ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION — TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 25 mai 2005 — Vol. 38 N° 45

Étude des crédits du ministère des Transports (3): volet Transports

Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 $
Débats des commissions parlementaires	500,00 $
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 $
Commission des affaires sociales	75,00 $
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 $
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 $
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 $
Commission de la culture	25,00 $
Commission de l'économie et du travail	100,00 $
Commission de l'éducation	75,00 $
Commission des finances publiques	75,00 $
Commission des institutions	100,00 $
Commission des transports et de l'environnement	100,00 $
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 $

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 25 mai 2005 — Vol. 38 N° 45

Table des matières

Transports
- Remarques préliminaires 1
  - M. Michel Després 1
  - M. Serge Deslières 3
  - M. Marc Picard 5
- Discussion générale 5
  - Politique de financement du transport en commun 5
  - Projet de construction d'une ligne de train de banlieue entre Montréal et Mascouche 8
  - Financement de la Société de transport de Lévis 8
  - Mode de paiement des frais d'immatriculation des véhicules lourds 10
  - Bilan des activités de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour l'année 2004 11
  - Utilisation par l'AMT des revenus de l'immatriculation des véhicules et de la taxe sur l'essence 12
  - Projet de construction d'une ligne de train de banlieue entre Montréal et Mascouche (suite) 13
  - Effets des modifications apportées à la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec 17
  - Investissements de l'AMT en immobilisations 18
  - Actions entreprises par l'AMT en application du Protocole de Kyoto 19
  - Impact du vieillissement de la population sur le bilan routier 20
  - Mesures envisagées au regard du déficit de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) 21
  - Augmentation de l'effectif de la SAAQ 23
  - Projet d'agrandissement du siège social de la SAAQ 24
  - Mesures envisagées au regard du déficit de la SAAQ (suite) 24
  - Financement de la Société de transport de Lévis (suite) 25
  - Mesures envisagées au regard du déficit de la SAAQ (suite) 26
  - Bilan routier de l'année 2004 27
  - Lutte contre le vol de véhicule 29
  - Projet de construction d'une ligne de train de banlieue entre Montréal et Mascouche (suite) 29
  - Bilan routier de l'année 2004 (suite) 31
  - Projet d'utilisation du photoradar sur les routes 33
  - Services en ligne offerts aux citoyens par la SAAQ 34
  - Services SAAQclic-concessionnaires 34
  - Nombre de titulaires de permis de conduire 35
  - Nombre de véhicules en circulation 35
  - Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers 36
  - Bilan routier de l'année 2004 (suite) 36
    - Document déposé 37
  - Virage à droite au feu rouge 37
  - Investissements dans le réseau routier 38
  - Prolongement de l'autoroute 50 42
  - Prolongement de l'autoroute du Vallon 42
  - Prolongement de l'autoroute 30 43
  - Modifications apportées aux droits de passage des véhicules hors route 45
  - Réfection de la rue Notre-Dame, à Montréal 45
  - Modifications apportées aux droits de passage des véhicules hors route (suite) 49
  - Prolongement de l'autoroute 30 (suite) 52
  - Transport aérien en région 56
  - Parachèvement de la Route verte 58
  - Prolongement de l'autoroute 30 (suite) 58
  - Document déposé 59
  - Entente fédérale-provinciale sur le financement de travaux d'infrastructures de transport 59
- Remarques finales 60
  - M. Serge Deslières 60
  - M. Michel Després 60

Autres intervenants

M. Tony Tomassi, vice-président
Mme Charlotte L'Écuyer, présidente suppléante

Mme Julie Boulet
M. Luc Thériault
M. Jean Dubuc
M. Jean-Pierre Soucy
M. Jean-Claude St-André
M. Norbert Morin
M. Réjean Lafrenière

* M. Joël Gauthier, AMT
* M. John Harbour, SAAQ
* M. Florent Gagné, ministère des Transports
* M. Antoine Robitaille, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Note de l'éditeur: Les crédits du volet Promotion et développement de la Capitale-Nationale du ministère des Transports ont été étudiés à la Commission de l'aménagement du territoire le 24 mai 2005.

Le mercredi 25 mai 2005 — Vol. 38 N° 45

Étude des crédits du ministère des Transports (3): volet Transports

(Quinze heures treize minutes)

Le Président (M. Tomassi): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande aux membres de la commission ainsi qu'aux personnes présentes dans la salle de bien vouloir fermer leurs téléphones cellulaires pendant la séance.

Alors, le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires relevant du ministre des Transports, programmes 1 à 3, pour l'année financière 2005-2006. Une enveloppe totale de 12 heures a été allouée pour l'étude de ces trois programmes, dont six heures spécifiquement pour le transport et la Société de l'assurance automobile du Québec, aujourd'hui.

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

Le Secrétaire: Oui. Mme Harel (Hochelaga-Maisonneuve) est remplacée par M. St-André (L'Assomption) et M. Tremblay (Lac-Saint-Jean) est remplacé par M. Deslières (Beauharnois).

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le secrétaire. Alors, je m'informe auprès des membres de la commission à savoir si on utilise la même procédure d'hier, c'est en voulant dire des blocs de temps de 20 minutes sur des questions d'ordre général. Ça va? Et je crois avoir une entente aussi avec les membres de la commission, à savoir, dans le bloc de temps de l'opposition, prendre cinq minutes pour les questions du parti de l'ADQ. Oui, monsieur.

M. Deslières: Juste une question de directive, monsieur. Ce n'est pas 20-20-5?

Le Président (M. Tomassi): Ça dépend du consentement, là. Moi, 20-20-5, là, il faut toujours prendre le temps...

Des voix: Consentement.

Le Président (M. Tomassi): Consentement, 20-20-5? Parfait. Alors, ça va?

M. Després: M. le Président, question de directive.

Le Président (M. Tomassi): Oui.

M. Després: Juste pour s'assurer, dans le partage, vous me dites 20-20-5 en fonction des députés indépendants qui viendraient à la commission. C'est ça?

Une voix: ...

M. Després: O.K. Ah, il est là. Je ne le voyais pas, donc je me demandais pour qui on voulait partager ce temps. Mais il n'y a aucun problème, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Il n'y a pas de problème. Alors, je voulais dire que... Oui, ça va?

M. Deslières: Juste une question de directive, M. le Président. Il est 15 h 15. Je fais appel à vous. Pour le 15 minutes qui a dépassé le 15 heures, là, est-ce qu'on peut le reprendre dès 18 heures?

Le Président (M. Tomassi): Si j'ai le consentement, nous pourrons.

M. Després: Oui, M. le Président.

Transports

Remarques préliminaires

Le Président (M. Tomassi): Alors, parfait. Alors, la session se terminera à 18 h 15. Alors, est-ce qu'il y a consentement pour des remarques préliminaires? Étant donné qu'hier on a débuté la période d'étude des crédits et que les remarques préliminaires ont été faites de part et d'autre, alors je voulais savoir s'il y avait consentement pour que le ministre et M. le député de Beauharnois puissent faire des remarques préliminaires. Oui, ça va? Alors, M. le ministre, la parole est à vous.

M. Michel Després

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président, de me recevoir, moi et les gens qui m'accompagnent, pour l'étude des crédits du ministère des Transports. Mmes, MM. les membres de la commission, je suis très heureux de me présenter ici, aujourd'hui, afin de procéder à l'étude des crédits du ministère des Transports pour l'exercice financier 2005-2006.

Je suis également accompagné pour l'occasion de M. Florent Gagné, à ma gauche, le sous-ministre des Transports; juste à l'arrière, M. John Harbour, qui est le président-directeur général de Société de l'assurance automobile du Québec, qui vient d'arriver en fonction au mois de janvier; M. Joël Gauthier, président-directeur général de l'Agence métropolitaine des transports; et Mme Lise Lambert, qui est présidente de la Commission des transports du Québec.

Vous connaissez tous l'importance du secteur des transports. Je rappellerai toutefois aux membres de cette commission que ce secteur stratégique génère à lui seul 284 000 emplois, soit 9 % de l'ensemble des emplois salariés au Québec. Le transport compte pour 13 % des dépenses totales. Ce secteur d'activité est à l'origine de 4 % du produit intérieur brut.

Par ailleurs, les réseaux de transport soutiennent dans une très large mesure nos échanges commerciaux, qui atteignent annuellement une valeur de plus de 130 milliards de dollars, dont 82 milliards avec les États-Unis, notre principal partenaire commercial. Pour

bien comprendre l'importance de notre réseau routier, je vous signalerai que 65 % des produits que nous exportons aux États-Unis transitent par camion, de là l'importance de nos corridors de commerce et de notre réseau routier stratégique.

Les enjeux, dans ce secteur, sont majeurs et les attentes sont élevées. Devant cette réalité, nous considérons que nous avons devant nous trois grands défis. Premièrement, nous devons consolider nos actifs et les réseaux existants en réponse aux enjeux que constituent la sécurité des usagers et la conservation des infrastructures de transport. Deuxième défi, nous devons optimiser les systèmes de transport en réponse aux enjeux que constituent la desserte des régions et des marchés extérieurs, ainsi que la mobilité en milieu urbain. Troisièmement, devant les enjeux liés à l'environnement, nous devons ancrer nos actions dans une perspective de développement et de transport durables dans la foulée des engagements que nous devrons assumer à l'égard des objectifs du Protocole de Kyoto et du Plan de développement durable du Québec qui fait présentement l'objet d'une vaste consultation.

En réponse à ces défis, nous disposerons, pour l'année présente, de crédits totalisant 1 808 000 000 $. Avec ce budget, nous nous efforcerons d'assurer aux usagers du réseau routier québécois des infrastructures de transport sécuritaires, en bon état et fonctionnelles. Nous verrons à améliorer l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de développement durable. Nous viserons ces objectifs tout en améliorant la performance du ministère des Transports et la qualité des services qu'il offre à la population dans la foulée du plan de modernisation de l'État québécois.

Vous savez que notre réseau routier est un de nos plus grands actifs, qu'il est la composante principale de la fonction transport au Québec, qu'il se retrouve au coeur de la vitalité économique, qu'il est un élément central de notre qualité de vie à tous. Nous connaissons également très bien les phénomènes qui agissent sur ce réseau. D'une part, plusieurs de ses composantes ont atteint 30 ans, 40 ans d'âge, ce qui représente leur durée de vie utile. D'autre part, ce réseau a connu, au cours des dernières années, un accroissement constant de son achalandage, notamment attribuable à l'ouverture des marchés d'exportation, principalement celui du Nord-Est américain.

● *(15 h 20)* ●

Pour les années à venir, notre gouvernement a déjà pris un engagement ferme et sans précédent qui se traduira par des investissements de 3,9 milliards de dollars au cours des trois prochaines années, soit 1,2 milliard de dollars cette année, 1,3 milliard de dollars en 2006-2007 et 1,4 milliard de dollars l'année suivante. Nous avons annoncé, au cours des dernières semaines, la programmation des travaux routiers pour l'année 2005-2006 pour toutes les régions du Québec. En bref, M. le Président, c'est 518 millions qui serviront à la conservation des chaussées et des structures, ce sera 223 millions de dollars qui seront consacrés à l'amélioration du réseau routier supérieur, notamment pour la mise en oeuvre du plan de sécurité, et enfin 347 millions de dollars au développement du réseau routier.

Pour bien illustrer l'ampleur de cet effort, je rappellerai aux membres de cette commission qu'entre 1994 et 2002 la moyenne annuelle des investissements sur le réseau routier québécois a été de 700 millions de dollars. Il s'agit également d'une augmentation de plus de 270 millions de dollars par rapport à l'année dernière. À ces investissements s'ajouteront, M. le Président, en 2005-2006 366 millions de dollars consacrés à l'exploitation des infrastructures payées à même le budget des dépenses courantes.

Parmi les principaux projets routiers qui seront réalisés cette année, je mentionnerai des travaux préparatoires de 48,1 millions de dollars sur l'autoroute 30, en Montérégie, des travaux sur l'autoroute 50, en Outaouais et dans les Laurentides, au coût de 36 millions de dollars, des investissements pour le prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville, en Chaudière-Appalaches, au coût de 16,5 millions de dollars, des investissements de 21 millions de dollars, dont 5,6 en travaux et 15,4 en activités préparatoires sur l'autoroute 73 et la route 175, ainsi que des investissements de 22,9 millions de dollars pour la prolongement de l'autoroute du Vallon dans la région de la Capitale-Nationale.

Je vous rappelle que nous avons signé, le mois dernier, M. le Président, une entente avec le gouvernement fédéral dans le domaine des infrastructures routières. Cette entente était, depuis l'arrivée de notre gouvernement, la troisième en trois ans, M. le Président, et cette entente était une contribution, cette fois, de 269 millions de dollars avec le gouvernement du Canada pour la réalisation de projets routiers prioritaires sur des corridors essentiels au développement économique du Québec et de ses régions. Cette entente prévoit également une contribution égale de 30 millions de dollars des gouvernements du Canada et du Québec et de 40 millions du secteur privé, pour des investissements totaux de 100 millions de dollars sur cinq ans pour la réalisation de projets liés à des infrastructures ferroviaires et intermodales.

Nous favoriserons l'intermodalité en mettant à contribution le potentiel de tous les modes de transport, plus particulièrement les modes maritime et ferroviaire. Nous allons également nous assurer du maintien de la desserte aérienne de l'ensemble des régions du Québec. Je vous soulignerai par ailleurs que, parallèlement à ces efforts, nous allons intensifier nos actions en vue d'accroître l'utilisation des modes de transport autres que l'automobile, dont bien sûr le transport en commun.

Je considère que le transport en commun est un moyen efficace d'améliorer l'efficacité et la fluidité du réseau routier tout en bonifiant notre performance environnementale. Je crois, M. le Président, par-dessus tout qu'il est un service essentiel à la population. Pour l'année 2005-2006, la contribution du gouvernement du Québec au financement du transport en commun atteindra 418 millions de dollars, dont 300 millions de dollars dans le cadre des différents programmes d'aide du ministère des Transports. Une bonne partie de ce dernier montant, soit près de 220 millions de dollars, servira à l'aide aux immobilisations et contribuera à la poursuite de la rénovation du métro de Montréal et de son prolongement vers Laval, au renouvellement du parc d'autobus des sociétés d'État de transport en commun, à l'amélioration des services de trains de banlieue et de plusieurs autres services de transport collectif.

Le 15 décembre dernier, mon prédécesseur rendait public un document intitulé, M. le Président, *Le financement du transport en commun — Une approche intégrée*. Ce

document de consultation propose plusieurs pistes de solution à envisager pour assurer un financement adéquat du transport en commun au Québec pour les 10 prochaines années. Les sociétés de transport, les municipalités et les autres partenaires ont été invités à nous faire part de leur réflexion et de leurs commentaires sur ce document. J'ai déjà rencontré les intervenants concernés dans ce dossier afin de recueillir leurs commentaires et leurs suggestions. À la suite de la consultation, je serai en mesure de proposer bientôt, M. le Président, au cours de l'année, au Conseil des ministres un projet de cadre financier. Ce cadre financier respectera le juste équilibre entre les besoins, qui sont réels, et la capacité de payer des Québécois. Je souhaite qu'il soit accepté et implanté à compter de janvier 2006.

Une autre de nos priorités demeure cependant la sécurité routière. Depuis la fin des années soixante-dix, le Québec affiche des performances importantes en matière de réduction d'accidents. Avec un sommet de 2 209 décès pour 2,3 millions de véhicules en circulation en 1973, le nombre de personnes décédées au Québec a chuté à 647 en 2004, alors que le nombre de véhicules a plus que doublé, M. le Président. Il va de soi que les investissements consacrés au réseau routier et à son entretien, principalement en hiver, ont un impact direct sur l'amélioration de la sécurité routière. Nous sommes par ailleurs à mettre en place la Table québécoise de la sécurité routière qui constituera un forum permanent d'échange et de discussion et qui regroupera tous les partenaires concernés par la sécurité routière. Cette table devra me faire des recommandations sur les actions à privilégier afin d'améliorer notre bilan routier.

Nous misons également beaucoup sur la sensibilisation et la prévention pour améliorer notre bilan routier. De concert avec la Société de l'assurance automobile du Québec, la Commission des transports du Québec, les services policiers et l'ensemble de nos partenaires, nous allons poursuivre sur cette voie qui a déjà apporté d'excellents résultats.

En somme, vous voyez que nous avons une vision claire, que nous sommes pleinement conscients des enjeux qui dominent le secteur des transports. Nos actions vont en ce sens et elles visent des objectifs qui sont réalistes. Ce qui nous motive avant tout est le désir profond d'offrir aux Québécois et aux Québécoises des systèmes de transport, M. le Président, qui sont durables, efficaces et sécuritaires, qui répondent aux besoins de la collectivité et aux impératifs du développement économique durable tout en respectant la capacité de payer du citoyen. Il s'agit d'un défi que nous nous efforcerons de relever avec l'appui de tous nos partenaires.

