et vous me permettez de spécifier un peu plus l'ampleur du travail qu'ils réalisent.

Au niveau de la fédération des clubs de motoneiges, on parle de près de 33 000 kilomètres qui sont entretenus par les 201 clubs affiliés, 33 000 kilomètres un peu partout sur l'ensemble du territoire québécois, et c'est fait, ça, par 5 000 bénévoles. Du côté de la Fédération québécoise des clubs quads, on parle de 25 000 kilomètres de réseau avec 119 clubs affiliés qui représentent environ 3 000 bénévoles. Donc, 8 000 bénévoles qui contribuent à offrir l'accès au territoire, oui, pour les Québécois, parce que je peux vous confirmer que, chez nous, on a beaucoup d'utilisateurs de ces sentiers-là, que ce soit de motoneige ou de quad, mais également tout l'accès aux visiteurs de l'extérieur de nos régions, de la province et même qui viennent d'un peu partout à travers le monde pour venir, entre autres, utiliser les plus beaux sentiers de motoneige au monde. Et ça, c'est reconnu à travers l'industrie, que ce soient des Européens, que ce soient des Américains qui viennent bénéficier de ces sentiers-là, vraiment, c'est quelque chose de fort important pour le développement de nos régions puis pouvoir permettre l'accès sur l'ensemble du territoire.

Vous avez accompagné ces clubs-là par l'intermédiaire de leurs fédérations dans des programmes d'assistance financière par le passé. Il y avait un programme qui était celui de l'assistance financière aux clubs de motoneiges du Québec et un autre qui était le programme d'assistance financière aux clubs de quads du Québec. Ces programmes-là sont maintenant échus depuis le 31 mars 2016 et ils avaient pour objectif, dans le fond, de soutenir les clubs dans leur mission tant au niveau financier qu'au niveau technique. Je vous rappelle, M. le Président, ce sont des bénévoles qui réalisent ce travail-là. Donc, pour leur permettre de réaliser ce travail-là, je pense que c'est tout à fait normal qu'on les accompagne, tant du côté financier que technique, pour bien s'assurer que l'on respecte les règles, que ce soit tant de sécurité que de pouvoir assurer la pérennité des installations, parce que développer des réseaux comme ceux-là du jour au lendemain, c'est un travail énorme. Et il faut s'assurer, dans le fond, de maintenir ces réseaux-là, donc d'en assurer la pérennité, et ces programmes-là avaient cet objectif-là.

• (16 h 30) •

La façon de financer ça, bien, c'est par les utilisateurs en grande partie parce qu'au niveau des immatriculations, que ce soit au niveau de la motoneige... on parle de 35 \$ par motoneige qui est immatriculée au Québec et de 16 \$ par quad. Donc, à l'intérieur de la facturation, si je peux dire, de l'immatriculation, on réserve des sommes qui sont retournées à ces fédérations-là. La motoneige l'année dernière, ça représentait plus de 181 000 usagers. Donc, il y avait, de ce nombre-là, environ 95 000 qui circulaient hors sentier, c'est-à-dire, parce qu'on a le choix. Les utilisateurs, M. le Président, ils ne sont pas obligés d'aller dans les sentiers, même, au contraire, il y en a qui ne veulent pas faire de sentier, ils veulent aller en forêt, aller à leur camp de pêche, à leur camp de chasse l'hiver, aller dans des endroits inaccessibles autrement qu'à ces périodes-là de l'année avec ces équipements-là. Donc, ces gens-là n'ont pas à payer de droits de sentier, mais il y a également 86 000 utilisateurs qui ont payé un droit de passage pour circuler sur ces sentiers-là qui sont entretenus, je le répète, par les clubs de motoneige, donc des bénévoles.

Il faut comprendre que ces clubs-là ont aussi à négocier des ententes, des droits de passage sur l'ensemble du territoire québécois, dépendamment où les sentiers doivent passer. Donc, encore là, des droits de passage qui se négocient soit sur les terres privées, soit sur les terres publiques, et ça représente donc, l'intervention, un grand, grand défi pour les bénévoles parce que, d'une année à l'autre, exemple, un propriétaire peut avoir vendu son terrain, c'est un nouveau propriétaire, il y a une réaction, les gens disent : Ah! non, moi, j'ai acheté ma terre, mais je ne veux pas qu'il y ait personne qui vienne sur mon terrain. Et là le club doit renégocier, il y a des nouvelles installations, un développement domiciliaire

ou un développement industriel dans un secteur. Donc, il y a des enjeux importants. Il faut bien supporter ces joueurs-là parce qu'on veut assurer la pérennité des sentiers, et c'est vraiment un défi, je dirais, au quotidien pour ces acteurs-là.

Au niveau de la motoneige, c'est la signature en termes touristiques, hivernal, pour le Québec. C'est l'attrait le plus important au niveau du tourisme hivernal. Donc, de ce côté-là, je pense, encore là, on doit reconnaître cette importance-là en étant des partenaires privilégiés avec l'industrie.

Au niveau du développement du concept de sentiers durables, parce qu'il y a eu une volonté du ministère d'amorcer, en 2011, une collaboration avec les fédérations, il y a eu, à ce moment-là, donc, avec les gens des fédérations de véhicules hors route et les représentants de chaque région du Québec, des discussions qui ont mené, en février 2013, à une somme exceptionnelle non récurrente de 6 millions de dollars qui a été accordée pour aider à la réalisation des sentiers durables dans la province. Ce montant-là a donc permis de construire des infrastructures de 3,6 millions parce qu'à des endroits on arrive, M. le ministre, on est au-dessus d'une rivière importante, donc on ne peut pas tout simplement, là, dire : On va passer à gué puis on verra quand ça va fondre, là. Il y a des risques parce que les équipements pour faire l'entretien des sentiers... il est assez robuste. Donc, il faut être capable d'avoir une capacité de desserte de ces secteurs-là.

Mais également l'autre élément important, M. le ministre, c'est le sport avec des agents de liaison. Mais moi, je peux vous le dire, j'ai eu des présidents de clubs de motoneige qui sont venus à mon bureau de comté me signifier clairement l'importance de ces acteurs-là. Souvent, c'est des ingénieurs forestiers qui les aident dans, justement, toute la question des tracés, la détermination, la négociation avec le ministère ou les autres acteurs pour les droits de passage. Donc, ils ont besoin d'avoir un partenariat, une collaboration de ce côté-là parce que ce sont des bénévoles qui font ce travail-là. Donc, on a besoin de les appuyer de façon appropriée.

Étant donné que les trois programmes d'aide financière qui sont actuellement en révision... ils sont en révision, ils sont échus depuis le 31 mars, je pense qu'on doit reconnaître qu'il y a un besoin énorme pour ces bénévoles-là. Je le répète, je ne le répéterai jamais assez, c'est des bénévoles. Et il faut qu'on supporte cette industrie-là, tant du côté de la motoneige que du quad. C'est vraiment majeur. Du jour au lendemain, on ne peut pas se permettre de perdre cette force-là de réalisation d'un potentiel aussi important. Et je me permettrai de vous dire que, du côté des deux dernières années, l'investissement annoncé par le ministère des Transports représentait des sommes de 15 millions de dollars pour les motoneiges et 14,5 millions pour les quads. Ces montants-là sont importants, mais je pense qu'ils reflètent bien l'importance de l'industrie. Plus particulièrement chez nous, en Abitibi-Témiscamingue, les clubs quads et de motoneiges ont bénéficié de tout près de 1 million de dollars. Mais je peux vous le dire, là, et puis je vous invite, si vous voulez venir faire un tour, là, j'ai plusieurs amis qui aimeraient vous accompagner dans ces sentiers-là pour vous montrer à la fois l'importance de votre contribution, mais aussi ce à quoi ça donne accès comme sites. C'est tout à fait extraordinaire.

Donc, M. le ministre, j'aimerais savoir, au niveau de ces acteurs-là, comment vous comptez les soutenir.

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

M. Daoust : Oui. Alors, écoutez, d'abord, tout comme vous, je souscris au fait que les motoneiges et les quads, c'est quelque chose qui est important sur notre territoire. Les différentes saisons, et on ne parle pas de demi-saisons, on parle de vraies saisons où on a de vrais hivers puis de vrais étés, font en sorte que ces véhicules-là, notamment les quads, qui servent à peu près 12 mois par année...

Maintenant, une des choses que vous n'avez pas mentionnée puis que je veux absolument rappeler, c'est qu'on a probablement le plus grand fabricant de quads et de motoneiges au Québec, BRP, dont on a toutes les raisons au monde d'être très fiers. Et je vous rappellerai que le gouvernement, dans d'autres types de véhicules, les accompagne, les a accompagnés dans le développement de ces véhicules-là. Et on a toutes les raisons au monde d'être fiers.

Et je rappellerai une autre chose, si vous le voulez bien, M. le député, c'est que la motoneige, c'est né au Québec, c'est né d'un entrepreneur tenace et têtue, je pense, qui en a dessiné différents modèles pour des usages qui sont très différents de ceux qu'on connaît aujourd'hui. Mais les clubs de motoneige émanent bien sûr de cette naissance-là qui a été québécoise.

Vous parlez des paysages. Je n'en ai pas fait souvent dans ma vie, mais j'ai toujours été impressionné quand je faisais de la motoneige. Et je les ai faits, moi, habituellement avec des amis européens qui venaient chez nous et qui sont, comme vous le disiez tantôt, renversés de cette forme de loisir là. Une des choses qui est importante par ailleurs, c'est que le niveau sonore a baissé au cours des dernières années. Il était temps. C'est passablement bruyant comme... c'était passablement bruyant. Il faut que ça réduise encore.

Mais ça demeure un loisir qui est très attrayant et ça nous amène une vie touristique importante. Lorsque tu offres à un Français la possibilité de faire de la motoneige, il est partant. Je ferai remarquer du traîneau à chiens aussi, faire du mushing, ils aiment ça beaucoup. Ça pollue moins, un peu. Mais on convient tous que, comme attrait touristique, c'est un attrait qui est important. Et c'était un appel touristique hivernal, mais le quad fait en sorte que ça devient aussi un attrait touristique l'été.

Ça contribue aussi beaucoup à l'essor de l'industrialisation parce que c'est 14 000 emplois, quand même, au Québec. C'est 2 milliards de dollars en retombées économiques. Ce n'est pas petit. On oublie toujours ça, mais 2 milliards de dollars dans notre économie, on ne peut pas s'en priver. Et le gouvernement réinvestit intégralement, tous les ans, le produit des contributions spéciales qui sont payées par les adeptes. Quand ils immatriculent leurs véhicules, il y a un montant, et tout l'argent que le gouvernement fait, il le retourne à cette industrie-là. Et, comme vous l'avez souligné tantôt, la contribution spécifique consiste à 35 \$ pour les motoneiges et à 16 \$ pour les quads, qui est perçue par la Société de l'assurance automobile.

La contribution a rapporté, en 2015-2016, plus de 7 millions de dollars pour les motoneiges et à peu près autant pour les quads, une somme qui a permis aux clubs de véhicules hors route d'entretenir des sentiers, d'acheter des

équipements qui étaient nécessaires à l'entretien, d'installer une signalisation adéquate. C'est important d'avoir une bonne signalisation et de maintenir des infrastructures qui sont performantes pour contribuer à la sécurité des usagers.