Je sollicite, M. le Président, en terminant, la collaboration des membres de cette commission afin que les crédits du ministère des Transports pour l'exercice financier 2005-2006 soient étudiés et naturellement, M. le Président, adoptés. Je vous remercie, à vous et aux membres de la commission, pour votre attention. Et je permettrai, M. le Président, de passer à d'autres remarques préliminaires probablement des membres de la commission.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci beaucoup, M. le ministre. Alors, je céderai la parole au député de Beauharnois et porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports.

M. Serge Deslières

M. Deslières: Merci, M. le Président. Vous me permettrez d'entrée de jeu de vous saluer et de saluer toute l'équipe qui vous accompagne, saluer le ministre ainsi que toutes les personnes, tant du côté du ministère que de son cabinet, son personnel politique, de les saluer, saluer mes collègues des deux côtés de la Chambre et de saluer M. André Picard, qui viendra m'aider tout au long de ces travaux, et plus tard M. Éric Gamache, qui nous rejoindra, qui m'accompagne tout au long de ces études de crédits.

● *(15 h 30)* ●

M. le Président, j'écoutais attentivement le ministre, au début de son allocution, et il nous mentionnait l'importance du transport dans nos vies, dans notre vie collective, tant sur le plan social qu'économique. Je souscris tout à fait à ses propos, c'est un vecteur économique et social incontournable. Toute société qui veut se développer doit posséder des structures et des infrastructures de transport qui sont tout à fait adéquates, la panoplie des réseaux et des systèmes de transport qui permettent aux personnes de parcourir le chemin qu'elles veulent et également, bien sûr, tout autant des marchandises.

Mais, M. le Président, là s'arrête mon accord avec le ministre parce que dans les faits, c'est bien beau, les paroles du ministre, mais, dans les faits, dans les politiques de ce gouvernement, on est loin de la parole aux actes, de la parole aux actions. Et j'en ai pour preuve, M. le Président, le document qui a été déposé concernant le discours du budget par mon collègue le ministre des Finances, il y a quelques semaines. Et, M. le Président, sur 44 pages, 44 pages que contient le discours du ministre des Finances, budget de 2005-2006, savez-vous qu'on retrouve à peine 18 lignes, 18 lignes en totalité pour les infrastructures routières, concernant le transport, dont quatre de ces 18 lignes qui concernent le transport en commun? Pourtant, le transport en commun, M. le Président, a été un peu décrété, si vous me permettez l'expression, par le premier ministre et l'ensemble de ce gouvernement comme étant leur marque de commerce, le développement durable étant la marque de commerce de ce gouvernement.

Pourtant, après cet énoncé, on attend toujours, deux ans après l'arrivée au pouvoir des libéraux, toute la population est en attente d'une politique de financement et de développement — je me permets de le dire — stable concernant le transport en commun. Trois jours de consultation, le ministre a annoncé qu'il ferait part de ses recommandations. Là, il vient de nous dire d'ici quelques mois, mais, lorsqu'il a terminé ses consultations, M. le Président, il a clairement indiqué par voie de communiqué qu'il ferait part de ses recommandations seulement en janvier 2006. Alors, il y a de toute évidence, M. le Président, là, de la parole aux actes, un éloignement certain, il y a quelque chose qui ne va pas. Beaucoup de paroles mais peu d'actions. D'ailleurs, M. le Président, lorsque le ministre des Finances a fait paraître son budget, ça n'a pas été long que différents organismes, différentes associations concernant le transport en commun, pour ne nommer que ceux-là, ont été très déçus, très déçus du vide contenu dans ce budget-là concernant le transport en commun. Comme je viens de le dire, 18 lignes, quatre lignes pour le transport en commun sur les 18.

Et je voudrais juste vous relire un commentaire de M. Claude Dauphin, le président de l'Association du transport urbain du Québec, l'ATUQ, qui disait ceci au nom des neuf sociétés de transport, qu'«après l'annonce des plans sur les changements climatiques et le développement durable nous nous attendions en effet à ce que le gouvernement envoie des signaux clairs à la population quant à l'importance des transports en commun. Malheureusement, le budget d'aujourd'hui ne contient aucune mesure pour favoriser le développement des transports collectifs.» Toujours s'inscrivant dans ce qu'a annoncé ce gouvernement comme marque de commerce de développement durable.

Et également je veux vous citer, M. le Président, la réaction du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement, qui qualifiait de déplorable le fait que le gouvernement n'ait pas osé mettre un seul chiffre sur la table en matière de transport en commun dans son budget. Alors, M. le Président, il y a un vide, là. Il y a des retards, il y a des vides. Eux qui nous disaient, en avril 2003, *Nous sommes prêts*. À l'évidence même, à l'évidence même, les faits, les faits parlent par eux-mêmes, on voit qu'on est en attente, qu'on fait une consultation, on forme un comité, une commission.

Et pourtant, M. le Président, l'année dernière, le député de Vaudreuil, l'ex-ministre des Transports, a mentionné à plusieurs fois qu'il était important que le gouvernement se commette le plus rapidement possible. Et, à ce moment-là, le député de la Justice aujourd'hui, le député de Vaudreuil, l'ex-ministre du Transport signalait qu'on parlait d'un investissement, là, important, immédiat, il fallait que ça se fasse, il fallait que les décisions se rendent. Et là on parlait d'un investissement pour le financement du transport en commun, c'était de 3,8 milliards. Là, le ministre nous annonce qu'il faut penser plutôt à 4,6 milliards de dollars pour le transport en commun, des investissements au niveau des équipements, etc., et des infrastructures de 4,6 milliards sur 10 ans.

M. le Président, il y a une incohérence entre l'annonce encore une fois que ce gouvernement-là se veut avant tout un gouvernement qui va prôner le développement durable, dans les paroles, ça va bien, mais, dans les faits, dans les politiques, dans les gestes, dans les actions, on voit qu'on n'a rien, on n'a rien devant nous encore, on est en attente. Tout le milieu du transport en commun, les sociétés de transport en commun, les groupes environnementaux sont tous en attente, et en attente, et en attente. Retard par-dessus retard, on remet. On a remis la consultation, on a remis le dépôt du document de consultation et on est encore aujourd'hui, le 25 mai 2005, M. le Président, devant rien.

Le développement durable, M. le Président, parlons-en. Comment est-ce que le ministre des Transports peut nous expliquer le prolongement de la 30 dans les terres agricoles, où il y avait un choix, où il y avait déjà... Le ministère était propriétaire de terrains sur la 132. Comment est-ce que le gouvernement peut dire d'une part: Moi, je favorise le développement durable et je m'en vais construire la 30, qui va coûter plus cher de toute façon — et on y reviendra au cours des prochaines heures — qui va coûter plus cher et qui va, excusez-moi le terme, l'expression, M. le Président, mais qui va scraper tout à fait 500 hectares de terres, complètement inutile, lorsque le gouvernement avait un choix sur la 132, qu'il était déjà propriétaire des terrains et de tout ce qu'il fallait? Et là on s'en va, contraire toujours au développement durable, M. le Président, on s'en va tenter de faire la 30 dans les terres agricoles. Contraire au développement durable.

Comment expliquer la priorité du gouvernement concernant la route 25 au moment où tout l'est de Montréal, tout l'est de Laval, toute la couronne nord est — je pense, je vais utiliser le terme — dans un état de sous-développement en termes de transport en commun? Et vous êtes bien placé pour le savoir, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): En transport en commun.

M. Deslières: En transport en commun, bien sûr. Je parle toujours de transport en commun. Alors, M. le Président, la région de l'est de Montréal, la couronne nord, où tous les intervenants, tous les mémoires... Et on a regardé les cartes de l'AMT, en termes de développement de transport en commun de l'Ouest-de-l'Île, de l'est, y compris l'est de Laval, au nord, on voit que, tout le transport en commun, on est en attente, depuis des années, de développement, bien, par exemple, de trains de banlieue. Et je sais que mes collègues ont des questions à poser au ministre sur ces questions-là. On est en attente. On remet, on remet, on remet.

● *(15 h 40)* ●

Tout à l'heure, nous allons questionner le président de l'AMT qui, je crois, est parmi nous. Nous avons encore plusieurs questions à lui poser, quoiqu'il soit venu, il y a quelques semaines, nous rencontrer. Mais, à force de fouiller l'ensemble des documents, il y a des réponses qu'on a pu obtenir, et nous allons profiter de l'étude de ces crédits, M. le Président, pour tenter d'éclaircir la situation concernant les trains de banlieue.

Il est impensable, M. le Président, lorsqu'on pense, dans un projet global, dans un plan de gestion des déplacements de la région, de vouloir construire la 25 sans construire la route Notre-Dame, quand on sait qu'en construisant l'autoroute 25 il y aura un afflux de plus de 100 000 véhicules par jour sur l'île de Montréal. Alors, vous voyez la situation catastrophique. Et aucune, aucune nouvelle à ce sujet, au sujet de la rue Notre-Dame, même pas indiqué dans le budget. On en a énuméré plusieurs dans le budget du ministre, la route Notre-Dame, la rue Notre-Dame n'est pas indiquée. Donc, on ne sait pas où on s'en va, là aussi. 100 000 véhicules. Si jamais on priorisait la 25 sans faire en sorte de moderniser la rue Notre-Dame, impensable, M. le Président.

M. le Président, nous aurons, tout au long de ces prochaines minutes, de ces prochaines heures, une série de questions concernant bien sûr la sécurité routière, concernant notre réseau routier, concernant... On nous a annoncé une autre augmentation de tarifs. Ils sont devenus les champions incontestables, toutes catégories, sur ça. Puis, les augmentations de tarifs, après l'électricité, après le transport en commun, après l'assurance médicaments, alors le ministre a confirmé ce que son prédécesseur avait dit. Son prédécesseur avait dit: Il y aura un beau cadeau à offrir aux citoyens et aux citoyennes, aux automobilistes, pour la prochaine année, d'autres augmentations concernant les immatriculations.

On va lui poser une série de questions également sur toute la question — parce que ça nous paraît être des

éléments de transport intégré, il va de soi — au niveau du transport aérien. J'ai parlé du transport routier, M. le Président, et toute la question du transport en commun va soulever chez nous un paquet d'interrogations, un paquet de questions, beaucoup d'intérêt. Nous suivons ces dossiers-là avec beaucoup d'intérêt, beaucoup de conviction, M. le Président. Et je n'ai pas nommé l'ensemble des... la panoplie des sujets sur lesquels nous voulons interroger et le ministre et les gens des organismes qui sont responsables, mais je pense que nous allons avoir du boulot.

Et je vais m'arrêter ici, M. le Président, parce que nous aurons du boulot. Et nous aurons, j'espère, assez de temps pour compléter l'ensemble de nos interrogations et d'avoir des réponses. Je peux suggérer, M. le Président, au ministre, pour façon de travailler, si on pouvait élaborer les questions très clairement et rapidement, et autant du côté des réponses, je pense que ça faciliterait et ça rendrait encore plus utile ce travail d'étude des crédits, M. le Président. Voilà.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Beauharnois. Est-ce que j'ai d'autres remarques préliminaires? M. le député de Chutes-de-la-Chaudière.

M. Marc Picard

M. Picard: Merci, M. le Président. De courtes remarques préliminaires, dans un premier temps, pour indiquer que, comme toujours, je crois que les travaux vont se faire dans un climat constructif, des débats constructifs. Comme mon collègue de Beauharnois indiquait tout à l'heure, si on veut avancer, pour bien cibler, bien comprendre le budget du ministère des Transports... en tout cas, moi, je vais me limiter à des questions courtes et en espérant obtenir des réponses précises et courtes du ministre.

Tout comme mon collègue de Beauharnois, le transport en commun... On parle beaucoup des gaz à effet de serre, du développement durable, mais il faut aussi passer à l'action. Passer à l'action? Depuis avril 2003, très peu d'action, beaucoup de comités. Là, on nous annonce enfin un pacte fiscal, pacte fiscal pour le transport en commun qui... la population est en attente depuis plusieurs, plusieurs années, bien avant l'élection d'avril 2003.

Tantôt, on parlait de sous-développement de transport en commun. Moi, je vais certainement questionner le ministre sur la situation particulière de la Rive-Sud, qui a un réseau de transport très sous-développé par un manque de financement, le fameux 30 $. Tout à l'heure, j'élaborerai un peu plus là-dessus.

Et aussi, si je reviens au niveau de la Société d'assurance auto, il semble qu'il y ait un changement de stratégie au niveau ministériel. Parce que l'ancien ministre des Transports nous indiquait toujours que, selon lui, s'il y avait des hausses, ce serait le fameux comité d'experts qui les annoncerait, parce que les calculs n'étaient pas faits. La semaine dernière, le ministre actuel des Transports a annoncé, là, qu'il préparait la population à des hausses tout simplement, là, sans cibler, sans quantifier les fameuses hausses. Je pense qu'il va falloir se rappeler aussi que, si la population subit ces fameuses hausses là, c'est parce que le gouvernement a puisé, dans le fonds de la Société d'assurance auto, un 2 milliards, là, depuis l'existence de la Société d'assurance auto.

Mais qu'est-ce qui est le plus, je dirais, dangereux ou sensible dans le fameux comité d'experts, c'est qu'on veut gérer la Société d'assurance auto comme une compagnie d'assurance. Une compagnie d'assurance, là, rappelons-nous les dernières expériences gouvernementales en compagnies d'assurance. On a l'assurance médicaments qui, de l'avis de plusieurs, est hors contrôle. Et là il s'en vient aussi l'assurance parentale. Là, on essaie de quantifier les primes, on est sur des sables mouvants, là. Je pense que c'est dangereux aussi de devenir les champions, même si le gouvernement en place est déjà le champion des tarifs toutes catégories. Mais il va falloir que ça arrête à un moment donné, là. Donc, pour ce qui est de l'assurance auto, je pense que ça va prendre des experts qui vont prendre le temps d'expliquer. Et je pense qu'à la commission ici, on devrait avoir des débats constructifs. Il faut avoir des bonnes réponses pour qu'on puisse prendre les bonnes décisions. Merci, M. le Président.

Discussion générale

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. Alors, nous en sommes rendus aux échanges. Et je commencerai par le premier bloc de 20 minutes. Alors, M. le député de Beauharnois.

Politique de financement du transport en commun

M. Deslières: Merci, M. le Président. Ma première question, comme je l'ai dit lors de mes remarques préliminaires, va porter sur le transport en commun. M. le ministre... M. le Président, excusez-moi, vous m'avez entendu tout à l'heure, je vais vous reposer la question: Pourquoi ce retard? Pourquoi ce retard de soumettre une politique de financement concernant le transport en commun? Vous avez affirmé et réaffirmé, et votre prédécesseur l'a fait à multiples... Pourquoi ce retard?

Depuis deux ans que tout le milieu, les neuf sociétés, l'ensemble des groupes reliés au transport en commun sont en attente d'un cadre financier, d'une politique de financement, et là vous venez de nous dire qu'au lieu de faire une consultation publique élargie vous avez rencontré des groupes pendant trois jours et que surtout vous allez faire des recommandations — et, moi, je vous prends au texte, là, dans votre communiqué — seulement en janvier 2006. Donc, à quelques mois près, ça fera, je vous le rappelle, trois ans que vous avez été élus, et là, à quelques mois près, en janvier 2006, à quelques mois près, vous allez rendre des recommandations. Je vais m'arrêter là.

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

M. Després: M. le Président, merci beaucoup de me donner la parole. J'ai écouté les remarques préliminaires du député critique de l'opposition en matière de transports, je sens qu'on va avoir beaucoup de plaisir. Parce qu'il faut se rappeler que le député n'a peut-être pas été lui-même neuf ans comme député ministériel, au gouvernement, avant d'être dans l'opposition, mais pour lui rappeler que son parti a été au gouvernement pendant neuf ans.

Il me parle de politique de transport en commun, M. le Président. Si je me rappelle bien — je vais au moins lui rafraîchir... avant de répondre à la question, parce qu'on parle de financement de transport en commun — si je me rappelle bien, en juillet 2002, c'était bien le Parti québécois qui était au pouvoir, M. le Président, ils avaient décidé de procéder à une révision du cadre financier de transport en commun, hein? Le ministre confiait alors à trois mandataires, M. Bernard Angers, M. Louis Bernard, M. Antoine Grégoire, le mandat de recueillir les commentaires et les suggestions des divers partenaires afin de poser un diagnostic sur le cadre financier, d'identifier des solutions et de lui soumettre des recommandations, et ça, avant la fin de décembre 2002, ce qui a été fait, M. le Président.

● *(15 h 50)* ●

Donc, vous avez des gens qui viennent poser la question... Je vois le député qui fait signe. Vous avez été là pendant neuf ans, au gouvernement, vous avez abaissé le financement du transport en commun année après année. Vous en étiez conscients, tellement que vous avez décidé de faire faire des études avec des gens qui étaient extrêmement crédibles, M. Bernard, M. Angers et M. Grégoire, hein, que vous avez envoyés pour regarder qu'est-ce qu'il fallait faire avec le financement du transport en commun. Vous avez eu un rapport de déposé au gouvernement, au ministre des Transports d'alors, en décembre 2002, M. le Président, puis vous n'avez absolument rien fait. Ce que vous avez fait, c'est des études. Vous avez reçu un rapport, vous l'avez mis sur la tablette, puis vous n'avez pas bougé, puis vous avez baissé le financement du transport en commun pendant les neuf ans que vous avez été là. Si vous voulez avoir les chiffres, je vais vous les donner, année après année, M. le Président. Ça, la première chose.

La deuxième chose, M. le Président, pour rassurer le député, c'est de lui dire que, nous, contrairement à eux, qui ont été là pendant neuf ans, qui ont fait des études puis qui n'ont rien fait, on va faire quelque chose, on va faire de l'action. La première chose qu'on a faite, M. le Président, c'est que... La dernière année que vous étiez là, c'était quoi, le budget du transport collectif, M. le député? C'était quoi? Je vais vous le dire. Il était exactement, en 2002-2003, de 344 millions, divisés, que ce soit en aide aux immobilisations en transport en commun, 163 millions; aide au fonctionnement de certains organismes de transport, 20 millions; aide au transport adapté, 51 millions; contributions des automobilistes, immatriculation et essence, 110 millions. Vous aviez un budget de 344 millions.

J'espère, lui qui me citait le budget, qu'au moins il est allé voir les chiffres des crédits des deux dernières années, M. le Président. Parce que ça fait exactement 25 mois que le gouvernement est en place, M. le Président, on a fait quoi, M. le Président? En 2004-2005, le budget est passé de 344 à 381 millions de dollars. Ça fait combien, ça, M. le Président? Ça fait 40 millions de plus, c'est près de 10 % d'augmentation du budget en matière de transport collectif. Nous, on n'a pas fait une étude, puis ne pas bouger les budgets, puis continuer à les baisser, on a commencé à augmenter les budgets du transport collectif au Québec. On a fait quoi, M. le Président, cette année, dans le livre des crédits que vous avez devant vous, devant les membres de la commission parlementaire? On est passé de 381 millions et on passe, en transport collectif, à 418 millions. C'est quoi, ça, M. le Président? C'est 40 millions de plus pour le transport collectif. Donc, dans les deux premières années du gouvernement, augmentation par année de 10 % du budget en matière de transport collectif au Québec. Ça, c'est la première chose.

Deuxième chose, M. le Président, oui, on s'est engagés dans un processus de revoir la politique du transport en commun. Mais on a agi immédiatement, contrairement à ce que le député a dit. 10 %, je le répète, 10 % d'augmentation par année pour le transport collectif. Deuxième chose qu'on a enclenchée, mon collègue qui était là avant moi aux Transports a déposé le document *Le financement du transport en commun — Une approche intégrée*. J'espère qu'il est allé le lire parce qu'il y a des choses très innovatrices à la page 9, M. le Président, du document, ce qui sont les pistes d'action à envisager. S'il veut en discuter, on les prendra une après l'autre. J'espère qu'il l'a lu. Je suis certain que plusieurs membres de la commission l'ont lu.

Donc, je suis arrivé en fonction, M. le Président — ça a été déposé au mois de décembre — je suis arrivé en fonction au mois de février, le 18 février. Le 7, le 8, je crois, et le 12 mars, M. le Président, j'ai pris trois jours pour rencontrer tous ceux... que ce soient les organisations patronales, c'est-à-dire les sociétés de transport, que ce soient les syndicats, M. le Président, pour avoir leur opinion sur les pistes de solution à envisager en financement en matière de transport en commun, M. le Président. J'ai rencontré le Regroupement des sociétés de transport par la suite pour discuter aussi, entre autres, du financement sur le transport en commun, M. le Président.

Et, oui, voyez-vous, le gouvernement a pris un engagement, avec le pacte fiscal, pour le 1er janvier 2006. Comme nous sommes dans l'année courante, qu'on ne veut pas pénaliser le transport collectif, le budget est augmenté, depuis deux ans, de 10 %. On a un document, on a consulté. Je vais aller effectivement au gouvernement — parce que, suite à ces consultations, M. le Président, nous faisons l'analyse de ce qui nous a été suggéré et de ce qui nous a été commenté pour chacune des pistes d'action — j'irai au gouvernement, M. le Président, pour présenter une nouvelle politique de transport en commun pour qu'à l'automne, M. le Président, les gens, qui sont les municipalités, les sociétés de transport, connaissent les nouvelles règles du jeu pour leur permettre de préparer leur budget, qui commence au 1er janvier de l'année.

Ça fait que, voyez-vous, M. le Président, en terminant, vous avez un gouvernement qui est en place, qui n'a pas fait juste un rapport de trois mandataires qu'il a commandé, qu'il a déposé sur une tablette, qui n'a pas agi, qui a été au gouvernement pendant neuf ans... Alors, de l'autre côté, vous avez un gouvernement qui a augmenté les budgets, dans ses deux premières années qu'il est au gouvernement, de 10 % par année, qui a déposé un rapport au mois de décembre et qui fait que, M. le Président, qu'il y a eu de la consultation au mois de mars, que le gouvernement va présenter des nouvelles règles du jeu pour le financement du transport en commun. Je pense, M. le Président, que vous avez en face de vous un gouvernement qui a décidé de prendre

ses responsabilités puis qui, au lieu de faire des études, va agir, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Juste faire remarquer au ministre que son prédécesseur n'a pas déposé un document mais deux documents de réflexion — je ne sais pas s'il avait de la misère à se comprendre dans le premier, là — un le 19 février 2004 puis l'autre en décembre 2004, deux documents de réflexion — pas un document — qui venaient un à la suite de l'autre en termes de pistes de solution ou des grandes orientations, M. le Président.

Mais tout ce que le ministre a dit, M. le Président, là, c'est que dans le fond on n'est pas plus avancés. Ce que je dis et ce que j'affirme, c'est qu'il nous a clairement dit qu'il allait faire des recommandations en janvier 2006. Ce que j'ai dit tout à l'heure, et je vais le redire pour qu'on se comprenne bien, c'est qu'à trois mois près ça fera trois ans que ce gouvernement-là a été élu, M. le ministre. Alors, où est l'action? Où est l'action? Durant ce temps-là, là, l'ensemble des sociétés de transport sont en déficit, l'ensemble des sociétés de transport sont en déficit de l'ordre d'à peu près 100 millions de dollars. Que faites-vous? Que faites-vous?

Je vous rappelle que vous avez été élus, vous avez reçu un mandat, tout comme tous les collègues ici, mais que vous avez une obligation de gouverner, de prendre des décisions, M. le Président. Ce que je vois, c'est qu'il n'y a pas ou très, très peu de décisions: comité, encore un document, deux documents de réflexion. On a consulté pendant trois jours, on regarde tout ça puis on met un comité, on va voir ça à l'automne. Puis si tout va bien. Parce que je suis un peu sceptique quand on me donne des dates puis des délais. Ça peut être janvier comme ça peut être mars 2006. Mais on ne se chicanera pas pour deux ou trois mois, ça va faire trois ans.

Mais je repose ma question, une deuxième tentative. Tout le monde est déçu, tout le monde est déçu. Vous étiez prêts... M. le Président, ils étaient prêts, ils devaient tout régler ça. Ça va faire pratiquement trois ans. Rien n'est réglé, la situation se détériore, tout le monde est en attente. Ils ont fait une campagne électorale avec des promesses. Encore une fois, on voit ce gouvernement-là qui ne répond pas, ne répond pas à leurs promesses. On tente de les rencontrer, de discuter. Les gens de l'ATUQ sont très déçus. Moi, j'ai parlé avec M. Dauphin, au cours des derniers jours, ils sont tous en attente. Alors, M. le Président, je vais clore là.

Est-ce qu'on peut être assurés que ce gouvernement-là, le plus tôt possible, le plus rapidement possible, c'est-à-dire dans quelques semaines, quelques mois tout au plus, va faire en sorte de faire connaître son plan de financement? Et bien sûr, quand je parle de plan de financement, il doit y avoir un plan de développement, il doit y avoir des éléments, des principes, des balises qui sous-tendent ce financement. Je ne peux pas croire qu'on va arriver en disant: C'est 4,6 milliards et il n'y aura pas des principes, des balises, des éléments qui vont sous-tendre ce financement du transport en commun et cette vision du développement du transport en commun dans le cadre d'un développement durable.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. M. le ministre.

● *(16 heures)* ●

M. Després: M. le Président, je suis obligé de vous dire, là, je suis un petit peu impressionné, là. Impressionné, parce que j'ai l'impression que le député ne comprend pas très, très vite. Très sérieusement, il a été membre d'un gouvernement pendant neuf ans, ils ont baissé le transport en commun, les budgets, pendant neuf ans, M. le Président. Ils ont eu des demandes spécifiques, si ma mémoire est bonne, en 2002, entre autres de la Société de transport de Montréal qui était en situation financière difficile, ils n'ont pas agi, M. le Président. Nous arrivons au gouvernement... Avant même d'arriver au gouvernement... Ils commandent eux-mêmes, en 2002, un rapport de mandataires, M. Louis Bernard — j'espère qu'il le connaît — M. Bernard Angers et M. Antoine Grégoire. Vous avez fait quoi avec ce rapport sur le financement du transport en commun, M. le Président? Il a collé sur la tablette du ministère, M. le Président... du gouvernement, c'est-à-dire, parce que le gouvernement n'a pas pris ses responsabilités, n'a rien fait, alors qu'il était conscient qu'il y avait un problème de financement, de sous-financement en matière de transport en commun. Il n'a rien fait, M. le Président.

Vous avez fait quoi, M. le député, avec votre rapport? Pourquoi vous avez commandé un rapport, une étude pour voir au financement du transport en commun? Vous deviez être conscients à quelque part qu'il y avait un problème. Pourquoi, une fois que vous avez eu le rapport, M. le Président, vous n'avez pas agi, M. le député? Vous étiez membre d'un gouvernement, vous deviez vous-même, comme élu représentant votre population, c'est-à-dire faire des représentations, comme vous le faites aujourd'hui, de bon droit. Vous deviez le faire, j'espère, auprès de votre collègue qui siégeait avec vous dans votre caucus, qui était ministre du gouvernement. Vous avez fait faire une étude par des gens qui étaient très crédibles, vous avez décidé de la garder de côté.

Nous avons fait quoi, M. le Président, hein, lorsque nous sommes arrivés? Dans les deux dernières années, nous avons augmenté le budget du transport collectif au Québec de 10 % par année. Je vais le répéter, ils étaient à 344 millions à leur dernière année, nous l'avons augmenté à 381 millions et nous l'avons augmenté à 418 millions, c'est 40 millions par année. Si le député sait compter, c'est 10 % par année.

Oui, M. le Président, nous avons décidé de déposer un rapport, M. le Président. Je confirme au député, contrairement à ce qu'eux ont fait, c'est-à-dire de faire des études, de les garder sur une tablette, pendant neuf ans de ne rien faire puis de baisser le financement du transport en commun, je lui confirme, M. le Président, qu'il y aura une nouvelle politique sur le transport en commun, que la consultation a été faite, que, suite à cette consultation, M. le Président, j'ai l'intention d'aller au gouvernement, dans les comités ministériels, pour discuter de cette nouvelle politique, et le gouvernement la fera connaître.

Il est rendu à trois ans. Il compte tellement vite, il a tellement hâte à la prochaine campagne électorale, je sens ça, M. le Président. Je lui annonce, M. le Président, pour le rassurer, que c'est cinq ans, un mandat, c'est cinq ans.

Ça fait 25 mois, M. le Président. S'il sait faire le décompte, là, il va voir. Qu'il patiente encore un petit peu. Je sais qu'il se sent impatient, là. Ça m'arrive, moi aussi, d'être impatient, à l'occasion. Mais, je vais vous dire, hein, il s'agit d'attendre un petit peu, le plaisir va venir en temps et lieu. Mais on n'en est pas rendus là.

Entre-temps, M. le Président, je suis convaincu d'une chose, hein, que le gouvernement qui est en place présentement, qui a déjà reconnu, hein, puis qui a augmenté les budgets, qui a décidé de déposer un document, qui fait de la consultation et qui confirme ici, à cette commission, que nous allons, cet automne, M. le Président, faire connaître les nouvelles règles du jeu pour permettre aux municipalités, qui préparent leur budget pour le 1er janvier de la nouvelle année, M. le Président, hein, qui doivent remettre une subvention aux sociétés de transport, M. le Président, que nous allons faire connaître cet automne, ce qui fera, M. le Président, bien au loin des calculs du député, qui est déjà rendu à trois ans... Je reconnais son impatience. Je reconnais aussi tout à fait aussi... Nous aurons sûrement des discussions intéressantes tout à l'heure — je vois le député de Masson — sur les trains de banlieue — qui a bien hâte de pouvoir en discuter tout à l'heure.

Mais, ceci étant dit, M. le député, je veux les rassurer, nous ne ferons pas ce qu'ils ont fait, c'est-à-dire d'au fond reconnaître... Ils l'avaient reconnu, M. le Président, il faut l'avouer, ils avaient reconnu qu'il y avait un problème, hein. Ils étaient conscients. Ils ont nommé des gens en bonne et due forme. Ils ont décidé de laisser ça, de ne pas prendre de décision politique de gouvernement, ils ont décidé de ne pas augmenter les budgets, contrairement, M. le Président. Et je pense qu'on vient de démontrer, en 25 mois — il faut le dire, là, 25 mois — la volonté claire du gouvernement d'agir en cette matière, M. le Président. Et, s'il y a un sujet sur lequel, je pense, le député — s'il veut revenir, je n'ai pas de problème — aurait intérêt à changer de sujet, ce n'est sûrement pas de nous faire la morale sur la politique en matière de transport en commun, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. Il vous reste trois minutes, au premier bloc. M. le député de Masson.

M. Thériault: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, je souhaite la bienvenue à mes collègues des deux côtés. M. le ministre, les gens qui vous accompagnent, je vous souhaite la bienvenue. Je suis un nouveau parlementaire, M. le Président, et je suis toujours étonné de voir le pouvoir exécutif s'amener devant les législateurs et avoir une attitude purement défensive qui consiste, depuis 25 mois, dit le ministre, à jouer à celui dans le fond qui est coupable. Alors, ça fait 25 mois qu'on est à la gouvernance, mais, si tout va mal, c'est parce qu'il y a neuf ans le ministre précédent n'a pas fait ce qu'il devait faire. Or, il faudrait prendre acte de l'élection. Nous, on a pris acte du résultat de l'élection. Nous sommes dans l'opposition et nous n'y resterons pas plus que trois ans, dites-vous, M. le ministre.

Mais il est clair que, pendant que vous êtes à la gouverne, vous avez une responsabilité, c'est de répondre à nos questions. Et je vois que vous avez une façon de faire... Je pense que vous vous ennuyez peut-être de votre rôle d'opposition, puisque vous n'arrêtez pas de poser des questions, alors que ce qu'on attend, nous, c'est des réponses. Et on est en droit d'attendre des réponses parce que les gens qui nous ont élus s'attendent à avoir des réponses lorsqu'on se présente en commission parlementaire. Et je vous rappelle ça pas pour vous faire la morale, c'est parce qu'en quelque part je trouve que par moments, plutôt que de répondre simplement aux questions, on fait dans la petite politique.

Projet de construction d'une ligne de train de banlieue entre Montréal et Mascouche

Ceci étant dit, M. le ministre, puisqu'il me reste une minute, je vous ai écrit le 11 mai dernier — d'ailleurs, j'ai écrit à votre prédécesseur plusieurs fois. À date, je n'ai pas eu d'accusé de réception concernant le projet de train de banlieue L'Assomption et Mascouche-Montréal. Est-ce que je dois m'attendre à avoir une réponse? Parce qu'à part les accusés de réception, là, du ministère, depuis 2003, là, je n'ai jamais eu de réponses à mes questions. Alors, est-ce que je peux m'attendre, là, dans les prochains jours, à avoir une réponse? Parce que les paroles s'envolent, les écrits restent. Et je ne trouve pas ça normal. Je sais bien qu'il y a eu, là, un changement de personnel, là. Mais vous trouvez ça normal que je n'aie pas eu de réponse? Je peux croire que je suis un député de l'opposition officielle, là, mais il me semble que je devrais avoir une réponse, quand on vous écrit, comme ça, précédant la période des crédits.

Le Président (M. Tomassi): Merci. M. le ministre, vous allez avoir la possibilité de répondre sur l'autre bloc de temps, le bloc de temps de 20 minutes a été épuisé. Je laisserais la parole au député des Chutes-de-la-Chaudière.

M. Picard: Vous allez répondre sur le bloc de...

Le Président (M. Tomassi): Le prochain bloc, là, sur...

M. Després: Je répondrai sur le bloc du député de l'opposition, là, et des députés... Il n'y a aucun problème. On va répondre, on va faire un package, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): M. le député des Chutes-de-la-Chaudière.

Financement de la Société de transport de Lévis

M. Picard: Merci, M. le Président. M. le ministre, tantôt, vous avez cité le rapport Angers que vous avez certainement pris connaissance. Dans le rapport Angers, on parlait de la situation particulière de la Rive-Sud de Québec. Je vais faire un bref historique. C'est que les automobilistes paient 30 $ sur leurs droits d'immatriculation pour financer le transport en commun. Le seul endroit au Québec où la totalité du 30 $ ne revient pas pour améliorer le réseau de transport sur la Rive-Sud, c'est la Rive-Sud de Québec, Lévis, parce que la moitié du montant sert à améliorer le Réseau de transport de la Capitale.