Au cours des dernières années, vous le savez, on a mis l'emphase sur la sécurité. Il y avait des accidents bêtes de motoneige où, au moment où tu veux faire un loisir, tu perds la vie ou un de tes proches. C'est une façon, vraiment, d'assombrir un sport, et il ne faut pas arriver à ça. Il faut respecter des normes de sécurité. Et, comme il y en a de plus en plus, bien, il est normal maintenant que... Quand les sentiers n'étaient pas achalandés, c'était une chose, mais maintenant qu'ils le sont, ça devient important.

• (16 h 40) •

Les nouvelles normes du programme puis tous les documents complémentaires à ça, des nouvelles normes de problèmes, sont actuellement, je vous rassure, en cours d'élaboration. Et, quand les consultations nécessaires vont être terminées, le programme révisé va être présenté au Conseil du trésor pour approbation. C'est le processus normal que nous devons suivre dans ces circonstances-là.

La révision des programmes, ça nous permet quoi? Ça nous permet de mettre l'accent sur les priorités du ministère, notamment sur la pérennité des sentiers. Vous en avez parlé tantôt. La pérennité des sentiers, c'est important. Et les projets présentés dans les différents programmes d'aide financière à être approuvés vont être priorisés s'ils contribuent à la pérennité de sentiers durables. On ne veut pas d'un sentier pour six mois, pour un an, puis après ça, ça ne fonctionne plus. On va vouloir fonctionner avec des sentiers pérennes. On va vouloir faire en sorte que les apports financiers qu'on va faire vont devoir aller dans cette direction-là, ce qui devrait rassurer l'industrie.

C'est important parce que non seulement ça sert à consolider l'industrie, mais la mise en place de sentiers plus durables permet de négocier une cohabitation, en fait, pas mal plus harmonieuse avec les citoyens et avec les riverains. Vous l'avez mentionné tantôt, quand il y a un changement de terre, bien, il y a des changements qui se font. J'ai acheté une terre il y a un certain nombre d'années, il y avait des interdictions de passer. Maintenant, je leur ai donné la permission, mais ça a été une grande discussion. Et il faut aussi faire en sorte que, cette harmonie-là, on ait un processus de traitement des plaintes qui soit renforcé parce qu'il ne faut qu'un individu ou quelques individus entachent la réputation de toute l'industrie. Quand quelqu'un a un comportement peu recommandable, bien, c'est toute l'industrie qui se comporte bien qui est blâmée par ce volet-là, et c'est ces choses-là qui font les pages dans les journaux, qui détruisent cette industrie-là.

Alors, il faut en arriver à ça. Il faut noter que les inconvénients de voisinage vont diminuer significativement parce que les nouvelles technologies permettent des motorisations, d'une part, qui sont plus performantes, moins bruyantes et surtout moins polluantes. Et ça, moi et mon ministère, on va insister beaucoup sur ça. Finalement, bien, écoutez, notre gouvernement va déposer prochainement un rapport sur l'immunité, l'immunité qui avait été... des poursuites qui étaient fondées sur les inconvénients du voisinage quand ça avait lieu sur des sentiers qui étaient interrégionaux, vous le savez. Cette immunité-là, c'était important pour permettre de relocaliser certains sentiers pour un tracé durable. Et le ministère vise à ce que les deux programmes soient mis en place, en vigueur en 2016-2017, et ça, je peux vous assurer, dans le plus bref délai.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous allons maintenant passer à un nouveau bloc pour l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, on va aller faire un petit tour dans l'électrification des transports, un sujet extrêmement important pour l'avenir, étant donné que l'électrification des transports, ça va permettre la création de beaucoup d'emplois au Québec et le développement économique, tout en permettant de réduire nos gaz à effet de serre. À la question 38, où nous demandions combien de véhicules électriques ou hybrides, en fait, je vous dirais, j'utiliserais le vocabulaire «rechargeables», du ministère, on n'a pas vraiment eu de réponse. Le ministère a utilisé un autre vocabulaire : 194 véhicules à haut rendement énergétique. J'imagine que ce ne sont pas seulement que les véhicules électriques. Donc, j'aimerais ça vraiment avoir une réponse à notre question. Il me semble que c'était assez simple à répondre. Combien de véhicules branchables y a-t-il au ministère du Transport?

M. Daoust : Je conviens avec vous, Mme la députée, que ce vocabulaire-là mérite un éclaircissement. Personnellement, ce que j'entends, c'est... on appelle les plaques vertes, maintenant. Vous avez les hybrides rechargeables et les purs électriques, appelons-les comme ça.

Mme Ouellet : ...plaques vertes.

M. Daoust : Les plaques vertes, voilà.

Mme Ouellet : Moi, je l'ai, ma plaque verte.

M. Daoust : Bon. Alors...

Mme Ouellet : L'avez-vous, votre plaque verte?

M. Daoust : C'est parce que, dans mon condo, je n'ai pas le droit d'avoir un chargeur. J'ai soulevé le dossier.

Mme Ouellet : Bien, moi non plus, mais j'ai réussi à me brancher à l'extérieur sur du 120. Donc, ça fonctionne pareil.

M. Daoust : J'espère que vous n'êtes pas chez le voisin, vous.

Alors, je vais demander, si vous le permettez, encore à M. Caron de nous donner les explications parce que les informations émanent de chez eux. Mme la sous-ministre va s'en occuper.

Le Président (M. Reid) : Ah bon, voilà.

M. Daoust : Mais je vais vous rassurer tout de suite que j'ai une auto hybride, Mme la députée.

Mme Ouellet : Mais pas rechargeable.

M. Daoust : Mais pas rechargeable parce que je n'ai pas la capacité de recharger, et voilà.

Le Président (M. Reid) : M. Meloche, à vous la parole. Mme Savoie.

Mme Savoie (Dominique) : Les véhicules électriques ou hybrides rechargeables, branchables, pour le gouvernement, au 31 mars 2016, il y en a 358.

Mme Ouellet : ...

Mme Savoie (Dominique) : De mémoire, il y en a 94.

Mme Ouellet : 94 au ministère des Transports.

Mme Savoie (Dominique) : Oui.

Mme Ouellet : Sur une flotte de 4 311 véhicules.

Mme Savoie (Dominique) : Oui.

Mme Ouellet : Est-ce que le ministre juge que c'est suffisant?

M. Daoust : Écoutez, l'objectif, vous le savez, à 100 000 véhicules d'ici 2020, il va falloir que je fasse ma part moi aussi. Alors, il est clair, Mme la députée, que le ministère, résolument, va dans cette direction-là. Il faut comprendre que les sortes de véhicules que nous avons... parce que, quand on arrive avec des camionnettes, et tout ça, et les distances que nous avons à parcourir, pour le moment, les technologies ne font pas en sorte qu'on pourrait avoir tous nos véhicules comme ça. Mais on s'y dirige rapidement. Puis je vais peut-être laisser encore une fois la sous-ministre peut-être nous parler de la direction dans laquelle on s'en va au niveau des véhicules électriques et rechargeables.

Mme Savoie (Dominique) : Bien, peut-être juste pour appuyer le propos du ministre, là, M. le Président, actuellement, sur notre flotte de 4 000 véhicules, la plupart, ce sont des véhicules d'équipement, là. On le voit dans le rapport annuel de gestion, là : 404 camions, 130 outils-remorques. Donc, c'est effectivement, là, des véhicules dont on ne peut pas disposer nécessairement tout de suite de cette technologie-là. Mais je sais que, pour les véhicules légers, au fur et à mesure que le bail est terminé, qu'on en dispose, parce qu'on ne va pas disposer de façon prématurée de véhicules, on examine à chaque fois si c'est possible de prendre un véhicule hybride rechargeable, et c'est ce qu'on fait à chaque fois lorsqu'on change un véhicule. On ne va pas changer de façon prématurée un véhicule, par ailleurs, compte tenu, là, de nos responsabilités, là.

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

Mme Ouellet : Donc, 100 % de vos nouveaux véhicules légers, je comprends, là, du côté des véhicules légers, au changement, c'est du 100 % branchable.

Mme Savoie (Dominique) : Si un véhicule de cette catégorie-là est disponible. 100 %, je pense que ça serait beaucoup nous demander d'un seul coup, mais, à chaque fois, on le regarde. Si au niveau de l'autonomie, au niveau des disponibilités, au niveau de nos besoins, parce qu'on est souvent sur le réseau, il faut être en mesure d'agir de façon importante et rapidement sur le réseau, mais oui, vous seriez... On peut vous l'assurer, on va le regarder.

Mme Ouellet : Oui, mais le regarder, vous comprenez, M. le Président moi, je veux bien, là, mais, à ce rythme-là, là, ça n'ira pas vite, là, et, clairement, l'objectif de 100 000 véhicules ne sera pas atteint. D'ailleurs, on reviendra à l'objectif de 100 000 véhicules parce que, là, je parle aux gens du ministère du Transport et je pense que le ministère du Transport devrait montrer l'exemple. Ce serait bien la moindre des choses. Et je comprends qu'on ne mette pas des véhicules aux rebus alors qu'ils sont encore utiles. Je parle seulement des véhicules légers. Je vous parle de véhicules branchables. Donc, on a des hybrides branchables, donc il n'y a aucun problème en termes d'autonomie. Je peux vous en témoigner parce que j'en ai moi-même une, hybride branchable. Et il y a quand même un parc important. J'essaie de faire le calcul, là...

Fois 100 divisé par 11,7... Quand même un parc de près de 2 000 véhicules légers. Donc, près de la moitié de votre flotte, ce sont des véhicules légers. Et là vous me dites : On le regarde. Ce n'est pas fort, «on le regarde».

Donc, moi, j'aimerais ça, avoir un engagement de la part du ministère des Transports, qui devrait prêcher par l'exemple, de dire que 100 % de l'achat de ses nouveaux véhicules... puis on comprend, donc, que ça va prendre du temps parce qu'il peut y avoir une durée de vie, je ne sais pas, du côté du travail, c'est peut-être cinq, six ans, là. Donc ça peut prendre un certain temps avant que l'ensemble de la flotte soit renouvelé, mais, à cinq, six ans, là, on se retrouve à 2020, même, c'est quatre ans, 2020. Ce serait le fun qu'en 2020, le ministère des Transports, l'ensemble de ses véhicules légers soient branchables. Donc, est-ce qu'il pourrait y avoir un engagement, minimalement de la part du ministre des Transports, que, lors du renouvellement, ce soient des véhicules branchables? Et deuxième question : Est-ce que vous avez, à l'édifice du MTQ, des bornes de recharge?

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

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, je veux juste faire un commentaire sur «véhicule léger». Les véhicules légers, il y en a effectivement de nombreux au ministère, mais la plupart, ce sont des camionnettes. Ce sont des véhicules qui ne sont pas encore disponibles, ce n'est pas dans la catégorie berline. Pour les berlines, je pense qu'il n'y a aucun problème, puis on est vraiment en avance. On est le ministère qui en a le plus. Puis je pense qu'on n'a pas de problème avec l'engagement. Mais je pense que, dans le vocabulaire, si vous me dites de m'engager que tous les véhicules légers du ministère vont être remplacés par des véhicules hybrides rechargeables ou électriques, ce n'est pas le cas parce que c'est des camionnettes dans bien des cas. C'est ce qu'on me dit. Mais, pour les véhicules berlines, je pense qu'il n'y a aucun problème, et il y a des bornes de recharge à nos bureaux, dans plusieurs de nos bureaux : les sièges sociaux à Montréal, à Québec, dans les centres de service, dans les centres du CGER, dans les ateliers mécaniques.