Donc, M. Angers, dans son rapport, indiquait que c'était une situation particulière et que ça prenait des actions rapides. Je comprends qu'il va y avoir un nouveau cadre financier qui va être élaboré ou annoncé aux villes l'automne prochain, mais vous savez qu'il y a, au feuilleton, depuis octobre dernier, un projet de loi qui aurait permis de régulariser la situation pour les gens de la Rive-Sud. Parce qu'actuellement l'argent qui est remis au ministère des Transports sert à améliorer le Réseau de transport de la Capitale.

Je lisais, dans un hebdo de la Rive-Sud, votre collègue la députée de Lévis et ministre, elle indiquait que — je ne sais pas où elle a pris ses informations — «le timing est bon pour que le 30 $ d'immatriculation soit remis en question partout au Québec. Il faut une nouvelle façon de financer.» Puis, elle, elle indiquait que c'était une formule ponctuelle, le 30 $. Sauf que ça fait déjà 12 ans, là. C'est assez spécial comme ponctuel. Mais je comprends, des propos de Mme la ministre de la région Chaudière-Appalaches, que vous allez remettre en question le 30 $ partout au Québec. Là, je voudrais vous entendre sur cette partie-là.

Mais aussi, c'est beau, là, le cadre financier qui va être annoncé à l'automne, mais qu'est-ce que la Société de transport de Lévis fait, actuellement? Elle doit gérer en décroissance. Il y a une ville, Lévis, qui compte 125 000 citoyens, il y a deux systèmes de réseau, il y a deux offres de service différentes pour des citoyens à part entière, mais, durant ce temps-là, il y a 1 million de dollars qui est envoyé sur la Rive-Nord. Puis, pour vous situer dans les chiffres, 1 million de dollars sur un budget de 8 à 9 millions à la société de transport, c'est énorme, là, par rapport au Réseau de transport de la Capitale. Donc, j'aimerais vous entendre sur les deux facettes, M. le ministre.

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

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président. Je ne sais pas si je dois commencer par celle du député de Masson, là, ou du député de Chaudière-Appalaches.

Le Président (M. Tomassi): Je vous rappelle que vous avez trois minutes pour répondre.

• *(16 h 10)* •

M. Després: À deux questions ou trois questions? M. le Président, vous ne me laissez pas beaucoup de temps, mais on aura sûrement l'occasion... Je répondrai au député de Chaudière-Appalaches. Je reviendrai au député de Masson, qui a un bloc de temps, M. le Président, pour pouvoir lui répondre tout à l'heure.

Écoutez, je veux vous dire que j'ai déjà eu des rencontres avec la Société de transport de Lévis, que j'ai rencontré Mme la présidente, avec son directeur général, qui avait demandé une rencontre par l'entremise aussi de la députée de Lévis qui suit ce dossier de très près, M. le Président. Il faut le reconnaître, vous l'avez dit vous-même, je suis bien content que vous le reconnaissiez parce que vous aviez un gouvernement qui était là, en place, qui s'est fait dire, pendant aussi neuf ans qu'il a été là, M. le Président, ce fait, cette situation, à laquelle il n'y a eu aucun changement dans la façon de financer la Société de transport de Lévis.

Ce que je me suis engagé à faire, j'ai dit à la Société de transport de Lévis que, dans le cadre effectivement de la politique du financement du transport en commun que nous étions en train de faire, M. le Président... Parce que j'avais déjà fait valoir qu'il y avait un certain nombre, je dirais, de situations qui demandaient de profiter de l'occasion de cette politique de financement du transport en commun à revoir.

La situation de Lévis en est une... Je ne peux pas vous dire, aujourd'hui, de quelle façon les choses... Je connais la problématique, vous l'avez exposée, je ne recommencerai pas à le refaire parce que nous avons seulement trois minutes. Mais pour vous dire que je crois que, si la ville de Lévis aussi y croit — et je vous envoie en même temps un message, je l'envoie à la ville de Lévis — je pense que c'est important aussi que la ville de Lévis investisse. Je comprends la problématique dans laquelle on est, mais il faut que la ville de Lévis aussi démontre son intérêt dans le développement du transport en commun. Et je sais que le maire aussi de Lévis a demandé à me rencontrer, ce que je ferai, M. le Président, à la prochaine... à la première occasion.

Et de vous dire aussi, dans le cadre au fond du financement sur cette politique que nous étudions, M. le Président, que nous cherchons à voir de quelle façon on peut trouver de nouvelles solutions. Je ne vous dis pas qu'elle est trouvée, je vous dis qu'on regarde cette situation-là, en reconnaissant cette problématique qui existe depuis longtemps et en vous disant aussi en même temps que... en vous envoyant le message, parce que vous représentez cette population-là, que la municipalité se doit aussi d'investir dans le transport en commun.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. Alors, je vais aller du côté du gouvernement. Alors, M. le député de La Prairie.

M. Dubuc: Merci, M. le Président. Merci, M. le ministre, ainsi qu'à tous vos invités, le personnel de votre ministère. J'écoutais mon collègue de Beauharnois tantôt dire que ça fait trois ans. Je vais dire comme le ministre, ça ne fait pas trois ans, ça fait 25 mois ou ça fait deux ans et un mois. Je comprends que le gouvernement précédent, qui a été au pouvoir pendant neuf ans — on parlait de la 30 tantôt — je comprends qu'il ne s'est rien fait pendant neuf ans, parce que le temps passe vite. Puis ça fait deux ans et un mois, puis ils disent que ça fait trois ans. Pendant neuf ans...

J'arrive encore sur la 30 parce que — le député de Beauharnois, il a parlé de la 30 tantôt — je n'ai comme pas le choix d'en parler parce que c'est dans mon comté. Puis, sur ce côté-là, le député de Beauharnois, il disait, bien, à ce moment-là, qu'il ne s'est rien fait dans neuf ans. Bien, je pense que le député de Beauharnois a l'occasion de passer dans le comté de La Prairie pour s'en venir à Québec, je l'espère, là, qu'il peut se permettre de faire une petite rallonge pour passer dans le comté de La Prairie, puis il va voir les travaux qui se font sur la 132, puis on s'aperçoit que ça bouge. Je suis convaincu, en dedans de lui-même, le député de Beauharnois, il s'aperçoit que... vraiment, il doit être surpris de voir aller les choses à comparer à pendant neuf ans qu'il ne s'est rien fait.

Puis, quand on dit qu'à ce moment-là la 30 est au sud, ce n'est pas nous qui l'avons décidé. Il y a eu, à ce

moment-là, les audiences du BAPE, il y a eu des recommandations, puis, les recommandations, au BAPE, ils ont recommandé au sud. La seule chose que le Parti québécois a pu faire, c'est de renverser le décret au sud pour la transférer au nord. Ça, ils sont assez bons pour faire le transfert pour renverser un décret. Nous, quand on a été élus au pouvoir, on a pris le pouvoir puis on avait dit: Si on est élus, on va respecter le rapport du BAPE. C'est ça qu'on a dit, c'est ça qu'on a fait. On a passé un décret puis on est allés au sud. Puis ça, c'est important.

C'est sûr qu'il y a une chose qui est claire, qui est bien précise dans ça, ça pénalise les agriculteurs, puis je les comprends. On n'a comme pas le choix. Puis de l'autre côté, sur la 132, le député de Beauharnois, là, il y a beaucoup de commerçants sur la 132, puis, de l'autre côté, ça aurait pénalisé beaucoup de commerçants sur la 132. D'un côté ou d'un autre, il y a quelqu'un qui est pénalisé. Puis je le comprends, pour les agriculteurs, ce n'est pas plaisant. On n'a pas le choix — les audiences — ça a été recommandé et le rapport du BAPE l'a recommandé au sud. Puis il reste...

Une voix: ...

M. Dubuc: Pardon?

Une voix: Le développement durable...

Le Président (M. Tomassi): Excusez, il n'y a pas de débat, là. Vous faites...

M. Dubuc: Oui, c'est ça, parce que, si on commence un débat, on ne finira plus.

Le Président (M. Tomassi): Puis je vous prie de vous adresser à la présidence. J'ai le dos large, alors...

M. Dubuc: C'est bien. C'est bien, M. le Président. M. le Président, c'est sûr que, nous, comme gouvernement — moi, personnellement, je l'ai annoncé — on va protéger les terres enclavées sur une échelle de 10 ans. Une chose qui est sûre, c'est important de le faire. Puis, moi, je vais travailler, si je suis encore au pouvoir, je vais travailler pour protéger les terres. Ça fait que l'important, c'est de corriger un peu le tir, M. le Président, que le député de Beauharnois amenait tantôt. La 30 au sud, on l'a faite parce que c'était une demande par les citoyens, ça a été recommandé par le rapport du BAPE aussi.

Mode de paiement des frais d'immatriculation des véhicules lourds

J'aurais une question à M. le ministre sur la question de... Bon. La SAAQ, en 1993, avait pris le droit de... C'est-à-dire que les gens qui payaient 15 000 $ et plus, c'était payable sur un ensemble de deux versements. Je crois que c'était très important. Puis, je regardais, il y avait des citoyens dans mon comté qui venaient me voir puis qui avaient des camions puis ils disaient: Bien, à ce moment-là, c'est sûr, les gens qui ont des gros camions, les coûts que ça coûte, la gazoline, la réparation... Un camion coûte environ 3 600 $ à 4 000 $ par année, puis, eux, il fallait qu'ils paient ça dans un montant. Il y avait eu des demandes, à ce moment-là, pour essayer d'étirer sur un, deux ou trois versements... pas un, mais sur deux ou trois. Auparavant, c'était sur deux.

J'aimerais savoir, M. le ministre, s'il y a eu des choses qui se sont faites sur ce côté-là. Je donne un exemple. Moi, quand ils venaient me rencontrer, je disais: Bien, si vous avez ça sur trois versements, bien ça peut vous coûter alentour de 1 200 $ par versement. Il y aurait peut-être possibilité de le faire sur d'autres versements encore plus éloignés, de trois, quatre, cinq, six. Mais je voulais savoir, de la part du ministre, s'il y a eu quelque chose de fait dans ce sens-là.

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

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président, pour la question du député. Et je sais qu'on aura l'occasion... Je ne voudrais pas prendre trop de temps, parce que... Lorsqu'il s'est mis à parler effectivement du projet de l'autoroute 30, content de voir que le député sait très bien qu'effectivement le gouvernement est en train de compléter le réseau routier, que le projet de l'autoroute 30, M. le Président... Je parlais des ententes qui avaient été signées avec le gouvernement fédéral. On en a signé trois: une en 2003, une en 2004... lorsqu'on est arrivés en 2003, une en 2004 et 2005. Donc, dans l'espace, comme dirait le député, qu'il trouve bien long, le député de l'opposition, mais, en 25 mois, nous avons signé, en matière de transports, d'infrastructures routières, l'équivalent, M. le Président, de trois ententes pour l'équivalent de 800 millions de dollars, M. le Président. Et, sur l'autoroute 30, en 2003, nous en avons signé une avec le gouvernement fédéral pour l'équivalent de 250 millions de dollars, M. le Président. Et de lui dire que, juste cette année, sur l'autoroute 30, M. le Président, nous allons investir 48,1 millions de dollars en plus de ce que nous allons investir sur l'autoroute 132, M. le Président, cette année.

Donc, nous aurons l'occasion... Parce que je sais que le député, dans ses préambules, tout à l'heure a voulu parler de l'autoroute 30, de l'autoroute 25, il nous a parlé aussi de la gestion des déplacements, M. le Président. Moi, j'ai bien hâte de ressortir le document, là, mais je vais attendre à un petit peu plus tard — la tentation est forte, là, mais je vais essayer de me retenir un peu — la stratégie d'intervention prioritaire en gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, hein, qui avait été déposée aussi par le ministère des Transports pendant qu'il était membre du gouvernement, député ministériel, où on parle justement de l'autoroute 30, hein, de l'autoroute 25, des PPP, etc. Ça fait que ce serait intéressant. Je suis certain que le député de l'opposition va nous revenir là-dessus.

Mais de vous dire qu'encore là, entre les documents, les études et l'action, M. le Président, le gouvernement qui est en place vient d'annoncer, sans précédent... Habituellement, une programmation routière, c'est sur une période d'un an, hein. On vient d'annoncer, sur une période de trois ans, pour développer l'ensemble du réseau routier au Québec, 3,9 milliards de dollars, pendant que, neuf ans où les députés qui sont à notre droite étaient au gouvernement, ils ont investi l'équivalent, M. le Président, d'une moyenne de 700 millions de dollars entre 1994 et 2002.

Et ça, ça ne tient pas compte, M. le Président, je tiens à le préciser, ça ne tient pas compte des ententes avec le gouvernement fédéral de 800 millions, M. le Président, qui ont été signées. Donc, vous pouvez ajouter facilement en moyenne 125 millions. Donc, vous pouvez prendre pour acquis que, cette année, le 1,2 que le gouvernement fait, ajoutez le 125 millions, vous êtes à 1 325 000 000 $ — avec une moyenne qui était de 700 millions. L'année prochaine, 1,3, rajoutez un autre 125, vous êtes à 1,4 milliard. Et, l'année suivante, vous allez être à 1,5 milliard de dollars qui va être investi sur notre réseau routier, M. le Président, oui, pour améliorer nos routes, M. le Président, mais en même temps pour faire du développement routier, dont l'autoroute 30, que vous avez parlé, M. le Président.

● *(16 h 20)* ●

Mais j'aurai sûrement la chance — parce que je suis certain que le député de l'opposition va y revenir — de lui parler de la gestion des déplacements, puis des projets de l'ancien gouvernement aussi qu'ils avaient, puis du bureau qu'ils ont créé, de PPP, puis de la loi qu'ils ont adoptée à l'Assemblée nationale. Je vais vous dire, j'espère, j'espère. Parce que je veux juste vous dire que, si lui ne revient pas, j'apprécierais que vous reveniez sur le sujet pour me poser des questions, au cas où le député de Beauharnois l'oublierait.

Par rapport à la question que vous m'avez posée, M. le Président, effectivement nous avons mis en vigueur, depuis le 27 janvier 2005, un nouveau mode de paiement pour les propriétaires de camions ou d'autobus qui ont plus de 3 000 kilos, M. le Président. On sait qu'effectivement ce sont des montants d'immatriculation qui sont naturellement plus élevés. C'était une demande qui existait. Les paiements se faisaient naturellement en deux versements. Maintenant, la Société de l'assurance automobile du Québec permet l'étalement de ce paiement jusqu'en six versements. C'est une demande que nous avons reçue, que la société a décidé de mettre en place.

Et je peux vous dire tout simplement qu'en date de mars 2005 elle a émis 45 450 factures à la clientèle de cette catégorie qui est admissible, et il y en a plus de 24 %, M. le député, qui ont manifesté leur intérêt pour effectivement étaler ce paiement en six versements, ce qui leur permet, dans bien des cas, dans le cas de travailleurs autonomes, de propriétaires uniques, leur permettre effectivement, comme vous le disiez, à cause des dépenses qu'ils ont à assumer durant l'année, de mieux répartir, de faire un meilleur budget, d'être capables de plus facilement avoir un budget qui est plus équilibré tout au long de l'année, et leur permettre, à ceux qui le veulent, M. le Président, parce qu'il y en a qui peuvent le faire en un paiement, en deux paiements, mais permettre à ceux qui veulent utiliser cette forme de paiement de pouvoir l'étaler. Et on verra bien, avec les résultats de fin d'année ou en début 2006, combien de gens ont décidé d'utiliser cette formule. Mais je pense que c'est une demande qui venait de la part de plusieurs députés, qui a été reçue par le gouvernement et sur laquelle la Société de l'assurance automobile du Québec a pu permettre, c'est-à-dire, un meilleur étalement de ces coûts sur l'immatriculation des véhicules lourds.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Alors, vous me permettrez, M. le Président, de faire un petit clin d'oeil au député de Beauharnois qui soulignait que, dans le budget, il n'y avait que quatre lignes sur le transport en commun, que quatre sur 18 portaient sur le transport en commun. Mais je lui suggère de relire le rapport de la Vérificatrice générale sur le métro de Laval, il y a plus que quatre lignes. En lisant ça, on se rend compte que ça répond à bien des questions que l'opposition nous pose. Alors, d'ailleurs, les collègues qui réclament les trains de banlieue, là, je les comprends très bien.

Une voix: ...

M. Soucy: Oui, je le comprends. Mais vous auriez dû être là lorsqu'ils ont pris la décision, M. le... Oui, excusez, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup.

Bilan des activités de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour l'année 2004

M. Soucy: C'est tentant de répondre. Alors, M. le Président, le rapport annuel 2004 des activités de l'AMT a été déposé à l'Assemblée nationale. Pouvez-vous nous résumer les faits saillants des états financiers et des activités, particulièrement l'utilisation du surplus budgétaire préliminaire au montant de 3 millions de dollars, ainsi que les principales réalisations au niveau des opérations 2004?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. M. le ministre.