• (16 h 50) •

Mme Ouellet : Est-ce que le ministère peut nous fournir l'état de son parc de véhicules par type de véhicule? Et est-ce que vous prenez l'engagement aujourd'hui que, minimalement, et moi, je pense que, même du côté des camionnettes, il commence à s'en développer, des camionnettes branchables, je pense que le marché se développe très rapidement, à ce que toutes les berlines, minimalement, soient 100 % branchables lors de leur renouvellement?

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

M. Daoust : Écoutez, simplement, je reviens à... Il faut qu'on demeure quand même efficaces. Alors, les camionnettes, au fur et à mesure où les technologies se développent et font en sorte qu'on peut faire l'acquisition de camionnettes qui répondent aux besoins du ministère...

La place où... je pense que c'est un peu ce que voulait exprimer la sous-ministre, c'est que chaque cas est évalué. Et je pense que, dans le cas de berlines, le cas où la berline ne serait pas électrique rechargeable, ne serait pas dans cette catégorie-là et qu'il y aurait un motif, le besoin du véhicule ferait en sorte qu'on ne peut pas le faire. Mais, a priori, le véhicule, chaque fois qu'on remplace une berline, je ne dirais pas le préjugé, je vais plus loin que ça, a priori, ça doit être un véhicule branchable. Et, s'il n'est pas branchable, on a besoin d'une sâprée bonne explication parce qu'ils sont de plus en plus disponibles, branchables. Pour les camionnettes, c'est un produit nouveau, on va faire les tests avec, c'est clair, mais, en même temps, on ne le fera pas au détriment du service. Alors, il faut, au fur et à mesure où la technologie s'installe, être à l'avant-garde au ministère des Transports, et c'est ce qu'on fait.

Ce que je peux assurer la députée, c'est qu'a priori le véhicule choisi quand on renouvelle une berline, à moins d'avoir une indication contraire, ça doit être un véhicule rechargeable.

Le Président (M. Reid) : Une question que vous aviez posée, Mme la députée, concernant le document?

Mme Ouellet : Les bornes de recharge. Puis j'aimerais aussi... À la question 83, on a demandé le nombre de véhicules électriques, de véhicules électriques branchables, de véhicules hybrides immatriculés au Québec en 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 et ventilation par modèle et par marque de véhicule. Ce n'est pas pour rien qu'on a demandé par modèle et par marque. Et je sais que c'est disponible à la SAAQ. Et vous nous avez fourni une petite réponse en trois chiffres. Franchement, vous dire, je ne trouve pas ça sérieux. Cette information-là, on l'a demandée parce qu'on pense que c'est pertinent. On veut savoir lesquels modèles sont les plus populaires pour être capables après ça de pouvoir faire nos analyses. Et, si nous avons demandé plusieurs années, c'est pour être capables de regarder les tendances parce que juste une année en arrière...

Et donc j'aimerais ça, si c'était possible, que le ministère nous fournisse une réponse complète à cette question-là et non pas seulement à un trois petits chiffres comme ce que nous avons reçu. Je trouve que ce n'est pas sérieux. Et je sais que cette information-là, elle est facilement disponible pour les gens du ministère. Donc, est-ce que vous acceptez de nous fournir l'information détaillée, comme nous vous l'avions demandée, là, à la question 83?

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

M. Daoust : Oui, alors, écoutez, effectivement, ce serait surprenant que l'organisme qui attribue les plaques vertes ne sache pas ce sur quoi il les attribue. Alors, effectivement, on ne sera pas en mesure de le faire aujourd'hui, mais, au cours des prochaines semaines, nous nous engageons, bien sûr, au ministère, à fournir cette information-là, qui n'est certainement pas un secret d'État, là.

Mme Ouellet : Maximum deux semaines?

M. Daoust : Maximum deux semaines, est-ce que ce sera...

Mme Savoie (Dominique) : ...avec la SAAQ.

M. Daoust : On va le voir avec la SAAQ, mais ce n'est pas une affaire de mois, madame, tout simplement.

Mme Ouellet : Oui, mais je ne voudrais pas...

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, vous faites parvenir les documents à la secrétaire de commission pour que tout le monde puisse en bénéficier.

M. Daoust : D'accord.

Mme Ouellet : Disons un horizon de deux semaines, hein? Parce que, là, je ne voudrais pas que vous nous retardiez ça jusqu'à l'été, là. Je pense que vous êtes capable de...

M. Daoust : Je n'ai jamais fait ça.

Mme Ouellet : Parfait. On n'a pas encore eu le temps de valider ça, mais je prends votre parole.

Sur l'atteinte du nombre de véhicules, de 100 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables, en fait, des véhicules branchables, 100 000 véhicules branchables, tout à fait d'accord avec l'objectif, mais, en termes de montant disponible dans la stratégie, vous savez, prenons en considération que nous avons actuellement 8 000 véhicules branchables, c'est à peu près ça, là, ça voudrait dire qu'il faudrait en avoir 92 000 supplémentaires. 92 000 à 8 000 \$ chacun, ça fait 736 millions. La stratégie au complet est de 420 millions, si ma mémoire est bonne. Donc, il manque comme qui dirait une couple de millions. Il y a un problème d'équation. Donc, je pense que, très clairement, il manque d'argent dans votre stratégie d'électrification des transports. D'ailleurs, vous avez coupé en deux... le gouvernement libéral a coupé en deux les sommes annuelles qui avaient été prévues par le gouvernement du Parti québécois. Et de plus, même si vous parlez, là, de dire qu'il pourra y avoir éventuellement la norme de véhicules zéro émissions, et je sais que ce petit ajout là a été rajouté in extremis à l'intérieur du document avant l'annonce, à quelques jours si ce n'est pas à quelques heures de l'annonce, il n'y a toujours pas de loi zéro émission. Et le Parti québécois a déposé l'année passée un projet de loi zéro émission. Il y a déjà 10 États américains qui ont déjà une loi zéro émission, M. le Président, sur leur territoire, qui représentent 30 % du marché. Donc, les manufacturiers automobiles sont habitués aux lois zéro émission. Lorsqu'ils disent : Ah! non, ça va être plus compliqué, ça va nous coûter plus cher, bien, en tout cas, dans 10 États, ils sont capables de le gérer sans problème. Donc, je ne vois pas pourquoi le Québec prend encore du retard. Ce n'est pas long à mettre en place, une loi zéro émission. Et on ne sera pas précurseur de ce côté-là, ça se fait déjà ailleurs.

Et on a un réel problème au Québec parce qu'il y a des modèles intéressants de voitures électriques qui ne sont pas disponibles parce que nous n'avons pas de loi zéro émission. On me l'a dit directement lorsque je suis allée au salon de l'auto de Montréal. Je suis allée voir Volkswagen, j'ai dit : Ça serait le fun qu'à la place que vous nous envoyiez des autos diesel polluantes au max, et d'ailleurs un peu frauduleuses, que vous nous envoyiez des autos électriques. Et ils ont des modèles extrêmement intéressants du côté de Volkswagen. Et j'ai dit : Comment ça se fait que vous n'en avez même pas en démonstration au salon de l'auto? Et la réponse que j'ai reçue, M. le Président, c'est qu'il n'y avait pas de modèle disponible parce qu'ils étaient tous réservés pour les États zéro émission. J'ai dit : Je comprends donc que la solution, c'est qu'on devienne également un État zéro émission. Et je crois qu'il n'y a aucune raison de retarder. Et je sais que votre prédécesseur était très réticent à une loi zéro émission. Je sais que votre collègue du côté de l'Environnement était très ouvert. Donc, j'ai l'impression qu'à l'intérieur du Conseil des ministres il n'y a pas d'entente sur ce sujet-là. Et c'est bien dommage que ça retarde. Et j'espère qu'avec la venue d'un deuxième ministre aux Transports il y aura un changement d'attitude et que vous accepterez soit d'appeler notre projet de loi, ça serait une première, ça serait le fun que vous appelliez un projet de loi de l'opposition, mais, à tout le moins, que vous déposiez, d'ici la fin de la session parlementaire, un projet de loi zéro émission. Et ça nous fera plaisir de siéger pour faire une adoption de ce projet de loi là avant la fin de la session parlementaire. Je crois que c'est nécessaire parce qu'il y a un manque de plusieurs centaines de millions de dollars pour atteindre le 100 000 véhicules. Et nous sommes d'accord avec l'objectif, mais, clairement, les moyens ne suivent pas, et l'objectif n'est pas réaliste dans la façon dont vous l'avez présenté. Ça prend plus d'argent, mais ça prend également une loi zéro émission.

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

M. Daoust : Alors, M. le Président, d'abord, on va commencer par la question des moyens. Lorsque le premier ministre a annoncé le programme d'électrification du transport, il y a d'autres personnes dans la salle qui avaient justement fait... des journalistes qui avaient fait la même mathématique que vous et qui disaient : Oui, mais il va manquer des sous. Vous n'y arriverez pas. Si vous voulez avoir cet objectif-là, vous n'y arriverez pas. Et le premier ministre, à ce moment-là, avait répondu : Écoutez, si c'est l'obstacle, à ce moment-là, on verra à ce que les moyens suivent.

Mais, d'une part, je vous dirai que, si on veut atteindre notre objectif, c'est un changement dans les mentalités qu'il faut faire, ce n'est pas qu'une contribution financière. Et je rappelle les trois grandes contraintes à l'acquisition d'une

automobile électrique, perçues ou réelles : le prix, l'autonomie, temps de recharge. Et actuellement tous les fabricants vont dans cette direction-là. J'ai rencontré la direction de Renault, qui me disait : 90 % des gens qui achètent une auto électrique l'achètent comme deuxième auto, et, au bout d'un mois, c'est devenu, dans 80 % des cas, leur première auto. Pourquoi? Parce qu'ils découvrent un outil efficace.

L'autre chose qui plaide en faveur de l'automobile électrique, c'est quand on voit de plus en plus de parcs automobiles de professionnels de la conduite, de chauffeurs de taxi, quand on voit comment le parc automobile électrique ou hybride rechargeable à Québec... je pense que le président nous disait qu'à la Coop ils ont près de 70 % de véhicules hybrides rechargeables. Ce qui a joué contre nous, c'est la baisse du prix de l'essence parce que, quand le prix de l'essence est élevé, les gens commencent à chercher des alternatives. Mais il faut avoir des changements de mentalité. Et, au cours des prochains mois, vous verrez, M. le Président, que nous apporterons certaines initiatives qui devraient nous aider à aller dans cette direction-là.

En ce qui concerne la loi zéro émission, bien, je ne suis pas un opposant à la loi zéro émission. Il faut la faire, il faut la faire correctement, mais une des règles que nous avons... D'abord, je vous rassure tout de suite, Mme la députée, il y a toujours un consensus au sein des ministres du Parti libéral. Donc, ne vous inquiétez pas, on s'entend tous sur tous les sujets toujours. Maintenant...

• (17 heures) •

Mme Ouellet : Sur celle-là, je ne vous crois pas.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Daoust : Toujours, toujours. Et, sans vouloir me défilier, mon collègue qui est le ministre de l'Environnement est le ministre responsable de mettre en place cette loi-là. Et vous pouvez être assurée que les outils dont on dispose au ministère des Transports accompagneront le ministre de l'Environnement lorsqu'il décidera de déposer cette loi-là.

Vous comprendrez avec moi que les lobbys des deux extrêmes me rencontrent régulièrement pour me faire part du grand désir qu'elles ont d'une loi zéro émission ou de l'horreur que représentera une loi zéro émission. Je présume qu'il doit y avoir un peu de moyens d'aménager ça, mais c'est une direction dans laquelle, je pense, irrémédiablement on s'en va, et je ne m'opposerai pas à ça d'aucune façon.