M. Després: M. le Président, en ce qui concerne effectivement l'AMT, l'Agence métropolitaine de transport, en ce qui concerne les faits saillants de l'année financière, les revenus de la société ont été, M. le Président, de 228 millions de dollars. Ils ont dégagé, au cours de l'année, un surplus de 3 millions de dollars auxquels 2,8 millions de dollars ont été redistribués aux 14 organismes en matière de transport métropolitain de la région de Montréal.

Des ventes sur les cartes mensuelles ont rapporté l'équivalent de, si on fait des chiffres ronds, 79 millions de dollars, ce qui étaient des hausses, M. le Président, de 11 % par rapport à l'année précédente et ce qui a permis de redistribuer l'équivalent de 8 millions de dollars encore une fois aux organismes de la région métropolitaine comme telle.

Les recettes en provenance des clientèles des trains de banlieue ont été de l'équivalent de 34,6 millions de dollars, toujours en hausse de 10,7 millions, par rapport au budget de 2004. Les remises gouvernementales ont été de 99 millions de dollars, en hausse de 1,4 million de dollars, soit 1,4 % de plus que par rapport à l'année 2003. Il y a eu aussi un gel de 5 % du taux net de la facturation aux organismes de transport pour l'utilisation des équipements métropolitains, M. le Président.

Mais ce qu'il est important aussi de dire, dans les faits saillants, par rapport aux principales réalisations, c'est que, dans l'achalandage de 2004, M. le Président, il

y a eu une croissance de 3 % pour les trains de banlieue et une croissance, M. le Président, de 12 % pour les autobus qui sont les express métropolitains.

Et je vous dirais que, par rapport au réseau de transport métropolitain par autobus, il y a eu un certain nombre de dossiers, entre autres: celui du réaménagement et de la construction du nouveau terminus de Côte-Vertu, M. le Président; il y a eu la mise en service du terminus de Saint-Eustache; il y a eu l'amélioration des infrastructures aux terminus de Sainte-Thérèse et de Terrebonne; il y a eu la mise en service des voies réservées sur la route 132, à Boucherville, sur l'accotement de la route 116, à Saint-Bruno, et sur l'échangeur Taschereau, à Brossard; il y a eu la permanence de la mesure ouvrant la voie réservée, sur l'accotement de l'autoroute 25 Laval-Terrebonne, aux taxis et au covoiturage à trois occupants et plus; il y a eu, M. le Président, ajout de places aux stationnements incitatifs à Terrebonne et à Chambly, M. le Président; et naturellement il y a construction et prolongement de la ligne Montréal-Delson jusqu'à Candiac, M. le Président.

Il y a naturellement bien d'autres choses que j'aurais pu donner au député de Portneuf en matière de bilan en ce qui concerne l'AMT. Nous aurons sûrement l'occasion. Je ne sais pas si le député a des choses plus précises qu'il veut savoir. Nous avons ici, avec nous, le président de l'Agence métropolitaine, M. Joël Gauthier, qui est avec nous, qui pourra permettre aux membres de la commission de répondre à certains dossiers, plus précisément, de développement, d'immobilisations, de service à la clientèle, M. le Président. Et je vous dirai que nous pourrons répondre, M. le député de Portneuf, aux différentes questions ou précisions que vous voudrez avoir, que ce soit par moi-même ou par le président de l'agence.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Alors, M. le Président, est-ce que je comprends qu'il y a consentement pour qu'on entende M. le directeur général de l'agence?

Le Président (M. Tomassi): Il y a consentement? Consentement. Le consentement est là. Alors, monsieur...

M. Soucy: S'il y a consentement, M. le Président, je poserais ma question, à ce moment-là, au président-directeur général de l'agence. Alors, ça va?

Le Président (M. Tomassi): M. Gauthier, si vous pouvez vous avancer. Vous n'allez pas être jugé, point. Alors, vous pouvez vous avancer, il n'y a pas de problème. Allez-y, M. le député de Portneuf.

Utilisation par l'AMT des revenus de l'immatriculation des véhicules et de la taxe sur l'essence

M. Soucy: Alors, je vous remercie. Alors, nous savons que le droit sur l'immatriculation et la taxe sur l'essence sont une source de financement métropolitaine importante pour l'AMT. Comment l'AMT utilise-t-elle ces sources de financement?

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, M. le Président. Alors, effectivement, M. le député de Portneuf, l'AMT reçoit, par les remises gouvernementales, que ce soit la taxe sur l'essence ou la taxe sur l'immatriculation, près de 100 millions de dollars par année, mais en réalité c'est 98,5 millions qui ont été reçus en 2004. Ces sommes sont utilisées pour financer des activités de transport collectif, de transport en commun. Et vous me permettrez de vous en préciser de façon un peu plus détaillée.

● *(16 h 30)* ●

Alors, sur les 98,5 millions de dollars qui ont été reçus, l'an dernier, par les sources gouvernementales, 44,1 % de cette somme, soit 43,5 millions, ont été envoyés à la Société de transport de Montréal pour supporter l'exploitation du métro de Montréal. Il faut savoir que cette somme-là ne s'est pas faite de façon arbitraire, c'est 0,20 $ à chaque coup de tourniquet, là, 0,20 $ de... Pour chaque passager qui rentre dans le métro, il y a un 0,20 $ qui est envoyé à la Société de transport de Montréal par ce qu'on appelle de l'aide métropolitaine. Donc, il y a 44 % du 98,5 millions qui a été envoyé au réseau de métro de Montréal.

Ensuite, le réseau de transport métropolitain par autobus reçoit 25,7 % de ce 98 millions là, donc c'est-à-dire une somme de 25,3 millions de dollars. Et le réseau de transport métropolitain par autobus, pour votre compréhension, pour votre compréhension, le réseau de transport métropolitain par autobus, ce sont les transporteurs qui utilisent les voies réservées déclarées métropolitaines par décret gouvernemental. Alors, il peut y avoir, à titre d'exemple, le Réseau de transport de Longueuil qui utilise la voie réservée du pont Champlain. Mais en même temps vous avez le CIT, le Conseil intermunicipal de Sorel-Varennes, qui transporte des gens au centre-ville. Alors, toute personne, tout transporteur qui utilise une voie réservée déclarée métropolitaine reçoit 0,50 $ par passager, par passage. Alors, ce 25 millions là qui a été distribué, ce 25,3 millions là qui a été distribué a été distribué à tous les utilisateurs du réseau de transport métropolitain par autobus.

Le réseau de trains de banlieue reçoit 14 % des remises gouvernementales, et ce 14 % là contribue à combler le déficit résiduel d'exploitation pour les cinq lignes de trains de banlieue. Juste vous rappeler, M. le député, que le déficit d'exploitation, pour l'ensemble du réseau des trains de banlieue, se situe à 13,9 millions, qu'il est en baisse par rapport à l'année précédente, à l'année 2003, et qu'il est en baisse constante depuis que l'AMT a pris en charge l'exploitation des trains de banlieue. Alors, depuis 1996, le déficit d'exploitation a été réduit nonobstant le fait qu'à l'époque où l'AMT a pris en charge le réseau de trains de banlieue il existait deux lignes de trains de banlieue puis, aujourd'hui, il en existe cinq. Alors, nonobstant l'ajout de trois nouvelles lignes de trains de banlieue, le déficit d'exploitation réduit chaque année, et ça s'explique par la popularité du réseau de trains de banlieue. On aura certainement l'occasion d'en parler plus tard, là, mais l'accroissement de l'achalandage fait en sorte que c'est un réseau qui s'en vient presque à maturité. Au fil des années, on pourra voir qu'il sera à maturité.

Le Président (M. Tomassi): Merci. Merci beaucoup, M. Gauthier. Le bloc de temps de 20 minutes est terminé. Alors, j'irais du côté de l'opposition. M. le député de Masson.

Projet de construction d'une ligne de train de banlieue entre Montréal et Mascouche (suite)

M. Thériault: Merci, M. le Président. Alors, tout à l'heure, le ministre parlait du fait qu'au lieu de faire des études son gouvernement passe à l'action. J'en suis à ma troisième étude des crédits, j'ai donc, depuis trois ans, l'occasion de discuter avec le ministre des Transports concernant... Et là je vais concentrer mon intervention sur la ligne de train de banlieue Mascouche-Montréal parce que mon collègue de L'Assomption va aborder le dossier de la ligne Repentigny.

Ça fait donc trois fois. Et je vais faire un petit historique au ministre, là, qui dit qu'ils passent à l'action, là, chez les libéraux, avec le slogan *Nous sommes prêts*. Quand j'ai questionné son prédécesseur, la première fois, il n'était pas question qu'il n'y ait pas de train de banlieue à Mascouche vers Montréal. Ce qu'il répondait à mes questions, c'était: Le projet n'est pas sur la glace, nous sommes en train de réévaluer, voir un peu les choses parce qu'on vient d'arriver au pouvoir, mais, non, non, M. le député de Masson, le projet n'est pas sur la glace. Et il disait: Il y a des choses à faire, et, parmi les choses qu'il reste à faire, il faudrait que les trois maires des trois municipalités en question puissent s'entendre sur les coûts d'exploitation puis le partage des coûts d'exploitation.

Dernièrement, M. le Président, le ministre a été rencontré par les trois maires, les maires Vaillancourt, Marcotte et Robitaille. Ils ont eu sûrement l'occasion de parler du parachèvement de l'autoroute 25, comme ils ont aussi parlé du train de banlieue. Et on attend vos réflexions là-dessus, M. le ministre, parce que, lorsque je regarde la fiche 32 — et là j'ai pris soin, aujourd'hui, là, de prendre une camomille pour être bien sûr que ma fougue n'allait pas intimider le ministre, là, qui me le reprochait la dernière fois — voici ce qui est écrit: «...avancement du train de banlieue Montréal-Mascouche.» Voici ce qui est écrit: «Avec le parachèvement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal, une étude globale sera réalisée en regard de toute la desserte en transport en commun pour le nord-est de l'agglomération. Cette étude [sera] réalisée à la lumière des résultats de la récente enquête origine-destination, permettra de réévaluer tous les projets envisagés présentement en ce qui a trait aux trains de banlieue de Mascouche et de Repentigny», la voie réservée sur Pie IX, etc., et «permettra d'évaluer l'opportunité de nouvelles interventions...»

Là, écoutez, M. le Président, j'ai beaucoup de difficultés à suivre ce gouvernement qui veut passer à l'action, puisque, là, il est en train de me dire que, suite à la rencontre des trois maires, dont on laissait entendre que le maire de Laval n'était pas intéressé au projet de train de banlieue — il a pris un engagement, il est sorti dernièrement dans les journaux pour dire le contraire — là, on est en train d'inféoder le train de banlieue de Mascouche-Montréal au parachèvement de la 25. Est-ce que je peux rappeler au ministre, M. le Président, est-ce que je peux rappeler au ministre que, lorsque son premier ministre est venu à Mascouche lancer la campagne électorale du maire de Mascouche, ce qu'il disait aux gens, c'est: «Le PQ a une bonne et une mauvaise nouvelle pour les citoyens de Masson. Vous pourrez déduire vos titres de transport en commun de vos impôts. La mauvaise, c'est qu'il n'y a pas de train. Il est grand temps que la région de Lanaudière reçoive l'attention qu'elle mérite.»

On est en 2005, et là ce que je viens de lire, à la note explicative 32, c'est que le train de banlieue... Alors que l'enjeu, lors de la campagne électorale, ce n'était pas de savoir s'il y aurait un train à Mascouche, c'était de savoir quand est-ce qu'il rentrerait en gare, et là on vient nous dire qu'il rentrera en gare quand on pourra réaliser et évaluer l'effet qu'aura le parachèvement de la 25 sur le transport en commun dans la région. C'est épouvantable. Est-ce que je comprends bien ce qui est écrit à la note 32, M. le ministre?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Masson. M. le ministre.

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président, de me donner la parole. Moi, je vais vous dire, j'aime bien et je n'ai rien contre la fougue du député de Masson, là. Je trouve qu'il fait très bien ça, il représente bien ses électeurs.

Je vais commencer par lui répondre à la première question qu'il m'avait posée. Et, juste pour montrer comment ce député a une fougue, M. le Président, de lui dire que la lettre qu'il a envoyée le 11 mai, M. le Président, elle a été reçue au ministère des Transports le 17 mai. Je ne sais pas s'il y a des problèmes de poste entre l'Assemblée nationale ou son comté, mais en tout cas je veux lui dire qu'elle a été étampée chez nous, reçue le 17 mai. Nous sommes quelle date aujourd'hui? Le 25? Le 25 mai. Donc, il y a eu deux semaines. Je veux lui dire qu'elle est rentrée à mon cabinet, une fois qu'elle a été étampée par le ministère le 17 mai, elle est rentrée à mon cabinet le 18, à 15 h 28, M. le Président. La correspondance a été signée exactement, l'accusé de réception, par un de mes employés — en vous disant qu'on est en train de préparer une réponse, M. le Président — elle a été signée le 19 mai, à 16 h 45. J'espère que les précisions vont lui permettre de savoir un peu mieux ce qui arrive avec la correspondance.

Donc, vous l'avez envoyée le 11; elle est rentrée au ministère le 17; elle est rentrée à mon cabinet le 18; l'accusé de réception est sorti le 19; nous sommes le 25. Probablement le même problème qu'on a, vous et moi, avec Postes Canada. J'ai l'impression qu'elle a l'air aussi longue dans une direction que l'autre. Mais je vous ferais remarquer que ça fait tout simplement tout de même deux semaines. Je reconnais votre fougue, mais vous comprendrez qu'on n'est pas dans un délai hors normes non plus pour répondre à votre correspondance. Et de vous assurer qu'il y aura effectivement une réponse qui vous sera donnée à votre correspondance. Ceci étant dit, ça, c'est la première précision.

La deuxième précision, M. le Président, je voudrais rassurer le député en même temps — parce que c'est de la même formation politique — qui tout à l'heure nous parlait que nous accordions peu d'importance au fond au développement du transport en commun. Et là c'est

un commentaire que je fais dans l'intervention du député de Masson pour le député de Beauharnois. Je veux juste vous dire — vous devez connaître ça, vous, vous étiez député à l'Assemblée nationale: Dans le budget 2003-2004 déposé par la députée de Taillon, qui, elle-même, pendant neuf ans, rappelait constamment au député de Masson, qui, lui, vient d'arriver à l'Assemblée nationale, pendant neuf ans, elle répétait constamment ce que l'ancien gouvernement avait fait ou pas fait, M. le Président... Bien, de vous dire: Dans le budget — et j'aimerais bien déposer une copie, M. le Président, pour le député de Beauharnois — savez-vous combien on accordait de lignes, M. le Président, dans le budget 2003-2004, alors qu'ils avaient eux-mêmes déposé un document, fait faire une étude par trois mandataires sur le transport en commun, M. le Président? Il y avait effectivement six lignes. ● *(16 h 40)* ●

Ça fait que, voyez-vous — je reviens encore à ça — entre un gouvernement, M. le Président, qui a déposé des études, qui n'a absolument rien fait, qui a diminué le financement du transport en commun et entre un gouvernement qui, dès la première année, a augmenté de 10 %, la deuxième année 10 %, qu'il y a un document, qu'il y a eu consultation, qu'on prend l'engagement que, dans le cadre de la première année, il y aura reconnaissance du financement du transport en commun et qu'eux-mêmes, dans leur dernier budget, après avoir fait un rapport des mandataires, M. le Président, avaient seulement six lignes sur le budget... Donc, j'ai l'impression que le député aussi a la mémoire bien courte.

Ceci étant dit, M. le Président, pour revenir...

Une voix: ...

M. Després: Oui, on va y revenir. Je reconnais constamment cette fougue, hein, du député, M. le Président. On va prendre, il n'y a pas d'inquiétude, on est ici jusqu'à minuit... Il reposera la question, s'il veut. Je veux juste lui dire, M. le Président — il parle de développement de trains de banlieue, M. le Président — puis il faut le dire, hein, on est quelque part... les trains de banlieue ont eu une croissance importante, dans le cadre des dernières années, une utilisation de service où les gens apprécient effectivement le développement de transport en commun.

Je vais vous dire, je suis très heureux, très heureux, parce qu'effectivement il y avait ce gouvernement-là qui était là voilà pas longtemps, voilà 25 mois, ils étaient au gouvernement, dans les chaises ministérielles, M. le Président, ils avaient pris un engagement. Je ne sais pas s'il s'en rappelle, le député de Masson. Pourtant, il était candidat en campagne électorale, il doit s'en rappeler. Dans le début du mois de mars, hein — il y avait une élection au mois d'avril — dans le début du mois de mars, ils ont fait une annonce sur le train de Saint-Jérôme, M. le Président, hein. Ils avaient été là, eux autres aussi, pendant neuf ans, mais, en pleine campagne électorale, hein, ils ont annoncé, durant le temps de la campagne électorale, comme ça, 2 milliards d'engagements pris, qui n'étaient pas au livre des crédits, qui n'étaient pas dans le budget, M. le Président, qui n'étaient pas nulle part, mais encore là qu'ils n'ont pas pu réaliser parce qu'ils n'ont pas été réélus, à ce moment-là. Ils avaient pris un engagement d'annoncer le train de Saint-Jérôme, mais il n'est jamais venu, M. le Président, le train de Saint-Jérôme.