Le Président (M. Reid) : Il vous reste une minute, Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui. Bien, dans la minute que j'ai, je vais, à ce moment-là, me servir de ma minute pour sensibiliser le ministre des Transports sur l'électrification des autobus.

Moi, j'ai une grande préoccupation. Je trouve que ça ne va pas assez vite et je regarde... Vous savez que le Parti québécois a particulièrement travaillé sur l'électrification des autobus scolaires, et ça a coûté 675 000 \$ pour un projet de démonstration pour électrifier un autobus scolaire qui, aujourd'hui, fonctionne avec des élèves à son bord. Et cet autobus-là, c'était une plateforme existante où on a juste changé la motorisation pour moteur électrique.

Et je regarde du côté de Nova Bus, il y avait un projet de 27 millions auquel s'est ajouté 12 millions pour les tests, mais 27 millions où on devait changer l'ensemble de l'autobus pour utiliser plus d'aluminium pour finalement aboutir à un autobus où on utilise encore la même plateforme, où ils ont juste changé la motorisation. 27 millions avec le 12 millions, c'est 60 fois plus cher que l'autobus scolaire. Et, du côté des autobus municipaux, nous n'avons toujours pas d'autobus municipaux électriques fonctionnels dans nos rues.

Donc, j'aimerais que le ministre se préoccupe particulièrement de ça parce que je crois qu'il y a une disproportion. Je peux comprendre que, du côté des autobus municipaux, il y ait un peu plus de contraintes, mais il y a une disproportion flagrante en termes d'investissement puis en termes de résultat du côté de l'électrification des autobus scolaires. Et je crois qu'il y a un manque de bonne gestion dans ce projet-là.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. Nous passons à un bloc du gouvernement. M. le député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Oui, merci, M. le Président. Mais je me demandais juste si le ministre voulait réagir aux propos de la députée de Vachon.

M. Daoust : Non, ça va. Madame m'a sensibilisé, c'était l'objectif. Je me considère sensibilisé.

M. Huot : Bon, voilà une chose de réglée. Maintenant, je voulais parler de la question du prédédouanement. Il y a eu une annonce récemment par le président des États-Unis et le premier ministre du Canada, rien de moins, qui ont fait l'annonce à la Maison-Blanche le 10 mars dernier, qui ont annoncé que l'Aéroport international Jean-Lesage, l'aéroport de Québec, et la gare Centrale de Montréal... qui avaient été choisis pour l'obtention de services de prédédouanement américain en lien avec l'accord sur le précontrôle signé par les gouvernements canadien et américain. C'est une excellente nouvelle.

Je vais parler peut-être plus pour Québec. Ça fait une quinzaine d'années qu'on en parle à Québec, d'avoir un centre de prédédouanement comme ça, américain à l'aéroport. Pour Montréal, c'est très important aussi à la gare Centrale, et là c'est comme dans les deux sens, si on veut, là. Il y a un volet canadien, il y a un volet américain, là. Les deux peuvent s'appliquer pour le volet de la gare Centrale, dossier que je connais un peu moins honnêtement, étant député à Québec. C'est un enjeu important pour l'aéroport, qu'on défendait depuis plusieurs années. L'ensemble des élus, que ce soit même

au niveau municipal, au niveau provincial, au niveau fédéral, c'est quelque chose qui était très, très, très attendu. Il y a tout un historique derrière ça. Il y a eu beaucoup de représentation. Puis ça amène beaucoup d'avantages qui sont vrais aussi pour la gare Centrale, là. Il y a une réduction de temps, évidemment, pour les passagers, il y a un potentiel d'amener peut-être une deuxième liaison. J'en avais parlé l'année dernière, même, dans l'étude des crédits avec votre prédécesseur. Il y a des potentiels pour des nouvelles connexions ou de reprendre des connexions qui ont déjà existé par le passé. Donc, ça peut avoir même un impact pour d'autres destinations canadiennes, Québec, Halifax, Ottawa, évidemment. Ça devient une alternative pour ceux qui ne veulent pas nécessairement prendre l'avion, qui ne veulent pas prendre l'autobus ou leur voiture pour des trajets vers Montréal, entre Montréal-New York, Montréal-Boston, par exemple.

Et, pour Québec, ça amène un potentiel de développement. Bon, l'aéroport est déjà en très, très gros travaux, a des objectifs assez ambitieux en termes de nombre de passagers qu'on vise pour 2020. Je pense qu'on parlait de 2 millions de passagers pour 2020, qu'on veut atteindre à Québec. Mais il y a un projet actuellement de 277 millions sur la table, d'agrandissement de l'aéroport de Québec. Et on parle de changements au niveau des carrousels, des douanes, évidemment, de l'aire de restauration, les passerelles, les débarcadères, les secteurs de bagage, beaucoup plus de technologies, du libre-service. Et, dans cette enveloppe-là, on a réservé un 30 millions. On avait déjà réservé un 30 millions pour la question du centre de prédédouanement américain. Mais là peut-être juste... on précisera, là, peut-être dans l'échange, l'accord n'est pas ratifié encore parce que les législateurs doivent passer, ça vaut pour le Parlement fédéral et le Congrès américain, qui doivent passer. Donc, c'est une question de quelques semaines, quelques mois, peut-être. Je présume que c'est une formalité, mais, avec les Parlements, on ne sait jamais, n'est-ce pas? On ne sait jamais.

Mais, comme je disais, c'est très attendu. Il y aura des impacts importants, importants pour Québec, là. On a juste, par exemple, les croisières. Il y a des croisières qui font Québec, qui font Boston. On peut parler de nouvelles lignes de liaison entre Québec et Boston. Québec et New York, il y en a un petit peu, mais on peut amener des transporteurs à rabais aussi qui vont peut-être vouloir s'installer à Québec. Donc, c'est quelque chose qui est assez majeur pour nous autres ici, à Québec. Et on a eu... Le ministère des Transports a été impliqué dans ça, dans cette décision-là, parce qu'il y a eu un contrat qui avait été donné à M. Raymond Chrétien, qui a fait des représentations auprès des... qui était là comme émissaire du gouvernement du Québec pour appuyer la priorisation du projet d'aménagement de services douaniers à la gare Centrale et l'implantation du centre américain à l'aéroport de Québec.

Donc, il y a un contrat. Donc, le ministère a dépensé des sous. Donc, il y a eu des crédits qui ont été utilisés pour ça. Donc, je présume qu'on a un rapport un peu de ce qu'a fait M. Chrétien comme représentations, qu'est-ce qui a pu être fait. C'est un contrat de deux ans qui avait été octroyé. La première année n'est pas terminée, mais on est déjà très avancé. Donc, il y a sans doute un certain rapport. Je ne pense pas qu'on a utilisé l'ensemble des sommes, pour le moment, qui avaient été prévues là-dessus. Mais, comme je disais, il y a encore du travail puisque l'entente n'est pas ratifiée officiellement. Il faut l'accord des Chambres dans les deux pays. Donc, M. Chrétien aura sans doute encore du travail à faire sur ces questions-là.

Donc, peut-être avoir un petit peu un rapport de ce qui a été fait par M. Chrétien pour le moment. Et je reviendrai peut-être avec des questions complémentaires, là, par la suite.

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

• (17 h 10) •

M. Daoust : Oui. D'abord, effectivement, il y a eu une déclaration qui a été faite, d'une part, par le premier ministre du Canada puis le président des États-Unis. Ça a été une belle ouverture. Et la facilité d'un prédédouanement avant de partir sur l'avion, on en voit la grande commodité à Montréal. L'utilisation aussi des cartes NEXUS, qui font que c'est encore beaucoup plus rapide comme processus... Je vous dirais que je suis tellement vieux que je me souviens où c'était agréable de prendre l'avion. Mais aujourd'hui, avec tous les contrôles qu'on rencontre, tant par la fouille des bagages que par le procédé d'entrée à l'aéroport, quand on a le prédédouanement qui se fait à ce moment-là, vous arrivez à destination, vous le savez, et c'est fort agréable.

Mais, quand vous le faites en train, c'est parce qu'on regarde pour le train à partir de la gare Centrale, vous comprenez que le train arrête à la frontière. Et ça varie entre trois quarts d'heure et deux heures de temps d'attente pour être capable de faire en sorte que le train puisse continuer. Et ça, c'est un empêchement majeur. C'est un irritant important. Quand vous parlez des croisières, pour ceux qui ont eu l'occasion et le privilège d'en faire, vous savez souvent que le dédouanement se fait pendant qu'on fonctionne ou quand on approche d'un pays. Et notamment quand on arrive avec... par exemple, à Porto Rico, qui est un peu américain, à ce moment-là, le dédouanement se fait sur le bateau, ça ne t'empêche pas d'avancer puis ça ne t'empêche pas de descendre. Mais, dans le cas spécifique de Québec, quand on voit les grands avantages que nous avons à dédouaner dans certains aéroports, notamment Vancouver, Calgary, je ne suis pas certain, Toronto et Montréal, il faut avoir ça à Québec.

L'autre avantage qu'on a avec Québec, c'est que ce prédédouanement-là fait en sorte que tu vas avoir beaucoup plus... Québec va devenir, si vous voulez, un point de service pour Saguenay. Ça va devenir encore plus intéressant de choisir, pour une destination soleil, de choisir Québec parce que tu as le dédouanement.

Alors, c'est juste la saine activité économique que d'avoir ce centre de prédédouanement là. Et la chose que je comprends, c'est que l'aéroport de Québec, qui se modernise sur une base très régulière, sera en mesure d'accueillir ce centre-là. Il y a des choses qu'il faut y faire, puis tout ça, mais la capacité d'accueil d'un centre de prédédouanement est importante à Québec, et ça devrait se faire bientôt.

Je suis en contact avec M. Raymond Chrétien, que je connais depuis 25 ans, et il n'y a pas que lui qui joue dans ce film-là. Nous avons aussi une délégation générale du Québec à New York qui a la responsabilité de couvrir le terrain sur Washington, et je sais que là aussi ça travaille. Mais Raymond Chrétien étant l'ambassadeur du Canada à l'ONU, c'est

quand même quelqu'un de très influent là-bas et qui connaît beaucoup de monde. Alors, les choses vont dans la très bonne direction.

Ce qui va être un peu plus compliqué et qui ne le retardera pas, c'est bien sûr de faire des installations physiques. Le 11 avril dernier, j'ai eu l'opportunité d'aller visiter ce que serait le centre de prédédouanement à la gare Centrale, à Montréal, et je vous avoue que ça va être très, très, très moderne parce que, dans le moment, ça ne l'est pas du tout. Ils vont être obligés de faire un travail considérable pour amener ça. Les locaux sont disponibles, la voie ferrée est là. Tout ce qu'il faut pour que ça procède est là, mais ça doit être entièrement aménagé.

La bonne nouvelle, c'est que le site est installé, il est capable d'être sécurisé selon les normes de ce que demanderait le gouvernement américain. Mais il va falloir l'aménager parce qu'on descend dans des escaliers, on arrive sur le bord de la voie ferrée, et là, bien, il y a des ateliers un petit peu partout qui seront transformés, je présume, en boutiques, en salles d'attente, en locaux. Mais on est vraiment dans les infrastructures de la gare Centrale.

Alors, je vous rassure tout de suite à l'effet que le gouvernement américain a aussi intérêt à ce que ça se produise. Pour lui, c'est d'amener des touristes chez lui. Alors, pour nous, c'est la même chose, c'est d'amener des touristes chez nous, mais, dans le cas du gouvernement américain, c'est moins incident, mais, pour le gouvernement du Québec, c'est d'offrir aussi cet avantage-là de redonner un peu de confort dans tout le dossier du transport parce qu'un aéroport, c'est compliqué, vous le savez, entrer. On est dans un monde fort différent. On est loin, loin, loin de l'époque de *Mad Men* où tu rentrais en avion avec ton scotch et ta cigarette. On est aujourd'hui sur une planète fort différente où les gens qui te regardent ne te regardent pas comme si tu étais quelqu'un de facile, alors ils ne sont pas faciles, eux non plus. Il faut avoir ces sens de pré-développement là, c'est fondamental pour la fluidité de la circulation par avion et par train.

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

M. Huot : Oui, merci, M. le Président. Ça, le ministre n'a pas à tenter de me convaincre, je sais que c'est fondamental pour Québec et je peux présumer de la nécessité d'avoir ça à la gare Centrale aussi à Montréal.

Pour Québec, comme je l'ai mentionné tantôt, il y a un projet de 277 millions qui est sur la table, d'agrandissement, modernisation de l'aéroport. Une autre phase, là, on se souvient de travaux qui avaient débuté en 2006 à Québec. 2008, on avait inauguré l'aéroport international de Québec. Donc, depuis ce temps-là, on modernise constamment. L'aéroport remporte même des prix de satisfaction. Régulièrement, là, il y a des prix selon les différentes catégories de grosseur d'aéroport ou de nombre de... C'est classé par nombre de passagers qu'on reçoit annuellement.

Donc, dans le 277 millions, je vous l'avais dit au départ, bien, il y a un 30 millions qui avait déjà été planifié pour ce centre-là de prédédouanement. Et ça, ça n'a pas d'impact, je pense, pas à ma connaissance, en tout cas, sur le ministère des Transports en termes de dépenses. L'aéroport a financé en partie par elle-même ses projets et avec le gouvernement fédéral. À ma connaissance, le gouvernement provincial n'a pas eu à mettre de sous, mais je n'en suis pas certain à 100 %.

Mais, pour ce qui est... Donc, il n'y a pas de nouveaux crédits, là, pour la question du centre de prédédouanement. Mais ce qui m'intrigue aussi, c'est la question du partage des coûts, comment ça fonctionne, la question du partage des coûts, par exemple, pour la gare Centrale. Le gouvernement américain, vous l'avez dit, M. le ministre, a intérêt à ça. Le ministère des Transports, évidemment, devra investir aussi, mais le fédéral va être appelé à investir aussi dans ça.

Mais est-ce que le gouvernement des États-Unis devra mettre de l'argent dans ça? Peut-être l'aménagement de ses propres douanes, ça, c'est peut-être lui qui doit mettre ça, mais juste quelques mots sur... Québec, dans ma tête, c'est assez réglé, là, les sommes sont déjà budgétées, sont déjà réservées par l'aéroport de Québec. Puis j'invite les gens, ceux qui sont intéressés, il y a un super beau site, YQB 2018.com, pour voir tous les détails de ce qui s'en vient à l'aéroport de Québec, très intéressant. Mais, pour ce qui est de la gare Centrale à Montréal, un court mot, là, quelques explications sur ce qui s'en vient avec le partage des coûts entre les ordres... bien, disons les quatre... il y a quatre joueurs, peut-être : la ville de Montréal, le ministère des Transports et le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral et le gouvernement des États-Unis.

M. Daoust : D'abord, prenons trois types de dépenses. Il y a des dépenses... l'analyse, l'étude du projet actuellement, et ça, il y a des sommes importantes qui ont été mises dans ça mais qui ont été, à ma connaissance, beaucoup faites par le gouvernement américain. Maintenant, je pense qu'il commence à avoir étiré l'élastique budgétaire, de sorte que ce sont des discussions, là, qui doivent avoir lieu avec le gouvernement américain.

Le gouvernement canadien, quand on parle de douanes et assises, c'est une juridiction fédérale. Et là il y a deux sortes de dépenses. Il y a le CAPEX et l'OPEX, il y a ce qu'on capitalise, les investissements, les travaux qu'on devrait faire, puis après ça il y a l'opérationnalité de ça. Et la véritable grosse dépense, je vous le dis tout de suite, c'est l'opérationnalité de ça parce que, quand vous avez des douaniers américains qui doivent être en résidence ici avec des primes d'éloignement, avec des retours à domicile, avec des logements, avec ce que ça veut dire pour les enfants à l'école. Ça, là, un employé comme ça aux douanes, ça coûte cher. Et vous savez comme moi qu'on n'aime pas ça, attendre longtemps à la douane, alors on veut en avoir plus qu'un qui fait en sorte qu'on peut accéder à l'avion. Et ça veut dire aussi travailler sur plus qu'un poste de travail. Normalement, quand tu couvres... je comprends que, peut-être, le soir, il y en a moins, mais il y a au moins trois postes de travail de huit heures. Il y a au moins l'équivalent de trois postes sur quatre. Sur 168 heures, là, on parle certainement de 100, 125 heures de présence. Ça veut dire trois postes de 35 ou 40 heures sur les 168 heures que dure une semaine.

Alors, ça, pour le gouvernement américain, c'est cher. Je suis persuadé que c'est une de leurs préoccupations parce qu'à l'aéroport, à l'arrivée, ils n'en ont pas plus à cause de ça. Donc, c'est une dépense additionnelle. Il y a les compagnies de train, il y a les compagnies aériennes qui en tirent un avantage, et je pense qu'elles seront appelées aussi à contribuer.

Maintenant, je sais que mon sous-ministre adjoint a certaines informations à ce sujet-là, et il pourra certainement compléter ma réponse.

Le Président (M. Reid) : M. Meloche.

M. Meloche (André) : Oui. La réponse du ministre est fort complète. J'ajouterai simplement que le coût important va être l'aménagement des locaux à la gare Centrale, c'est vrai également pour aéroport Jean-Lesage.

Maintenant, il y a plusieurs joueurs, comme le ministre l'indiquait. Il y a l'exploitant, Amtrack, il y a également l'État de New York, le Vermont, dépendant si on reprend un train vers le Vermont. Je dirais qu'il y a d'autres joueurs, dans les États américains, qui vont être appelés à contribuer avec le gouvernement du Québec. Maintenant, le problème particulier de la gare Centrale, c'est qu'on veut y faire également le prédédouanement américain, mais également la douane canadienne qui doit être faite là également. Donc, c'est un projet qui est fort complexe, il est encore trop tôt pour dire ça va coûter combien puis comment le partage va se faire, mais chacun va gagner dans ce projet-là, tant l'usager, l'exploitant... la ville de Montréal va être une grande gagnante de ça.

Alors, il est encore trop tôt, et c'est pour ça qu'on a quand même un négociateur, un représentant hors pair en la présence de M. Raymond Chrétien, et ça va continuer dans la prochaine année, les discussions pour finaliser les coûts du projet.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Dubuc, il vous reste 3 min 30 s.

M. Simard : Ah oui! Est-ce que je peux revenir à l'autre bloc, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Bien... Oui, vous pouvez commencer, peut-être, oui.
• (17 h 20) •

M. Simard : Je peux commencer, oui.

Bon, M. le ministre, je veux vous parler un petit peu... ce matin, vous avez terminé justement avec le sujet que je veux élaborer après-midi, le pont Dubuc, M. le Président, parce qu'il faut bien comprendre que, dans ma région, comme j'expliquais ce matin, c'est une infrastructure qui est extrêmement importante, tout aussi importante que les ponts à Montréal, là, parce qu'en réalité c'est la rivière Saguenay qui divise le secteur nord du secteur sud, et, véritablement, le secteur nord est de plus en plus en développement, et ça cause problème majeur. Et là-dessus, bien sûr, M. le Président, c'est sur ce sujet-là que je voudrais parler au ministre.

Vous savez, le 9 décembre 2003... 2013, pardon, il y a un incendie du pont. Bien, moi, quand j'ai appris ça le 13 décembre, le pont Dubuc est en feu, j'ai dit : Voyons! C'est une farce. C'est un poisson d'avril au mois de décembre. Ce n'est pas possible. Mais c'est un fait, M. le Président. En pleine nuit, le pont était en rénovation, et puis le contracteur avait des infrastructures qui ont passé au feu, qui ont fait passer le pont au feu. Et il a été fermé pendant, je vous dirais, deux semaines, alors qu'il y a au-dessus de 50 000 voitures, maintenant, qui passent sur ce pont-là journalièrement. Vous allez comprendre que c'était tout un émoi. Et ceux qui transportent... et également les transporteurs qui transportent les marchandises, les travailleurs qui traversent ce pont-là... et ça causait un problème majeur. Et, bien sûr, il y a eu des rénovations, mais il y a eu aussi, je vous dirai, un contentieux là-dessus avec le constructeur.

Je voudrais, dans un premier temps, vérifier avec le ministre si les actions ont été entreprises et si on a des nouvelles par rapport à, d'abord, la première réclamation, qui était de 1 533 827 \$, si on a reçu ces sommes-là ou encore si on est pour les recevoir bientôt et également il y a d'autres choses qui n'ont pas été incluses dans ce montant-là, c'est des sommes réclamées, elles sont partielles, et ça n'inclut pas la peinture de la section du pont endommagée, ça n'inclut pas non plus le 591 000 \$ par rapport à la sécurité et une autre réclamation. J'aimerais savoir rapidement si le ministre peut nous dire... Est-ce qu'on a eu des nouvelles là-dessus?

Le Président (M. Reid) : 30 secondes... une quarantaine de secondes.

M. Daoust : Une quarantaine de secondes. En fait, le 9 décembre 2013, bien sûr, il y a eu le feu, mais l'incendie, le 27 novembre 2014, le ministère du Transport a transmis une mise en demeure à l'entreprise de Construction CGP. Le ministère des Transports réclamait à ce moment-là 1 533 000 \$, et l'entrepreneur avait 30 jours pour verser les sommes réclamées, à défaut de quoi le ministère entreprendrait, c'est ce qu'on avait dit dans le temps, des procédures judiciaires pour réclamer ce qui nous était dû. Et la mise en demeure a été ensuite transférée à l'assureur de l'entrepreneur. Les sommes réclamées sont partielles. Comme vous le disiez tantôt, il y a le pont, et il est un peu moins cher à peindre que d'autres ponts, mais c'est quand même 591 000 \$ qui a été réclamé par la suite. Et les démarches actuellement sont en cours avec le contentieux pour initier les poursuites judiciaires parce que le dossier est en cours d'analyse avec l'avocat du Procureur général du Québec. On doit passer par lui. Les factures ont été transmises, bien sûr, à la fin juillet 2015, et le processus judiciaire, parce que l'entreprise ne nous a payés, suit son cours.

Le Président (M. Reid) : Merci, monsieur. Le bloc est terminé. Nous allons passer maintenant aux trois derniers blocs, le dernier bloc pour chacun des partis. C'est des blocs qui ont une longueur qui dépend des temps qui restent et des temps qui ont été utilisés, non utilisés. Alors, nous commençons par le deuxième groupe d'opposition avec un bloc de 11 min 40 s. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, je voulais revenir au niveau du PQI, M. le Président. Alors, tantôt, quand j'ai posé les questions, la sous-ministre a répondu qu'au niveau, là, des frais généraux qui incluent la main-d'œuvre et les différents coûts, il avait été rajouté maintenant aux estimés, mais elle a bien dit depuis deux ans. Alors, la réponse qu'on avait antérieurement, c'était depuis cette année. Tantôt, elle a répondu : Depuis deux ans.

Une voix : ...