Donc, M. le Président, moi, je veux vous dire qu'on a fait une annonce dernièrement en ce qui concerne le train de Saint-Jérôme, M. le Président. Et la députée de Papineau était là. Je suis certain qu'elle en a parlé au député de Masson, hein. Elle était très heureuse. Toute la région des Laurentides, toute la région, M. le Président, des Laurentides, de Lanaudière était... des Laurentides était très, très heureuse. J'étais en présence du ministre responsable du Développement durable, présent avec la députée de Papineau, M. le Président, pour annoncer effectivement six mesures en ce qui concerne la ligne Montréal-Blainville. Je veux juste le rappeler parce qu'eux n'en parleront pas aujourd'hui. Je suis certain que, si la députée de Papineau, qui n'a peut-être pas besoin de venir parce que sa ligne de train de banlieue a été annoncée... Je vais vous dire, elle était très heureuse. Tous les maires de la région étaient là, étaient très heureux.

J'ai fait un point de presse, M. le Président, c'est une des rares fois de ma vie, la salle était pleine, je vais vous dire, les gens se sont mis à applaudir. Je ne suis pas sûr que c'était pour moi, c'était plus pour la ligne de train de banlieue. Je ne l'ai pas pris personnel. Mais juste pour vous dire comment les gens effectivement étaient heureux de voir... Qu'elle-même, qui était députée, que son gouvernement, qui avait été là, qui avait annoncé, en campagne électorale, qu'il n'avait pas pu le réaliser, M. le Président, je vais vous dire...

M. Thériault: M. le Président, question de directive, s'il vous plaît, là.

Le Président (M. Tomassi): Oui, M. le...

M. Thériault: Je pense que j'ai posé une question précise, à la fiche 32. On n'a pas, là, jusqu'à minuit, je regrette, là. Le ministre peut bien faire les annonces qu'il veut, mais il pourrait avoir au moins le respect du pouvoir législatif et des législateurs que nous sommes et pourrait répondre aux questions. À la fiche 32, il y a quelque chose d'important qui est écrit là, qui vient en contradiction avec le personnage qui est assis à sa gauche. Et là, là, j'aimerais qu'il me réponde à ça: Qu'est-ce que cela veut dire? Est-ce que le train de banlieue de Mascouche vient d'être inféodé au parachèvement de l'autoroute 25? C'est écrit en toutes lettres. Prenez la fiche 32 et répondez à ma question.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Masson, vous avez fait votre point, et j'espère que...

M. Després: M. le Président, je ne pense pas être hors d'ordre. Je reconnais...

M. Thériault: ...M. le Président, là, que, le parachèvement de la 25, avant qu'il y ait une seule auto...

Le Président (M. Tomassi): M. le député, je vous ai permis...

M. Thériault: ...avant qu'il y ait une seule auto qui passe sur le pont de la 25, ça va prendre à peu près sept ans.

Le Président (M. Tomassi): M. le député, je vous ai permis une question de directive. Alors, M. le ministre.

M. Després: Moi, je pense, M. le Président, que nous sommes toujours en matière de transports, nous sommes toujours dans le développement des trains de banlieue, et je vais y arriver, que le député soit patient, qu'il ne s'inquiète pas, je vais y arriver. Je reconnais cette fougue, là. C'est comme sa correspondance, M. le Président, ça ne fait pas deux semaines, comprenez-vous, et je lui ai démontré qu'on a répondu rapidement, comme on a répondu aux citoyens de cette région-là, M. le Président. Je veux juste mentionner... Puis je vais y arriver, qu'il ne s'inquiète pas, le député, on va en parler, de ce dossier-là. On va voir comment le gouvernement qui est en place a corrigé le projet que vous aviez déposé, vous-mêmes, sur la 25, M. le Président.

Ceci étant dit, en ce qui concerne le train de banlieue — pour finir là-dessus, M. le Président — nous avons annoncé six mesures sur la ligne Montréal-Blainville. Parce que l'annonce qui avait été faite par l'ancien gouvernement, qui ne s'est pas réalisée, était un montant de 6 millions qu'on avait mis dans l'annonce, alors que la ligne elle-même coûtait 17 millions, M. le Président. On a annoncé six mesures concrètes. Je vais les dire: on va compléter la rénovation des voitures sur la ligne; on va faire l'ajout de neuf nouvelles voitures d'ici l'été, ce qui augmentera la capacité de la ligne de 15 %; on va refaire la réfection de la voie ferrée entre Montréal-Ouest et la station Lucien-L'Allier, M. le Président; on va faire l'aménagement de la nouvelle gare au niveau de la rue Chabanel, à Montréal; on va faire l'ajout de stationnements incitatifs permanents à la gare de Sainte-Rose, M. le Président, de 300 places; et on va faire le prolongement de la ligne de Blainville jusqu'à Saint-Jérôme, M. le Président.

Donc, pour vous dire que l'ensemble de ces mesures, qui totalisent 23 millions, auxquelles on ajoute l'acquisition de voitures mentionnée, qui est de 24 millions, M. le Président, une annonce qui fait 49 millions de dollars, contrairement aux 6 millions qu'ils avaient annoncés, M. le Président, et qui pourraient être en opération d'ici 2007...

Pour revenir maintenant, hein, au projet du développement, M. le Président, de tout l'axe que le député a mentionné, oui, effectivement, le gouvernement qui est en place a déposé un projet pour l'autoroute 25, comme vous l'aviez planifié dans la gestion des déplacements, M. le député. Je ne sais pas si vous avez pris connaissance d'un document qui s'appelle *Stratégie prioritaire — Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal*, M. le Président, où votre propre gouvernement voulait effectivement développer, hein, le parachèvement de l'autoroute 25 en PPP.

Parce que vous aviez vous-mêmes adopté une loi, le 13 décembre 2000, le projet de loi n° 164 concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, M. le Président, qui a été sanctionné le 13 décembre 2000, après quoi vous avez déposé un plan de gestion des déplacements, M. le Président. Et vous avez vous-mêmes, avant même de faire ça, créé la mise sur pied d'un bureau de mise en oeuvre des PPP, au ministère des Transports du Québec, en 2001, M. le Président, auquel vous aviez déposé un projet sans tenir compte du développement — et là je m'en viens, je le vois encore, là, mais je m'en viens, M. le Président — où on n'avait pas tenu compte effectivement du développement du transport en commun, au-delà du développement du réseau routier entre Montréal et Laval en développement d'axes routiers, M. le Président, où on n'avait pas prévu...

On a fait quoi, M. le Président? On a pris le projet puis on l'a refait, M. le Président. On l'a revu, le projet du développement de l'autoroute 25. On va toujours le faire, hein, en faisant un PPP, M. le Président, comme l'ancien gouvernement l'avait lu. Je ne suis pas sûr qu'il veut que je lise la citation, M. le Président, mais il devrait s'y référer, c'est son gouvernement qui avait déposé ce projet-là, M. le Président. On l'a fait. Puis on a fait quoi, M. le Président?

Quand je suis allé à Montréal dernièrement, je suis allé en conférence de presse pour parler de la programmation routière, mais en même temps j'ai fait quoi, M. le Président? J'ai parlé de tout l'équilibre qu'on faisait entre le développement routier de Montréal et entre le développement du transport en commun, M. le Président, pour démontrer que, en même temps qu'on investissait, dans la région de Montréal, 330 millions dans le développement du réseau routier, on investirait 489 millions dans le transport collectif, M. le Président. Et, quand on a déposé le projet qui est maintenant devant le BAPE — auquel les groupes probablement, qui sont sur le territoire du député vont se faire entendre — on a fait quoi, M. le Président? On s'est assurés qu'en matière de transport en commun il y ait une voie de réservée, hein, avant le futur pont de la 25, avant et après, qu'il y ait une voie strictement réservée pour le transport en commun, M. le Président, pour les autobus. On s'est assurés qu'il y aurait, M. le Président... de développer du transport incitatif, M. le Président, juste avant le pont de la 25, M. le Président. Et on a parlé effectivement du développement d'une ligne de train de banlieue, hein, dans tout l'angle de Mascouche, hein, de l'est de Montréal, M. le Président. C'est de ça qu'on a parlé. Donc, effectivement, on a dit qu'il fallait qu'éventuellement, M. le Président, on détermine une ligne pour le secteur de l'est de Montréal. Donc, nous avons, M. le Président, un projet qui dans son ensemble prévoit du développement routier, M. le Président, prévoit une ligne de développement de trains de banlieue.

Mais là je vais donner l'information supplémentaire au député — parce qu'il n'a plus de l'air à écouter — pour lui dire en même temps que...

M. St-André: ...ne répond pas à la question qui a été posée.

Le Président (M. Tomassi): M. le député, M. le député, là...

M. St-André: J'en fais une question de règlement...

Le Président (M. Tomassi): Allez-y.

M. St-André: ...sur la pertinence. Il y a une question qui a été posée, précise, ça se répond simplement. Peut-il répondre à la question qui a été posée, une fois pour toutes?

Le Président (M. Tomassi): M. le député de L'Assomption, je voulais simplement vous rappeler qu'en crédits la règle de la pertinence est très, très large. Alors, je vais permettre au ministre de continuer sa réponse, et vous allez avoir la possibilité de lui reposer la question si sa réponse ne vous satisfait pas. Alors, M. le ministre.

● *(16 h 50)* ●

M. Després: Là, je reconnais la misère, la difficulté à reconnaître, un peu aussi la fougue du député de L'Assomption, M. le Président. Je vais vous dire très honnêtement, là, lui, il était... Je comprends le député de Masson, il vient d'arriver. Mais, lui, j'ai de la difficulté à comprendre parce qu'il était au gouvernement. Son gouvernement n'a pas annoncé la ligne, il n'a absolument rien fait pour le développement du train de banlieue dans son secteur, dans sa région. Il était membre d'un gouvernement, M. le Président, il avait juste à le faire. Ceci étant dit, M. le Président...

M. St-André: Il ment effrontément devant cette commission, et je ne permettrai pas ça. Qu'il retire ses paroles.

Le Président (M. Tomassi): Monsieur, je vais vous demander, à vous, de retirer les paroles que vous avez prononcées.

M. St-André: ...

Le Président (M. Tomassi): Je vous demande de retirer les paroles.

M. St-André: Je retire mes paroles.

Le Président (M. Tomassi): Merci.

M. St-André: Il vient d'induire la commission en erreur.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le député de L'Assomption. M. le ministre.

M. Després: Tout ce que je dis, c'est que son gouvernement avait la chance de le faire; il ne l'a pas fait. Bon. M. le Président, on s'est déjà engagés. J'ai rencontré effectivement les maires, hein, le député est au courant, ça a fait la manchette dans les journaux, dans cette région-là. Je lui ai dit que nous étions en train de regarder, hein, que nous étions en train de regarder, de voir, M. le Président, au développement, hein, et que, dans le cadre, M. le Président, des prochains mois, il y aurait consultation, que le ministère, l'Agence métropolitaine, les municipalités, M. le Président, regarderont ça, qu'il y aurait une concertation pour voir effectivement au développement des voies en matière de train de banlieue dans l'est de Montréal, M. le Président. Donc, M. le Président, en temps et lieu, que ces gens-là soient patients, en temps et lieu.

Ça ne se fera pas après l'autoroute 25. Je viens de le lui dire, contrairement à ce que son gouvernement a fait, déposer un projet de développement routier sans tenir compte du développement du transport en commun, on a fait exactement... on a refait le projet, M. le Président. On tient compte du développement, hein, des voies réservées, de stationnements incitatifs puis du développement du train de banlieue, M. le Président. C'est ça que notre gouvernement est en train de faire. Donc, M. le Président, qu'il ne s'inquiète pas, nous sommes en train d'étudier effectivement, hein, de consulter. Je l'ai dit aux maires, quand je les ai rencontrés. Pour le dire au député, et il doit le savoir très bien parce qu'il a dû discuter, et je sais qu'il s'occupe de son comté, donc je sais qu'il a fait des représentations, je sais qu'il échange avec ces gens-là, donc il doit être très au courant de la rencontre, pour lui dire que nous étions en train de regarder, oui...

Et la différence, M. le Président, c'est qu'on s'est donné une vision, par rapport au développement de l'est de Montréal entre Laval, entre la région du secteur de Repentigny, de L'Assomption, tout ce secteur-là, de Mascouche, M. le Président, de voir au développement effectivement du transport en commun. Mais là tout d'un coup, M. le Président, comprenez-vous, il faut en même temps, là, hein... en même temps, M. le Président, il voudrait, au jour, hein, ce soir, avoir déjà l'annonce. Ce que je lui dis, c'est qu'on travaille. Et, dans le projet que nous avons déposé pour le développement de l'est de Montréal, nous tenons compte du développement...

M. Deslières: M. le Président, point d'ordre, s'il vous plaît, là.

Le Président (M. Tomassi): Oui, M. le député de...

M. Deslières: Regardez, regardez, M. le Président, regardez bien, là, moi, je vais demander au ministre son fair-play et de bien vouloir collaborer. On peut bien feinter, là, mais je pense que c'est la démocratie, là, qui en souffre. Moi, je vais demander, là, sur mon banc, là, au ministre de collaborer. On pose des questions tout à fait, tout à fait légitimes dans un processus législatif, en respect de la démocratie. Il est à peu près le seul ministre à ne pas vouloir collaborer. Partout ailleurs on nous indique qu'on a des échanges et que...

En termes d'équité de temps, M. le Président, écoutez, ça fait au moins cinq minutes, là, cinq minutes, puis c'est peut-être 10, là. M. le Président, vous voyez que ça n'a pas d'allure. Il peut bien jouer ce jeu-là, là, mais je pense que ça ne l'honore pas, M. le Président. Moi, je demande publiquement au ministre de bien vouloir... On pose des questions pour l'ensemble des citoyens, dans l'intérêt de l'ensemble des citoyens, est-ce qu'il peut répondre sur la question et en quelques minutes, en quelques minutes? Je pense que ça dépasse le gros bon sens, M. le Président.

Une voix: Je vais lui rappeler la question. Il ne s'en rappelle pas.

Le Président (M. Tomassi): Merci. Merci, M. le député de Beauharnois. Je pense que ça va... Écoutez, on va finir le bloc. Vous allez avoir la chance d'y revenir. Et, ne vous en faites pas, je suis le gardien du temps et je vais prendre les mesures pour que le temps soit équitable.

M. Thériault: Pour avoir fait plusieurs commissions avec vous, je trouve que vous êtes très élastique

sur le fait qu'aujourd'hui vous n'êtes pas le gardien du temps des législateurs de l'opposition officielle et de tous les législateurs qui sont ici. Le ministre, là, je pense qu'il se conduit d'une façon qui ne respecte pas les parlementaires que nous sommes et la population qui m'écoute.

Présentement, M. le Président, ce que les gens de Masson savent, c'est que le train de banlieue de Mascouche a été annoncé, comme celui de Saint-Jérôme, que les gens ont écrit de multiples — j'ai tout le dossier, ici — de multiples interventions, hein, des résolutions des MRC, des villes concernées, où on disait: «Considérant que, le 20 mars 2003, le ministre des Transports confirmait l'implantation du train de banlieue; considérant que le projet d'implantation a reçu toutes les autorisations nécessaires et que le programme triennal d'immobilisations en transport en commun du MTQ a été approuvé par le Conseil du trésor...»

Et là, aujourd'hui, il s'en vient me dire qu'il y avait des discussions à l'époque. Mais là, les gens, là, ce qu'ils veulent savoir, là, aujourd'hui, c'est quand est-ce qu'il va rentrer, ce train-là, en gare. Parce que, à la question précise de l'opposition officielle, il est en train de nous dire qu'ils feront des études quand il y aura parachèvement de l'autoroute 25. Or, la journée où il y aura un camion ou une auto qui circulera sur le pont de la 25, ça va prendre à peu près, là, si je ne me trompe pas, là — même si je suis un jeune parlementaire — à peu près sept ans. En attendant, on peut-u avoir le train, M. le ministre?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Masson.

M. Thériault: ...dans une perspective de développement durable, M. le Président, vous comprendrez. Il s'en vante.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le député de Masson. M. le ministre.

M. Després: M. le Président, oui, il y aura un développement, il y aura un projet de train de banlieue dans l'est de Montréal. Il veut une réponse courte, il l'a. Merci.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le ministre. Alors, M. le député de L'Assomption, pour une minute, à la question et à la réponse.

M. St-André: M. le Président, je vais poser une seule question...

Le Président (M. Tomassi): Allez-y.

M. St-André: ....courte et simple qui se répond par un oui ou par un non. Puis je vous prends à témoin, M. le député de LaFontaine, président de la commission, aujourd'hui. Vous vous êtes engagé, au mois de décembre dernier, à faire en sorte qu'une ligne de train de banlieue dans le corridor Montréal-Repentigny-L'Assomption soit mise en service avant la fin de votre mandat électoral. Pouvez-vous, M. le ministre, prendre cet engagement-là ici, aujourd'hui?

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le ministre.