M. Surprenant : Mais je veux... C'est pour ça que je veux avoir des précisions. C'est-à-dire cette année seulement ou c'est effectivement depuis deux ans? Soyons transparents, là. Là, on veut comparer les coûts. On a vu une forte croissance, une explosion des estimations. Et là ce qu'on comprend, d'après vos propos de tantôt, l'explosion ne serait pas due, finalement, à l'inclusion de ces frais généraux là parce qu'ils y étaient déjà l'année passée. Donc, c'est vraiment une explosion des coûts, là. On ne peut pas attribuer cette hausse de coûts là à l'insertion de ces coûts-là, elle l'était déjà l'année passée, ce que vous avez dit tantôt. Donc, c'était une observation, tout simplement, M. le Président.

J'ai une autre question pour le ministre. Au niveau du PQI, on fait état année après année des projets de plus de 50 millions. Alors, on parle au total, là, par contre, au niveau des projets, d'à peu près 17... pardon, 17 milliards de travaux, dont 8 milliards, environ, 8,1 milliards concernent des projets de plus de 50 millions. Donc, il y a environ 9 milliards des projets dont on n'a aucune idée ce qu'ils en sont.

Dans le gouvernement de transparence qui a été élu en 2014, et j'ose croire que vous prenez un peu plus d'information que ça sur les travaux... en fait, nous donner de l'information sur les travaux, les projets, donc, de moins de 50 millions, à tout événement. Peut-être pas les petits de 1, 2, 3 millions, mais peut-être de dire : 10 millions à 50, bien, on va aussi faire état de transparence. Alors, est-ce qu'on pourrait avoir également, donc, la liste de ces projets-là, M. le ministre?

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

M. Daoust : Alors, M. le Président, sur la première question relative aux dépassements de coûts qui auraient explosé, je vais laisser ma sous-ministre vous apporter peut-être plus de précisions parce que je ne crois pas qu'il y a eu une explosion des coûts de cette façon-là. Je pense que peut-être que dans les dates, là, peut-être qu'on aurait dû inclure l'autre année. Mais je vais laisser la sous-ministre apporter réponse.

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

M. Surprenant : ...donner une réponse de 15, 30 secondes, rapide, s'il vous plaît.

Le Président (M. Reid) : Mme Savoie.

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, effectivement, je dis dans la deuxième année parce que, l'année passée, on avait commencé, avec le Trésor, à retirer de l'enveloppe centrale et à l'appliquer pour cette année, puis je me souviens qu'on l'avait fait pour Turcot parce qu'il y avait eu des questions, d'ailleurs, sur Turcot, mais c'est effectivement la première année. Et on ne peut pas du tout imputer une explosion d'estimés quand on a passé d'une réserve centrale des coûts à l'appliquer de façon plus précise à chacun des projets, des coûts de financement et de contingentement.

Le Président (M. Reid) : ...

M. Surprenant : Oui, une autre question, d'abord. À cet égard précis là, au niveau des frais généraux, pour l'échangeur Saint-Pierre, vous parlez de 35 millions de frais généraux. Est-ce bien le bon chiffre, là? C'est énorme.

Mme Savoie (Dominique) : On peut... M. le Président, on va le valider, là, mais, normalement, les frais généraux, ça inclut plusieurs choses, ça fait que... C'est un gros projet, aussi, l'échangeur Saint-Pierre. Il faudrait voir, là, avec M. Caron.

Le Président (M. Reid) : M. Caron.

M. Caron (André) : Pour ce qui est de l'échangeur Saint-Pierre, il y en a 17 millions qui concernent les frais généraux. Les frais généraux sont estimés environ à 15 % des coûts du projet. On vous a mentionné qu'ils étaient dans une enveloppe. Donc, vous avez les frais de financement, les frais administratifs, la rémunération et également les travaux connexes. Et l'autre élément, à partir du moment où on fait une évaluation annuelle des travaux, à partir du moment où les travaux sont déplacés, on s'assure d'avoir la structure la plus sécuritaire possible et, en conséquence, on fait les ajustements des travaux qui sont requis en fonction puisque l'ensemble de la réfection de ce projet-là va être fait dans un horizon plus loin.

M. Surprenant : Je vous remercie de la réponse.

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

M. Surprenant : Est-ce que je pourrais vous demander de déposer ces informations, s'il vous plaît?

M. Caron (André) : Sur la différence des coûts?

M. Surprenant : Vous pouvez les envoyer au secrétariat, s'il vous plaît? Oui?

M. Caron (André) : Oui.

M. Surprenant : Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Surprenant : Puis au niveau, donc, de la liste, M. le ministre, des projets de moins 50 millions, s'il vous plaît.

M. Daoust : Alors, je pense que mon sous-ministre a la liste de certains de ces projets-là. Il faut se rappeler que, dans le PQI, ce ne sont pas que des projets de transport. Il y a des immobilisations dans les hôpitaux, par exemple, hein, on en voit beaucoup. Mais on va essayer de vous trouver, actuellement, là, certains de ces travaux-là...

M. Surprenant : ... également.

M. Daoust : Oui. Est-ce que...

M. Surprenant : Au secrétariat. Vous ne les avez pas en main présentement?

M. Caron (André) : Peut-être mentionner qu'à l'intérieur du PQI, ce qui est publié en fonction des différentes étapes, donc, à l'étude, planification, égalisation, c'est les 50 millions et plus. Et effectivement les moins de 50 millions, ils ne sont pas inclus dans le PQI, mais s'il y a des projets qui pourraient être identifiés...

M. Daoust : Est-ce qu'on pourrait identifier... on va vous en identifier, je ne le sais pas, peut-être une dizaine, simplement, pour que vous sachiez de quoi il s'agit.

M. Surprenant : Idéalement, on aimerait avoir la liste complète, idéalement, puis on vous demande d'être le plus généreux possible, le plus transparent possible.

Je vais passer à une autre question maintenant, M. le Président. Il nous reste peu de temps. Combien de temps nous reste-t-il?

Le Président (M. Reid) : 6 min 30 s.

M. Surprenant : Six minutes? Donc, je vais laisser à mon collègue l'occasion de poser une question, si vous permettez.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Borduas, à vous la parole.

M. Jolin-Barrette : Oui, merci, M. le Président. Bonjour, M. le ministre. Ça me fait plaisir de vous voir en commission parlementaire. Je vous promets, ça va être moins long que le projet de loi n° 37 aujourd'hui.

Une voix : ...

• (17 h 30) •

M. Jolin-Barrette : Bon, M. le Président, dans le comté de Borduas, il y a trois villes qui réclament depuis plusieurs années l'implantation d'une voie réservée. Donc, actuellement, les municipalités de McMasterville, de Beloeil et de Mont-Saint-Hilaire réclament l'implantation d'une voie réservée entre Saint-Basile-le-Grand... entre la rue Parent et le territoire de la ville de Beloeil de façon à favoriser la mobilité collective, la mobilité durable.

Donc, la direction régionale de la Montérégie nous a informés que, présentement, ils n'évaluaient pas qu'il y avait un trafic suffisant. Pour les gens qui habitent à McMasterville, qui habitent à Beloeil, qui habitent à Saint-Hilaire et qui prennent le transport en commun pour aller travailler, ça permettrait de dégager, d'avoir une voie réservée, et d'autant plus que, sur le territoire de la municipalité de McMasterville, l'emplacement est déjà disponible, et c'est déjà asphalté. Donc, on pourrait implanter une voie réservée à très court terme. Et c'est vraiment une demande historique du milieu depuis plusieurs années.

Donc, je trouve que ça serait extrêmement pertinent si le ministère des Transports allait de l'avant avec un tel projet et priorisait un projet de mobilité durable comme celui-ci parce qu'il faut dire que les populations dans les villes de McMasterville, de Beloeil et de Mont-Saint-Hilaire, au cours des 10, 15 dernières années, ont littéralement explosé. Il y a beaucoup plus de gens comparativement à l'infrastructure routière qui est en place, qui a été conçue au cours des dernières années.

Donc, est-ce que c'est votre intention de développer et d'implanter une voie réservée sur le territoire de la municipalité de McMasterville jusqu'à Beloeil?

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

M. Daoust : Oui. Ce que je comprends, M. le Président, c'est sur la 116, à partir de la rue Parent jusqu'à McMasterville, actuellement. Et vous savez qu'en amont de ça il n'y a pas plus de voies non plus. Il n'y a pas de voie

réservée, à ma connaissance, entre la rue Parent et le boulevard Montarville, par exemple, à Saint-Bruno ou jusqu'à l'accès de la 30.

M. Jolin-Barrette : Si vous me permettez, M. le Président, il y a un projet de l'AMT d'implanter une voie réservée. À cet effet-là, les travaux vont être effectués à l'été 2016.

M. Daoust : Oui. Et, bien sûr, on va commencer... Voyez-vous, ça ne nous donne rien d'avoir une rue étroite qui, à un moment donné, élargit. Plus ça va... Le trafic fait exactement l'inverse en partant de Montréal. J'ai résidé à Saint-Basile-le-Grand pendant 30 ans, alors j'ai une bonne idée, là, de ce dont on parle. Le trafic arrive de Montréal et il rétrécit à Saint-Bruno, rétrécit à Saint-Basile pour s'en aller par la suite à McMasterville, Beloeil, et Saint-Hilaire. Je ne suis pas en désaccord avec ce que vous demandez, mais il faut quand même commencer par avoir ce qui est en amont, là où le trafic est plus important. On va commencer par faire cette partie-là, puis après ça on progressera vers des zones où la population est importante, mais elle est quand même moindre.

M. Jolin-Barrette : Un simple commentaire, M. le Président, je vous dirais que la population a véritablement augmenté, et, vous savez, le matin, il y a énormément de trafic sur la 116. Il y a des nouvelles lumières qui ont été installées, notamment boulevard du Millénaire à Saint-Basile, boulevard William-McMaster à McMasterville. Donc, j'invite vraiment le ministre à se pencher sur le dossier. Et le tout pourrait se faire de façon cohérente, de façon à avoir une stratégie de mobilité durable dans l'axe Saint-Hyacinthe—Longueuil. Je l'invite à le faire.

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

M. Daoust : Tout simplement pour commenter sur ça, on n'est pas en désaccord avec ça, comprenez-moi bien, là, mais il faut le faire dans un plan-cadre, c'est juste ça qu'on veut dire. Et actuellement l'étude est en train de se faire de ce côté-là si ça peut vous rassurer. D'ailleurs, au salon bleu, vous m'aviez déjà sensibilisé à ça. Et naturellement, comme je m'occupe de toutes les demandes qui sont faites, on avait déjà commencé à faire une étude.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, je sens que le député de Groulx a encore des questions à poser en bon nombre.

M. Surprenant : C'est pas mal la dernière, un nouveau sujet, mais le collègue, tantôt, a parlé de l'autoroute Laurentienne, moi, je vais vous parler des Laurentides.

Alors, on a une problématique, en fait, qui semble être la plus pointue dans l'ensemble du Québec au niveau de mobilité réduite, en fait, là, sinon inexistante au niveau du transport sur la couronne nord. On comprend que, pour la couronne sud comme pour le Train de l'Ouest, la Caisse de dépôt, elle va vous aider, mais, au niveau de la couronne nord, là, on a un problème qui est plus criant, à mon avis, que — les données le démontrent, d'ailleurs — partout ailleurs, mais il n'y a rien qui se passe. Il y a des résolutions qui sont envoyées de la part de la CIT, de la MRC pour voir qu'est-ce qui se passe sur la 15, qu'est-ce qui se passe sur... Est-ce que la 19 va se faire? Il y a un comité qui vient de se créer pour la 13 aussi, pour réactiver les choses, mais on n'avance toujours pas, puis les autos non plus n'avancent pas sur la 15 en particulier.

Alors, est-ce qu'il y a des projets, un projet qui pourrait aboutir rapidement? Tout le monde est en faveur du covoiturage, du transport collectif, mais encore faut-il qu'ils aient de la place pour circuler, qu'il y ait des voies pour ça. Qu'entendez-vous faire rapidement pour désengorger le réseau sur la couronne nord, M. le ministre?

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

M. Daoust : Alors, oui, alors, brièvement, j'ai rencontré la coalition pour la 19 récemment, et actuellement il va y avoir une voie réservée sur la 15, et l'étude a été faite par l'AMT pour une voie réservée entre Mirabel et le métro Montmorency. J'ai parlé tantôt qu'il faut qu'on ait une toile, il faut qu'on soit capables de se déplacer. Il y en a quatre déjà en utilisation sur les accotements de région la de Laval. Le pont Gédéon-Ouimet ne permet pas l'ajout d'une voie pour le moment. On pourra l'inclure quand il va y avoir une réfection, de 2020 à 2025, parce que ce qu'on me dit, c'est que le pont Gédéon-Ouimet, il ne le prend pas, n'a pas cette capacité-là. Alors, en attendant la voie réservée sur le pont jusqu'au métro, l'AMT va recevoir le O.K., mais on va regarder si on peut ajouter toute la notion de véhicule électrique puis de covoiturage.

M. Surprenant : C'est une solution qui pourrait être appliquée. D'ailleurs, dans l'étude, qui date de 2012, d'ailleurs, ils en parlent, que ça peut être en plusieurs tronçons. On parle effectivement du pont Gédéon-Ouimet du métro Montmorency, il pourrait avoir une voie réservée qui serait peut-être même moins de 50 millions au niveau de la dépense. Alors, je pense, ça pourrait se faire rapidement. Puis, à la limite, je le répète, je l'ai déjà mentionné, le Fonds vert permet ce genre d'investissement là dans la mesure où ça réduit des gaz à effet de serre. Ça peut être calculé, il y a de l'argent, si le gouvernement n'en a pas, il y en a dans le Fonds vert. Il faut que ça se passe. Les gens n'en peuvent plus sur la couronne nord.

Le Président (M. Reid) : Un commentaire de 20 secondes, si vous voulez. Merci.

M. Daoust : Non, je pense qu'on se comprend bien là-dessus, là. L'intention, c'est nettement d'aller dans cette direction-là. Il faut simplement voir la faisabilité.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous passons au dernier bloc de l'opposition officielle pour les crédits Transports, un bloc de 8 min 30 s.

Mme Ouellet : On va y aller avec toute une série de petits sujets.

Donc, transport par train, très important parce que je sais qu'il y a une partie de ça qui est de la compétence du Canada, mais, quand même, depuis Mégantic, je pense qu'on a, tout le monde, été sensibilisé au Québec. Et nous avons fait une demande d'information, à la question 67, pour avoir la liste des accidents ferroviaires au Québec pour chaque année depuis 2003. Et pourquoi nous demandons depuis 2003? Parce que c'est pour être capable d'avoir une évolution parce qu'on a de plus en plus de transport de pétrole, donc de la matière dangereuse qui est explosive, on l'a vu à Mégantic. Et malheureusement on a eu une information extrêmement incomplète en deux tableaux. Le premier tableau, on ne nous a donné seulement que les chemins de fer et sites industriels relevant de la juridiction du Québec, alors qu'on sait que la majorité relève du Canada. Et je crois que le ministère est en mesure de nous fournir les informations aussi des chemins de fer relevant du Canada puisqu'au tableau II vous nous avez donné les passages à niveau relevant tant du Québec que du Canada.

Donc, moi, je vous demanderais : S'il vous plaît, quand on vous demande des informations, lors des crédits, ce n'est pas banal. Moi, je peux vous dire que j'ai pris le temps de toutes les lire, les réponses. Et d'ailleurs j'inviterais les gens du Transport à regarder comment les gens de la Stratégie maritime ont fait leurs questions. Beaucoup plus facile de consultation que les informations en vrac que vous nous avez envoyées. Ça fait qu'une bonne pratique pour l'année prochaine, ça serait le fun, ça serait beaucoup plus pratique.

Donc, est-ce possible de nous donner l'information pour les accidents ferroviaires au Québec depuis 2003 pour l'ensemble des rails?

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

M. Daoust : ...

Le Président (M. Reid) : Mme Savoie?

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, malheureusement, on n'a pas l'information. Sûrement que Transports Canada pourrait vous la donner. L'information pour les passages à niveau pour Québec, Canada, on les a parce que ça vient des accidents, et c'est la SAAQ qui nous les fournit. Mais, pour les incidents sur les chemins de fer et sites industriels qui relèvent de la compétence fédérale, malheureusement, on ne les a pas.

Mme Ouellet : Je comprends que ça relève du fédéral, mais je suis assez surprise de votre réponse parce que je ne m'explique pas comment ça se fait que le gouvernement du Québec, même si c'est une compétence canadienne, ne suit pas ce sujet-là étant donné que ça a des impacts très clairs du côté de la sécurité civile. Donc, il me semble que, même si c'est d'une compétence canadienne, il serait tout à fait normal que le ministère des Transports du Québec reçoive régulièrement l'information de Transports Canada.

Écoutez, moi, je m'adresse au ministère des Transports du Québec et je crois que j'aimerais ça, si vous êtes d'accord, de prendre l'engagement aujourd'hui de faire les démarches auprès du gouvernement du Canada pour commencer, vous aussi, à suivre les accidents de chemin de fer parce qu'on sait qu'il y a une croissance phénoménale du transport par train de pétrole, et je pense que ce serait tout à fait normal que le gouvernement du Québec s'intéresse à cette question-là, étant donné que, lorsqu'il y a des accidents, bien, c'est sur le territoire du Québec que ça se passe puis c'est au gouvernement du Québec que ça risque de coûter très, très cher. Et les accidents, bien, c'est la sécurité civile des citoyens du Québec qui est en cause.

Donc, est-ce que vous seriez d'accord de prendre un engagement de faire les démarches auprès du gouvernement du Canada et de nous fournir les chiffres?

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

M. Daoust : M. le Président, vous savez, on blâme beaucoup le système fédéral-provincial à cause de ses duplications. Si on commence à refaire le même travail que le fédéral, on tombe dans le piège qu'on nous reproche d'avoir.

Ce que je vous dirai simplement, c'est que le gouvernement du Québec est responsable de 27 % des 6 300 kilomètres de réseau ferroviaire au Québec. On ne le suit pas, mais je répète ce que disait Mme Savoie, c'est qu'il est sûrement possible, par loi d'accès à l'information... ils ont aussi... ce n'est pas une boîte secrète, le gouvernement fédéral. Simplement demander au ministère des Transports fédéral cette information-là, et je suis persuadé qu'ils vont lui fournir.

Alors, moi, je ne veux pas recommencer ce qui se fait déjà dans une autre juridiction. Je pense qu'on en a plein nos souliers aussi, du mandat que nous avons actuellement. Mais je vous répète qu'il y a près de 75 % du réseau ferroviaire du Québec que nous ne contrôlons pas, sur lequel nous n'avons pas d'information. Alors, je veux collaborer, mais, en même temps, j'ai suffisamment d'ouvrage ces temps-ci sans m'en donner qui est déjà fait par une autre juridiction.

• (17 h 40) •

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

Mme Ouellet : Bien, un jour, on n'aura plus deux juridictions, on n'en aura qu'une seule, ça va faciliter les choses. Mais je suis assez surprise que vous me dites... vous avez suffisamment de travail parce que vous avez tout un ministère

qui travaille pour vous. Et nous, nous n'avons que les moyens... une partie d'un chercheur. Mais, en tout cas, je trouve que c'est dommage parce que c'est vous qui avez justement la main-d'œuvre pour nous procurer ces informations-là, et là vous nous envoyez dans un dédale des demandes d'accès à l'information.

Je vais changer de sujet, toutefois, et je vais aller du côté du Fonds vert. Une question très rapide : Il y a eu un rapport dévastateur concernant la gestion du Fonds vert, qui pointait du doigt spécifiquement le ministère des Transports du Québec, au printemps 2014, et le suivi de 2016. Et, sur le suivi, encore dévastateur. Donc, pas de rectificatif qui a été mis en place par le MTQ. J'aurai une question très simple : À la question 81, nous avons demandé, là, les transferts du Fonds vert en direction du MTQ. On a une liste de programmes, un, deux, trois, quatre, cinq, six programmes. Est-ce que c'est possible pour vous de nous fournir, pour chacun des programmes, l'impact en termes de diminution de gaz à effet de serre des montants qui ont été émis? Parce que l'argent qui provient du Fonds vert doit se refléter en diminution des gaz à effet de serre, et donc est-ce qu'on pourrait avoir, pour chacun des programmes, l'impact en termes de GES diminués?

Moi, je sais, lorsque j'étais ministre du côté des Ressources naturelles, nous les quantifions pour chacun des projets, pour chacun des programmes, les GES qui étaient diminués, pour chacun des projets qui étaient subventionnés à partir du Fonds vert. Donc, j'imagine que, du côté du MTQ, vous l'avez pour chacun des programmes. Donc, est-ce possible d'avoir le chiffre pour chacun des six programmes?

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

M. Daoust : Encore une fois, c'est un jeu qui est technique. Je vais laisser les spécialistes du ministère, notamment la sous-ministre, répondre à la question, si vous permettez.

Le Président (M. Reid) : Mme Savoie.

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, pour plusieurs des programmes, effectivement, du Fonds vert, financés par le Fonds vert, on a des cibles de GES et on en fait la reddition de comptes dans notre rapport annuel de gestion. Donc, il n'y a aucun problème à fournir l'information.

Pour le financement du transport collectif avec les sociétés de transport, ce sont des cibles de hausse d'achalandage que nous avons convenu avec le ministère de l'Environnement. Donc, ça aussi, on pourra les rendre disponibles. Mais il faut juste faire la nuance parce que ce n'est pas toujours que des cibles de GES. À certains moments, c'est des cibles de hausse d'achalandage du transport collectif, et c'est ce qu'on a pour les programmes de transport collectif.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme la députée de Vachon, il vous reste une minute.

Mme Ouellet : Et on pourra avoir ça, mettons, dans un horizon d'un mois, si c'était possible? J'imagine que c'est raisonnable pour le ministère, un mois. Et dernière question concernant le Fonds vert : Par exemple, si je prends les deux premiers programmes qui sont les plus gros, le programme d'aide au développement de transport collectif, le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, est-ce que vous pouvez me confirmer que ces montants-là ne servent pas à financer des activités récurrentes?

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

M. Daoust : Encore une fois, M. le Président, je dois m'en remettre à des gens pour qui c'est le métier.

Le Président (M. Reid) : 20 secondes, M. Savoie.

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, les sommes visent l'augmentation de l'offre de services. Ce sont des projets qui sont soumis par les sociétés de transport. Donc, c'est, par exemple, 28 % d'achalandage de 2006 à 2014, donc ce sont des sommes qui sont versées pour la hausse, le nombre d'autobus qui sont sur la route, l'utilisation de la hausse de l'achalandage. C'est comme ça qu'on fait la reddition de comptes avec les sociétés de transport pour ces programmes-là.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, le bloc est terminé. Nous allons passer au dernier bloc du gouvernement. C'est un bloc de 12 minutes, presque 13. M. le député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Je vais le faire rapidement parce qu'effectivement, comme notre collègue de Vachon, on aimerait avoir un peu plus de temps. On a encore beaucoup de questions à poser au ministre.