M. Després: M. le Président, ce que je peux savoir, c'est que, le 19 mars dernier... c'est-à-dire le 19 mars 2003, ce gouvernement-là, qui était en pleine campagne électorale, a fait deux annonces dans la même journée, hein? Ils ont annoncé le train de Saint-Jérôme puis le projet de Mascouche. C'est eux qui ont pris des engagements, c'est eux qui ne les ont pas respectés. C'est nous qui avons été élus, c'est nous qui annonçons le train de Saint-Jérôme puis c'est nous qui vont annoncer le train de banlieue dans l'est de l'île de Montréal, je peux lui confirmer ça. En temps et lieu, quand le gouvernement sera prêt, quand il aura fait sa consultation, M. le Président, qu'il ne s'inquiète pas, on va aller pas mal plus vite qu'ils sont allés. Merci.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le ministre. Alors, nous allons aller au bloc du député de Chutes-de-la-Chaudière.

Effets des modifications apportées à la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec

M. Picard: Merci, M. le Président. J'aimerais aborder le projet de loi n° 55, qui a été adopté en décembre dernier, concernant la modification à la Société de l'assurance auto du Québec. Il faut se rappeler que ce projet de loi là crée une fiducie, une fiducie distincte. Il faut se rappeler que ce projet de loi là a été mis en place parce qu'actuellement, à la Société de l'assurance auto, il y a un déficit d'environ 800 millions puis, à chaque mois, il s'en rajoute. Si la tendance se maintient, on doit être rendus à 1 milliard de déficit.

Ma question, une de mes questions est de savoir: Là, le projet de loi a été sanctionné, est-ce qu'il a été mis en application, c'est-à-dire est-ce qu'il y a eu un conseil d'administration de nommé? Est-ce qu'il y a un conseil d'experts qui doit déterminer, je veux dire, le canevas de primes selon les critères de conducteur de véhicule... En tout cas, la loi était très, très large là-dessus.

Parce que, la semaine dernière, le ministre a annoncé qu'il y aurait des hausses, là. On changeait un peu de discours. Mais je sais qu'il y a une période d'amortissement qui est prévue aussi dans la loi. Mais, si on est rendus à 1 milliard de déficit, là, puis, par année, on perçoit environ 650 millions de primes, là, ça fait que... Est-ce que les citoyens doivent s'attendre à des hausses de... La semaine dernière, le député de Beauharnois vous a questionné, en Chambre, sur des hausses de 50 $, 60 $ ou 100 $ par conducteur ou par véhicule.

Puis la population n'est pas dupe, non plus. Une des modifications apportées par le projet de loi aussi, c'est de permettre le paiement sur une base mensuelle. Dans la population, lorsqu'on leur parle de ça, qu'il va peut-être y avoir une facturation mensuelle ou une méthode de paiement mensuel, on dit: Bien oui, c'est pour passer plus facilement des hausses. C'est certain que, s'il y a une hausse de 60 $ par année, bien c'est juste 5 $ par mois, ça paraît moins un petit peu sur le chèque, là, sur le budget mensuel.

Donc, j'aimerais vous entendre là-dessus, sur les suites qui ont été données, là. Parce que vous savez qu'on a une équipe restreinte de recherchistes, je n'ai pas vu passer le comité d'experts. Parce qu'aussi il devrait

tenir des consultations publiques, là, pour établir les différents tarifs.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. M. le ministre.

● *(17 heures)* ●

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président. Il faut dire que ce qui préoccupe effectivement le gouvernement par rapport au fonds de la Société de l'assurance automobile du Québec, M. le Président, au fond, c'est l'avenir du fonds, c'est l'avenir du fonds. Parce que, vous l'avez bien mentionné, on a commencé, à partir de 2001, à faire des déficits, à la Société de l'assurance automobile du Québec, qui étaient de 33 millions de dollars, et, en 2002, M. le Président, nous en avons eu de 160 millions de dollars, en 2003, le déficit était rendu à 348 millions de dollars, M. le Président, et ce qui fait un déficit, si vous voulez, accumulé, pas loin de 600 millions de dollars, M. le Président. Et la Société de l'assurance automobile du Québec déposera prochainement ses états financiers qui nous permettront de voir la situation qui fait qu'effectivement le Fonds d'assurance automobile du Québec n'est plus en période de surplus mais en période déficitaire. Premièrement.

La deuxième chose, c'est qu'il faut savoir que ses revenus de placement ont diminué considérablement, que l'actif qui est à la Caisse de dépôt, les surplus qui sont à l'actif de la Caisse de dépôt ont diminué, si vous vous rappelez bien, sous la gestion de l'ancien gouvernement, de l'équivalent de 1,7 milliard de dollars. Son actif a diminué, M. le Président.

Ceci étant dit, le fonds de la Société de l'assurance automobile du Québec, il est important, si on ne veut pas vider au fond l'actif que nous avons de côté, de s'assurer que ce fonds continue à se capitaliser. Et le problème qu'on a à l'heure actuelle, M. le Président, c'est que, comme ses revenus de placement ont diminué considérablement, que la valeur marchande a diminué considérablement, que le fonds est devenu en période déficitaire et que l'ancien gouvernement le savait depuis 2001... Parce qu'il avait lui-même effectivement reconnu en 2001 qu'il devait faire quelque chose pour effectivement revoir, je vous dirais, la pérennité du Fonds d'assurance automobile du Québec.

C'est pourquoi nous avons déposé, en décembre dernier — vous étiez à l'Assemblée nationale — le projet de loi n° 55, le projet de loi n° 55 qui a pour objectif, je vous dirais, de constituer une fiducie qui est le Fonds d'assurance automobile du Québec, au fond d'assurer de distinguer entre les autres mandats de la Société de l'assurance automobile et, je vous dirais, la gestion du fonds comme tel. Je vous dirais que les objectifs au fond de cette fiducie-là vont être au fond de s'assurer, comme je vous disais, la pérennité du fonds, de s'assurer aussi que financièrement on arrête, année après année, d'aller fouiller dans la Caisse de dépôt. Parce qu'à chaque année la Société de l'assurance automobile du Québec se doit d'aller fouiller dans ses épargnes pour payer les gens qu'on doit indemniser. C'est là où on en est rendus, à l'heure actuelle. Ça fait qu'on a le choix de continuer à aller comme ça et s'assurer qu'en 2018... Le président pourra vous le confirmer, si on ne fait rien d'ici 2018, il n'y en aura plus, de Fonds d'assurance automobile au Québec, parce qu'on va avoir été complètement chercher l'argent qui est dans le Fonds d'assurance automobile du Québec. Donc, nous avons mis en place une fiducie, M. le Président...

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

M. Després: Mais je vous promets, M. le député, que nous allons reprendre le débat et s'assurer que nous puissions répondre à vos questions.

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup. Alors, on va aller du côté du gouvernement. M. le député de Montmagny-L'Islet.

Investissements de l'AMT en immobilisations

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. M. le Président, je constate que les propos de notre collègue de Beauharnois nous ont tous interpellés, du côté ministériel. Dans son discours préliminaire, il semble ne pas être au courant des investissements d'immobilisations faits par l'Agence métropolitaine de transport, tant non subventionnés que subventionnés par le gouvernement. Connaissant les priorités de l'agence, qui sont le maintien du patrimoine du métro et des trains de banlieue et aussi la consolidation du réseau de transport métropolitain par autobus, j'aimerais que le ministre nous rappelle quels ont été les investissements en immobilisations en 2004.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. M. le ministre.

M. Després: Oui, M. le Président. Je remercie le député de Montmagny pour sa question, M. le Président. En ce qui concerne les investissements en immobilisations pour 2004, en ce qui concerne le maintien du patrimoine et la consolidation du réseau de transport métropolitain par autobus, M. le Président, nous avons investi dans les projets suivants. Nous avons investi dans le projet de la construction du terminus de Côte-Vertu pour 5,4 millions de dollars; nous avons investi dans l'allongement des quais des gares de Dorval et de Sainte-Anne-de-Bellevue pour 500 000 $; nous avons investi dans l'aménagement d'une voie réservée sur le tronçon de la route 132 pour 900 000 $; nous avons investi dans la réalisation de divers projets de réparations majeures sur la ligne de trains de banlieue pour 2,3 millions de dollars; nous avons investi sur le parachèvement de la voie réservée sur l'autoroute 25 pour 300 000 $; nous avons mis en place des mesures préférentielles sur le réseau métropolitain, des voies réservées à Marcel-Laurin, à Henri-Bourassa et des voies réservées sur le boulevard des Laurentides, pour 100 000 $; nous avons, M. le Président, fait la livraison des premières voitures à deux étages sur la ligne Montréal-Dorion-Rigaud pour l'équivalent de 17 millions de dollars, M. le Président.

Et naturellement les principaux projets en cours sont les suivants, c'est-à-dire: le prolongement du métro de Laval, où il y a 168 millions de dollars d'investis en 2004; la contribution au métro pour les programmes qu'on appelle Réno-Systèmes, pour l'équivalent de 8,5 millions de dollars; l'automatisation des équipements

de vente de titres et de perception des recettes pour 10 800 000 $; pour l'élargissement du réseau de transport métropolitain par autobus, stationnements incitatifs, voies réservées et terminus, pour 300 000 $; la réalisation de la voie réservée intégrée à l'échangeur Taschereau pour 2,7 millions de dollars; et une étude de faisabilité d'un train léger dans l'axe de l'autoroute 10 et du Parc pour l'équivalent de 2,4 millions de dollars, M. le Président. Donc, en 2004, le ministère des Transports a autorisé des subventions pour un montant de l'équivalent de 180 millions de dollars pour des investissements en immobilisations et, en autres projets métropolitains, pour la somme de 217 millions de dollars. Donc, M. le Président, des investissements qui étaient de 214 170 000 $, par rapport à des investissements, il faut le dire, de 171 millions en 2003, donc une croissance, une hausse de 43,5 millions de dollars, soit une augmentation, par rapport à l'année précédente, 2003, de 25,4 % pour l'année en cours, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le ministre. M. le député, ça va? Oui? Mme la députée de Pontiac.

Actions entreprises par l'AMT en application du Protocole de Kyoto

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. M. le ministre — ou ça peut s'adresser au directeur général de l'AMT, ce sera à vous à décider — je veux parler un peu du programme allégo.

Une voix: ...

Mme L'Écuyer: Le programme allégo.

Le Président (M. Tomassi): ...Mme la députée, on a toujours le consentement pour M. Gauthier? Oui? Alors, M. Gauthier.

Mme L'Écuyer: Dans votre préambule, M. le ministre, vous avez parlé de consolidation des actifs, l'optimisation, transport durable, environnement, vous avez aussi parlé de développement durable. C'est connu que la population se déplace majoritairement seule en voiture. On veut, dans le contexte de Kyoto, favoriser la réduction des gaz à effet de serre, réduire la congestion et encourager les automobilistes à se regrouper pour faire du covoiturage. On sait que, dans certaines villes, il y a des expériences pour le covoiturage mais aussi pour faciliter le transport en commun, faciliter aussi l'utilisation du vélo, qui a comme effet de réduire les gaz à effet de serre, mais aussi ça permet de faire de l'exercice.

On sait qu'à Ottawa et à Moncton ils ont adapté des supports à vélos aux autobus, et des choses comme ça. J'aimerais connaître, M. le directeur — j'ai un blanc de mémoire, je m'excuse, pourtant, Dieu sait que je ne devrais pas — Gauthier...

Le Président (M. Tomassi): ...M. Gauthier.

Mme L'Écuyer: M. Gauthier. Ça m'arrive à cette heure-ci. Dans l'AMT, qui a eu le mandat de développer des programmes du ministère, j'aimerais connaître où vous en êtes rendus et quels sont les projets à venir pour dans le fond permettre à la province... et aider à la diminution des gaz à effet de serre dans le cadre du Protocole de Kyoto et en même temps favoriser l'exercice par l'utilisation du vélo, mais en ayant des moyens de support aux gens qui utiliseraient ce moyen de transport là et aussi le transport en commun.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la députée. M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci. Merci, M. le Président. Merci, Mme la députée, pour votre question, question qui est à plusieurs volets, là, mais qui est très, très pertinente dans la mission que réalise notamment l'AMT, l'Agence métropolitaine de transport.

Je vais prendre le premier volet, qui est le volet de la politique de vélo ou comment l'AMT... ou quelles sont les actions qui sont posées ou qui pourraient être posées afin de favoriser l'utilisation du vélo. Notre mission, dans les missions qui apparaissent dans le texte de loi qui a créé l'agence, notamment à l'article 21, on constate que notre mission, c'est de promouvoir l'utilisation des transports collectifs, favoriser l'intégration entre les divers modes de transport. Et l'un de nos objectifs, c'est de pouvoir réduire l'utilisation de l'automobile en solo, alors l'utilisateur, chacun des utilisateurs qui est seul dans son automobile. Alors, il y a évidemment le volet covoiturage. Je terminerai là-dessus, mais je vais commencer par le vélo.

● *(17 h 10)* ●

Au niveau du vélo, nous avons développé, depuis 1999, une politique de développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs qui se traduit de façon concrète, Mme la députée, par l'installation dans nos équipements métropolitains, et plus particulièrement dans les stationnements incitatifs et dans les gares, de supports à vélos. Et je peux vous en témoigner — puis je vous incite à venir visiter nos équipements — pas plus tard que la semaine dernière, sur la ligne de Deux-Montagnes, pour toutes et chacune des gares, il y a des supports à vélos, et je peux vous assurer que les supports à vélos étaient remplis à plus de 90 %, au même titre, au même titre que sont remplis les stationnements incitatifs. Alors, l'implantation de supports à vélos à l'intérieur des équipements métropolitains, que ce soient les gares, les stationnements incitatifs, c'est une réalité que nous vivons et que nous devons... On est un petit peu victimes de notre succès, là, mais il faut continuer à tendre vers ça, et la population répond à ça.

Il y a aussi, pour des CIT, je pense, notamment pour la région de Terrebonne qui est un exemple concret, le CIT des Moulins, avec les autobus, où les autobus ont maintenant des supports à vélos. Alors, le citoyen peut aller à l'autobus avec son vélo, insérer son vélo dans le support à vélos, prendre l'autobus et s'en venir à Montréal ou, vice versa, partir de Montréal et s'en aller notamment vers la région de Terrebonne. C'est une démarche que nous avons entreprise notamment avec le CIT des Moulins, que nous faisons aussi avec les autres conseils intermunicipaux de transport, notamment sur la Rive-Sud de Montréal, et que nous voulons développer avec les grandes sociétés de transport tels la Société de transport de Laval, ou le Réseau de transport de Longueuil, ou encore la Société de transport de Montréal.

Et évidemment il y a du transport à vélo, qui, je le reconnais, ne se fait pas encore assez à grande échelle,

mais, à l'intérieur des trains de banlieue, où on est à installer des endroits particuliers où on pourra mettre des vélos. Et ce ne sera pas dans tous les... je vous le dis, ce ne sera pas dans tous les wagons, dans toutes les voitures, ce sera dans une voiture dédiée. Mais je reconnais qu'il y a encore des pas à faire à ce niveau-là.

Deuxième volet de votre question, au niveau du covoiturage, il existe effectivement un programme employeur, qui s'appelle le programme allégo, qui a été développé par l'AMT et avec le support du ministère des Transports du Québec. Et c'est un programme où nous faisons du démarchage auprès des entreprises afin de les encourager à encourager leurs employés à faire du covoiturage. C'est un programme qui jusqu'à présent a connu des succès au niveau de ce qu'on appelle la moyenne ou la grande entreprise. Alors, on peut penser à Bombardier, on peut penser à CGI, aux produits cosmétiques L'Oréal.

Mais il y a une clientèle qui est captive. Ce qu'il faut comprendre, c'est que, dans des entreprises de moyenne taille ou de grande taille, il y a x centaines d'employés qui travaillent là, alors il y a une clientèle captive pour le covoiturage. Alors, l'AMT a développé un logiciel de covoiturage, logiciel que nous implantons chez les grandes entreprises, qui, eux, ont le nom de tous leurs employés et leurs adresses, et on les incite à faire du covoiturage. Ce logiciel-là, comme je le disais, a été développé par l'AMT, et il y a des subventions qui sont offertes par le ministère des Transports du Québec aux employeurs qui utilisent le programme allégo.

Et c'est un programme qui fonctionne bien, qui devrait aller plus vite, là. On doit encourager le covoiturage. Je ne vous cacherai pas que le Québec, quant à nous, est peut-être un petit peu... a pris un petit peu de retard en matière de covoiturage. Mais des programmes comme le programme allégo et éventuellement un plus grand nombre de voies réservées permettant du covoiturage devraient nous permettre, là, de pouvoir rattraper un petit peu le retard que la région métropolitaine a vécu. Mais ce sont des initiatives... Et je vous remercie de votre question parce qu'allégo c'est un programme qui gagne à être connu et qui, chez les employeurs, est très, très apprécié. Les employeurs qui l'utilisent apprécient grandement ce logiciel qui a été mis en place.