Une voix : ...

M. Bourgeois : C'est encore drôle. Nous aussi, on a beaucoup de questions, Mme la députée. M. le Président, rapidement, un enjeu fort important pour notre région de l'Abitibi-Témiscamingue, mais aussi qui est en lien avec la région du Nord-du-Québec, c'est tout l'aspect du programme d'aide au développement du transport collectif. Les transporteurs, en l'occurrence, notre transporteur chez nous, qui est transport Maheux, sur sa ligne principale, entre Rouyn-Noranda... qui passe par Val-d'Or et qui se rend à Montréal, vit une problématique, ne génère pas assez de profits pour supporter tout le transport interrégional. Et ça, ça cause un sérieux problème dans chacune des petites localités,

les populations qui ont besoin de se déplacer. On n'a pas de service de transport en commun. On a vraiment besoin d'un programme pour supporter ces acteurs-là.

Donc, M. le ministre, rapidement, est-ce que vous allez être au rendez-vous pour nous aider dans cet enjeu-là qui, comme je vous le dis, là, touche également la région Nord-du-Québec?

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

M. Daoust : D'abord, le ministère, c'est clair, est préoccupé de tout ce qui est transport interurbain. On suit ça de près. À cet égard-là, il y a un groupe de travail qui a été mis sur pied par le ministère et qui est composé de différents intervenants. Il s'est réuni, d'ailleurs, à l'automne 2015 pour partager des constats sur l'encadrement législatif réglementaire du transport interurbain. Ça fait partie beaucoup de nos responsabilités. Les services de transport interurbain par autobus, ce n'est pas seulement une liaison quotidienne entre les grands centres urbains, mais ça permet aussi, et vous le savez, de répondre à des besoins régionaux parce qu'il y a plusieurs arrêts.

Le service est important, ça permet aussi de contrer la dévitalisation des territoires. J'ai toujours dit qu'un territoire, tu dois l'occuper. C'est ton territoire, et tu dois l'occuper. Et on veut éviter aussi l'isolement des populations plus rurales, répondre aux besoins de différentes clientèles et d'accroître la mobilité des personnes, personnes qui sont des aînées ou personnes qui sont des jeunes, personnes qui n'ont pas d'autre moyen de transport que ces moyens-là, qui ne sont pas motorisées.

Le ministère a différents programmes, des programmes d'aide pour accompagner les collectivités qui veulent s'impliquer financièrement pour maintenir un niveau de service voulu, dont le PADTC, qui est financé par le Fonds vert. C'est un des programmes qui a été mentionné tantôt. Dans le cadre du PADTC, le ministère peut encore soutenir, à la lumière des demandes qui lui sont adressées, des services qui sont mis en place pour pallier les réductions des services, par exemple, d'Orléans Express qu'on connaît. Deux demandes de reconduction d'aide financière ont déjà été adressées au ministère pour la ville de La Tuque et la municipalité régionale de comté de Maskinongé.

PADTC 2016, bon, on y retrouve des mesures qui peuvent soutenir les collectivités qui veulent s'impliquer financièrement pour maintenir un niveau de service voulu du transport interurbain par autobus. Et par ailleurs vous comprendrez que le ministère a bien reçu la nouvelle demande d'aide financière de la Mauricie pour 2016 puis il est actuellement en train de l'analyser. Le ministère va prendre aussi en compte la décision récente du CTQ d'autoriser Orléans Express à ajouter des services interurbains à Louiseville. Et notons que le ministère est toujours en attente de la demande d'aide financière pour 2016 de la région de la Gaspésie, d'une part, et de Chaudière-Appalaches. Enfin, le ministère a également eu des échanges avec la Fédération des transporteurs par autobus pour identifier les solutions qui vont nous permettre d'améliorer la situation de l'industrie et qui vont favoriser, il va de soi, la desserte du territoire.

Il est clair que l'encadrement législatif réglementaire qui concerne les services de transport interurbains n'est plus adapté à la situation actuelle, et on doit le réviser. Alors, soyez assuré, M. le député, que les réflexions dans ce sens-là, on est très actifs, et elles se poursuivent de façon intense.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député d'Abitibi-Est. Ah! le député de Dubuc.

• (17 h 50) •

M. Simard : Merci, M. le Président. Merci. Mon collègue a eu sa réponse rapidement. C'est comme il m'avait dit.

M. le Président, je veux continuer sur le pont Dubuc. Comme vous le savez, M. le ministre, le ministère a engagé de gros travaux sur le pont Dubuc justement pour éviter de... le nombre d'accidents parce que ce pont-là a eu, je vous dirai, des problèmes de sécurité, et ça a créé énormément d'accidents, plus d'accidents que la normale. Et, vous savez, à Chicoutimi, il y a deux ponts. Il y a l'ancien pont, qu'on appelle le pont de Sainte-Anne, et il y a également le pont Dubuc.

Donc, M. le Président, vous connaissez ces deux ponts-là, bien sûr, et le scénario actuellement, c'est que, bon, on fait ça en deux phases. La première phase va se terminer justement ce printemps pour la rénovation du pont Dubuc, et la deuxième phase, qui va débiter ce printemps, va se terminer en 2020. Donc, vous comprendrez qu'il va y avoir nécessairement beaucoup de dérangement par rapport à la circulation sur ce pont-là. Et, comme j'expliquais, il y a au-delà de 50 000 voitures qui circulent sur ce pont-là par jour. Donc, parallèlement à tout ça, à toutes ces rénovations-là, le ministère a demandé, parallèlement, de faire une étude, à savoir une étude de structure sur le pont de Sainte-Anne qu'on pourrait peut-être se servir pour débloquent le flot de circulation qui, nécessairement, va être un peu enfargé par rapport aux rénovations.

J'aimerais d'abord entendre le ministre. Est-ce que l'étude structurale du pont de Sainte-Anne a été réalisée? Sinon, quand est-ce qu'elle va arriver? Et puis est-ce que le ministère a des choses à dire là-dessus?

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

M. Daoust : Alors, on va commencer par la fin de votre question, est-ce que le ministère a quelque chose à dire là-dessus. On va demander au responsable du ministère de dire quelque chose là-dessus.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. Caron.

M. Caron (André) : Donc, oui, effectivement, il y a eu une entente avec... D'abord, le pont appartient à la ville de Saguenay. Il y a eu une entente pour faire une étude structurale. On est en train de convenir des modalités. L'étude n'est pas commencée, mais, normalement, elle devrait débiter incessamment. Donc, on aura les conclusions au printemps 2017, fort probablement.

Évidemment, ce qui a été demandé, vous l'avez souligné, c'est de voir la possibilité d'utiliser cette structure-là dans le cas de situations particulières au niveau de la circulation du pont Dubuc. Donc, c'est enclenché. L'étude sera faite en cours, puis les conclusions devraient nous être connues d'ici au printemps 2017.

M. Simard : Maintenant, j'ai une autre question, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

M. Simard : Advenant que l'étude soit concluante et, véritablement, qu'on soit en mesure d'utiliser le pont de Sainte-Anne pour augmenter la fluidité du passage des voitures, qui a toujours eu des problèmes, quasiment depuis l'existence du nouveau pont, et que la ville veuille transférer ou laisser le pont au ministère des Transports pour que ce pont puisse nécessairement servir à la fluidité du transport, pas nécessairement, peut-être, pour le transport lourd mais pour le transport par automobile, est-ce que le ministère aura une certaine ouverture d'esprit là-dessus?

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

M. Daoust : Je vais laisser le ministère continuer ses explications fort rigoureuses.

Le Président (M. Reid) : M. Caron.

M. Caron (André) : Peut-être simplement en complément à l'étude sur la structure du pont Sainte-Anne, ce qui a été demandé, c'était également de documenter la circulation. Donc, il y aura une étude de circulation qui va nous permettre de documenter la provenance de la circulation, le nombre, l'évolution, le développement rattachés à ça, qui va nous permettre, à ce moment-là, d'avoir des éléments de solution qui pourraient intégrer également des aménagements pour ce qui est du transport collectif, donc de permettre des aménagements, des solutions, et éventuellement, en fonction à... l'étude structurale du pont Sainte-Anne est quand même déterminante, pourraient servir pour des éléments de transport collectif en fonction des aménagements possibles. Donc, ces conclusions-là vont permettre davantage de documenter les solutions futures et l'utilisation optimale des infrastructures qui sont actuellement sur place.

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

M. Simard : Il me reste combien de secondes?

Le Président (M. Reid) : Il vous reste trois minutes.

M. Simard : Trois minutes? Bon, bien, vous comprendrez, M. le Président, que ce problème-là, on entend parler de ce problème-là régulièrement à ville de Saguenay, et c'est un problème majeur. Oui, d'ici 2020, on va faire beaucoup d'aménagements au point de vue des approches du pont pour augmenter la fluidité, mais, comme gouvernement, on va sûrement continuer à en entendre parler. La raison, c'est tout ce que j'ai évoqué tout à l'heure. Mais qu'on puisse nécessairement donner la possibilité pour le transport collectif, ça va aider, bien sûr, parce que c'est potentiellement une solution à la fluidité du transport. Et je suis heureux d'entre le ministère des Transports, parce que ce n'est pas le ministre qui m'a répondu, c'est beaucoup plus les fonctionnaires, là, mais j'apprécie quand même cette réponse, tout ça pour informer la population de Chicoutimi, et de ses environs, et, bien sûr, ceux de mon comté qui ont à prendre ce chemin-là régulièrement. On va pouvoir nécessairement leur donner cette information-là. Je remercie M. le ministre. Merci bien.

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

M. Daoust : Alors, M. le député, avec le peu de temps qu'il reste, je voudrais profiter de l'occasion, M. le Président, d'abord pour vous remercier. Je veux remercier aussi le personnel de la commission. Je veux remercier la députée de Vachon, qui nous accompagne toujours dans ces débats-là, et le député de Groulx de la deuxième opposition. Je veux remercier les députés de Dubuc, de Vanier-Les Rivières, Maskinongé, qui est absent, mais qui a été fort présent, de Mégantic, de Sainte-Rose, d'Abitibi-Est. Merci beaucoup à tout le monde. Les sous-ministres, la sous-ministre et son équipe, les organismes comme la SAAQ, comme la Société des traversiers, la Commission des transports du Québec, l'AMT, qui est ici, le cabinet, l'ensemble des gens du ministère, bien sûr. Merci à tous, ce fut un exercice rigoureux mais positif.

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

Adoption des crédits

Le temps alloué à l'étude des crédits budgétaires relevant du portefeuille pour Transports, Mobilité durable et Électrification des transports pour l'exercice financier 2016-2017 étant presque écoulé, nous allons maintenant procéder à la mise aux voix.

Ainsi, le programme 1, Infrastructures et systèmes de transport, 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.

Le Président (M. Reid) : Sur division.

Finalement, l'ensemble des crédits budgétaires du portefeuille Transports, Mobilité durable et Électrification des transports pour l'exercice financier 2016-2017 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division.

Documents déposés

En terminant, je dépose les réponses aux demandes des renseignements de l'opposition identifiées dans cette liste.

La commission suspend ses travaux jusqu'à 19 h 30 où elle procédera à l'étude des crédits budgétaires du volet Stratégie maritime relevant du portefeuille du Conseil exécutif. La salle où nous serons sera le salon bleu.

(Fin de la séance à 17 h 57)