Le Président (M. Tomassi): Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Une complémentaire — merci, M. le Président — mais très courte. Vous venez de dire que le programme allégo fonctionne bien dans les grandes entreprises, ils ont même développé des logiciels. Est-ce que l'AMT a un projet pour rejoindre les moyennes et même les petites entreprises, où, là, on pourrait avoir des travailleurs qui sont un peu plus éparpillés? Mais est-ce qu'on a pensé soit de créer un logiciel qui permettrait de supporter ces petites entreprises là ou si on va s'en tenir au niveau des grandes entreprises?

M. Gauthier (Joël): Mais, quant au fond de la question...

Le Président (M. Tomassi): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Alors, quant au fond de la question, on ne doit pas viser uniquement la moyenne ou la grande entreprise, c'est l'ensemble du public, ou les changements de comportement, l'utilisation autre qu'une utilisation automobile en solo qui doit être visée. C'est clair qu'on va chercher, au fil des prochaines années, à décliner pour aller vers la plus petite entreprise mais aussi aller vers des changements de comportement chez les citoyens pour assurer une plus grande utilisation d'une automobile avec plus d'une personne à bord.

Chez les plus petites entreprises, je vous dirai que la stratégie qui devrait être employée — et on a déjà entrepris des démarches avec la Chambre de commerce de Laval à cet égard-là — c'est d'aller vers les chambres de commerce, où il y a des regroupements de petites et moyennes entreprises qui s'y retrouvent, et de pouvoir tenter de développer ce programme ou ces logiciels de jumelage de travailleurs. On peut penser à des parcs industriels où il y a une concentration de petites et moyennes entreprises. Mais, à ce stade-ci, je vous dirais que, nonobstant la démarche déjà entreprise avec allégo Laval, la Chambre de commerce de Laval, tout est à faire.

Mme L'Écuyer: Merci, M. le directeur. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): M. Gauthier, merci. Alors, M. le député de Gatineau.

Impact du vieillissement de la population sur le bilan routier

M. Lafrenière: Merci, M. le Président. C'est une question qui me préoccupe peut-être plus que d'autres ici, autour de la table, quand on parle des conducteurs âgés, vieillissants de la population. On sait qu'avec le vieillissement les personnes de 65 ans et plus vont être multipliées par trois, dans la prochaine décennie, en l'an 2030. Est-ce que le sort d'un petit vieux de 70 ans, dans les prochains mois, qui fait entre 80 000 et 100 000 km par année, la navette de son comté à venir à Québec, son sort est entre les mains du ministre des Transports? Qu'est-ce qu'on peut s'attendre, M. le ministre?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. Le transport en commun existe toujours. M. le ministre.

M. Després: Bien, M. le Président, voyez-vous, en même temps qu'il faut voir au développement du transport en commun, d'après ce que je peux voir, il y en a qui veulent garder aussi leur autonomie en termes d'autonomie pour pouvoir s'assurer de maintenir leur permis de conduire. Mais je pense que c'est une question qui est pertinente dans la mesure où, il faut le reconnaître, avec le vieillissement de la population, il y a environ 500 000 personnes qui ont plus de 65 ans à l'heure actuelle au Québec, et, dans la prochaine décennie, ça va effectivement tripler, c'est-à-dire qu'il y aura plus de 1,5 million de gens qui auront plus de 65 ans, donc au-dessus de 24 % de la population qui auront 65 ans et plus.

De lui dire que, quand on regarde d'abord les statistiques sur le bilan routier pour les gens âgés, les gens

âgés ne font pas plus d'accidents, hein? C'est surtout dans la catégorie des jeunes qui sont effectivement entre 16 ans et 24 ans où on retrouve le plus grand nombre d'accidents automobiles. Donc, de vous rassurer, que, même si on dit un certain nombre de choses ou on entend des choses des fois en se disant: Les gens âgés n'ont pas toujours effectivement... ou ont oublié certaines règles, de vous dire qu'ils ne sont pas la cause à l'heure actuelle, dans les données que nous avons, la cause effectivement des accidents.

Par contre, il faut tenir compte du vieillissement de la population. Et je vous dirais qu'en 2004, sur 12,4 %, 585 utilisateurs de permis de conduire qui étaient âgés de 65 ans et plus, il y avait seulement 10 %, M. le Président, des conducteurs qui étaient impliqués dans des accidents avec dommages corporels et 7,9 %, 5 178 accidents qui impliquaient des accidents avec dommages matériels. Donc, quand on regarde les données, on ne peut pas dire que les gens d'un certain âge, parce qu'ils sont dans une catégorie plus âgée, causent ou sont plus impliqués dans les accidents au Québec.

Par contre, je vous dirais que c'est un enjeu auquel la Société de l'assurance automobile est vigilante à cause justement de ce vieillissement. Même si les gens s'en vont à 60, 65, ils auront un jour 70 ans, un jour 75 ans et un jour 80. Et on sait que les gens maintenant réussissent et se maintiennent en forme beaucoup plus longtemps. Mais je vous dirais que, pour se sensibiliser, surveiller cette situation-là, il y a effectivement... on est en train de revoir les outils et les moyens servant à produire les rapports d'examen d'évaluation et, je vous dirais, de développer de nouveaux concepts, de voir aussi à certaines mesures en ce qui concerne l'adaptation effectivement des véhicules automobiles.

● *(17 h 20)* ●

Donc, les actions qui sont en cours sont des évaluations où, entre autres, la Société de l'assurance automobile, conjointement avec le ministère de la Santé et Services sociaux, veut s'assurer que les méthodes d'évaluation qu'elle utilise sont les bonnes pour s'assurer qu'indépendamment au fond de l'âge des individus qui ont un permis de conduire, ils puissent naturellement le plus longtemps possible continuer à utiliser leur permis de conduire, qu'ils soient effectivement sécuritaires pour eux, qu'ils soient sécuritaires aussi pour l'ensemble de la population.

Il n'y a pas, à ce moment-ci, de nouvelles règles de dictées comme telles. Mais je vous dirais que la Société de l'assurance automobile, à cause des données que je vous ai données, pas en termes d'accidents — parce qu'au contraire je vous dirais que c'est rassurant, à ce moment-ci, il n'y a aucun indice — mais de s'assurer que les méthodes d'évaluation que se donne la Société de l'assurance automobile, conjointement avec le ministère de la Santé et des Services sociaux... Ils travaillent ensemble pour s'assurer d'avoir les bonnes méthodes d'évaluation puis, comme je vous le disais, pour s'assurer qu'autant tous les citoyens du Québec que vous et moi...

Parce que nous serons confrontés un jour ou l'autre, moi le premier, à cette situation-là. Je suis certain que je voudrai garder, même si j'utilise le transport en commun plus à Québec que — peut-être, un jour — les trains de banlieue dans l'est de Montréal... Mais de vous dire que, M. le Président, que je veux rassurer le député pour lui dire que c'est quelque chose qu'on suit de près et de lui dire de ne pas s'inquiéter trop, trop parce que la clientèle, les gens âgés, au Québec, ont le droit de continuer à avoir un permis de conduire et de pouvoir rouler sur les routes du Québec.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. Alors, nous avons fini cet autre bloc. Alors, nous retournons du côté de l'opposition. M. le député de Beauharnois.

Mesures envisagées au regard du déficit de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

M. Deslières: Merci, M. le Président. J'aurai donc, au cours de ce 20 minutes, une série de questions concernant la Société automobile. Alors, M. le Président...

Le Président (M. Tomassi): ...le consentement, oui. Allez-y.

M. Deslières: Alors, M. le Président, je veux revenir sur les propos de mon collègue des Chutes-de-la-Chaudière. Alors, concernant les augmentations de tarifs, il est clair, comme son prédécesseur, le ministre, vient de nous confirmer, il vient de confirmer aux 4,7 millions automobilistes qu'il y aura, au cours des prochains mois, des augmentations de tarifs.

Encore une fois, je le dis, je le répète, depuis qu'ils sont au pouvoir, il n'y a à peu près pas une année — il n'y en a pas eu, d'ailleurs — où il n'y a pas eu pour les citoyens malheureusement des augmentations de tarifs. Que ce soit pour l'électricité, que ce soit pour les CPE, que ce soit pour l'assurance médicaments, que ce soit pour le transport en commun, c'est invariable, sûr et certain, avec le Parti libéral, à peu près tous les six mois, les citoyens doivent s'attendre à des augmentations de tarifs, à des hausses de tarifs. Et là, cette fois-ci, le ministre nous confirme qu'il y aura des augmentations de tarifs. Est-ce que c'est 30 $, 40 $, 50 $, 60 $? Mais on peut penser que c'est de cet ordre-là.

M. le Président, j'essaie de comprendre quelque chose, là. Le ministre a déclaré qu'avant ça il devait... Et ça, là, M. le premier ministre, c'est en créant la loi n° 55 où le gouvernement s'est totalement déresponsabilisé de son rôle parce qu'il a confié ça, la société, à un comité d'experts qui, lui, va décider hors du Parlement, hors des pouvoirs législatif et exécutif, il va décider du bien commun, l'augmentation pour les citoyens et citoyennes.

M. le Président, je veux relier deux éléments. Le ministre, il a confirmé ça, mais en même temps il nous dit d'une part: Il faudra que la société fasse son ménage. Et j'utilise son expression, hein, «fasse son ménage». Qu'est-ce que ça veut dire, ça, faire son ménage? C'est ce qu'il a dit, là, c'est l'expression. Ce n'est pas mon expression, M. le Président, c'est l'expression qui est rapportée dans les journaux par les journalistes, la déclaration du ministre. Il confirme qu'il y aura augmentation, mais il dit également à la société: La société, vous devez faire votre ménage. Qu'est-ce que ça veut dire? On voudrait comprendre. Alors, je n'ai pas été très long, M. le Président, dans ma question.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le député de Beauharnois. M. le ministre.

M. Després: Je vais être très court cette fois-ci et je vais permettre au président de la Société de l'assurance automobile un court commentaire pour lui dire: Ce qui est important — puis je pense qu'il en conviendra, le député — c'est qu'au fond le coût d'assurance, le coût d'immatriculation, le coût du permis de conduire, depuis 20 ans, est sensiblement sinon — même s'il a monté, descendu — au même niveau qu'il y a 20 ans.

La réalité fait qu'effectivement la capitalisation du régime d'assurance automobile du Québec, M. le... un, a perdu de sa valeur, de deux — ça, vous le savez très bien, je ne vous le rappellerai pas trop longtemps, a perdu de sa valeur — deux, les revenus d'intérêts ne sont pas là, le coût d'indemnisation a augmenté, ce qui fait qu'à chaque année on se doit, M. le Président, d'aller chercher de l'argent dans le fonds, hein, qui est notre capital qui est placé à la Caisse de dépôt. On a le choix de laisser ça comme ça, ça peut être un choix de le laisser comme ça puis, à chaque année, d'aller chercher de l'argent dans le fonds. Ce que je sais, c'est qu'en 2018, si on fait ça, M. le député de Beauharnois, il ne restera plus d'argent dans le fonds, donc le fonds n'existera plus. Et vous le saviez très bien parce que votre gouvernement avait commencé à faire... et à être sensibilisé au déficit que la Société de l'assurance automobile du Québec avait en 2001 — les déficits ont commencé. Et c'est ça, la situation — vitement — financière.

Donc, on avait le choix, M. le Président. En s'assurant de l'avenir de la Société de l'assurance automobile du Québec, c'est ce qu'on a décidé de faire comme gouvernement. Et juste de vous rappeler que, dans le budget que vous me parliez, là, le dernier budget que vous avez déposé, M. le Président, de Mme Marois, qui est la députée de Taillon — excusez-moi, M. le Président — la députée de Taillon, qui était ancienne ministre des Finances, avait prévu, s'il va voir, hein, des recettes, M. le Président, avait prévu, dans ses scénarios, des augmentations qui pourraient aller chercher jusqu'à l'équivalent de 100 millions de dollars. On avait prévu, en 2003, au 1er septembre 2003, des augmentations — je veux juste le rappeler — de 40 $ pour les droits d'immatriculation, de 30 $ pour les droits d'assurance, ce qui faisait une augmentation de 70 $ au 1er septembre 2003 et une autre augmentation possible, au 1er septembre 2004, de 30 $. Si vous faites le total, dans l'espace de 12 mois, ça aurait pu faire une augmentation de 100 $, tous ces coûts additionnés.

Donc, c'est de reconnaître, M. le député, vous en conviendrez, que ce qui est important, c'est l'avenir du Fonds d'assurance automobile. Oui, le gouvernement en place a décidé de déposer une loi, la loi n° 55, pour créer une fiducie pour gérer le Fonds d'assurance automobile, qui, elle, M. le Président, va avoir un comité d'experts qui va émettre un avis sur l'avenir du fonds, M. le Président, et comment on doit gérer la pérennité. C'est ça qui est important, de gérer la pérennité. Si le député me dit que ce n'est pas important puis qu'on décide que c'est mieux de se maintenir comme on le fait à l'heure actuelle, d'aller fouiller au fond dans le capital à chacune des années... Parce que, depuis 2001, on est en déficit, M. le Président.

Et ce que j'ai dit au président, quand je suis arrivé dans mes fonctions — lorsque vous y faisiez allusion — j'ai dit au président, qui vient lui-même d'arriver en fonction, j'ai dit: Je veux m'assurer d'une chose, M. le président, avant qu'on ait effectivement pensé d'augmenter, M. le Président, ou qu'il y ait des augmentations sur des droits d'immatriculation, sur des permis de conduire — la décision n'est pas prise, à ce moment-ci — j'ai dit, je veux m'assurer d'une chose, M. le Président, c'est qu'au niveau de l'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec que nous avons une administration qui est performante et de s'assurer qu'effectivement, s'il y a des dépenses à faire ou des coupures à faire... je vous demande, en tant que ministre des Transports responsable de la Société de l'assurance automobile du Québec, de regarder si, dans l'administration du fonds, il y a des choses... pas dans l'administration du fonds, mais dans l'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec, il y a des coupures de dépenses à faire, M. le Président. C'est ce que j'ai demandé au président, la première chose à faire avant de penser à des augmentations. Mais il y a une chose que je sais, c'est qu'on ne pourra pas réaliser... juste effectivement en révisant un certain nombre de choses, arriver à la pérennité du fonds.

Donc, nous, nous avons décidé, M. le Président, effectivement de créer une fiducie pour s'assurer que l'avenir du fonds soit assuré. Et le problème qu'on a eu, d'un gouvernement à l'autre, M. le Président, hein... Et vous étiez là pendant neuf ans, vous l'avez réalisé, il y a eu des déficits, puis vous avez décidé de laisser aller. Encore là, on a décidé d'agir. Et je permettrais peut-être au président de la Société de l'assurance automobile du Québec qu'il donne... Je pense que ça va être bénéfique de connaître le portrait de la situation en termes d'administration aussi, un, par rapport à la loi, deux, aussi par rapport à l'administration, les gestes qu'il est en train de poser et de voir comment se fait le travail présentement à la Société de l'assurance automobile du Québec. Merci.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. Alors, je vous demanderais de vous identifier au micro. Nous passons à l'histoire ici, alors...

● *(17 h 30)* ●

M. Harbour (John): John Harbour, président de la Société de l'assurance automobile du Québec. Je pense que le ministre vient de vous faire un beau tableau de la situation financière. Elle est préoccupante. À mon entrée en fonction, on a appliqué la loi n° 55 qui a été votée par le Parlement le 17 décembre dernier. Cette loi-là crée une fiducie indépendante du gouvernement, indépendante du périmètre comptable. Et cette fiducie maintenant est gérée par un conseil d'administration à pouvoirs bien délimités, bien précis sur la pérennité du régime.

Or, la loi n° 55 aussi éliminait certaines dépenses que le Fonds d'assurance devait supporter dans le passé. Entre autres, on faisait l'adaptation des véhicules automobiles pour handicapés. Donc, la Société de l'assurance automobile faisait l'adaptation des véhicules pour les accidentés de la route. Le gouvernement a pensé que ce serait bon que la société le fasse pour tout handicapé au Québec, ce qu'on a fait. Par contre, le financement n'avait pas suivi la décision. Depuis le 1er janvier 2004,

c'est une dépense de 10 millions qui a été transférée au ministère des Transports, et un décret a été voté, et on a éliminé la dépense de 10 millions.

Deuxièmement, il y a un manque à gagner dans l'émission des permis de conduire et l'immatriculation, qu'on calcule à 42 millions pour l'année 2004, qui ne peut plus être pris à même le Fonds d'assurance. Donc, c'est un 42 millions qui ne peut plus être pris du fonds fiduciaire. En plus, le gouvernement a transféré la responsabilité des montants versés pour le transport ambulatoire, O.K., un montant de 51 millions qui a été transféré au MSSS, au ministère de la Santé et des Services sociaux. Donc, c'est 103 millions de dépenses récurrentes qui ont été éliminées à la société.

Moi, dans mon langage interne, quand je rencontre mes gestionnaires, mes employés, je dis: Le gouvernement a fait sa part, maintenant, nous, nous devons faire la nôtre. Et à l'interne on a, un, regardé le budget. Pour l'année 2005, j'ai demandé un budget zéro de croissance, un gel d'effectifs et d'éliminer toute dépense non concordante avec la mission de la société, travail qui est en train d'être réalisé présentement. Les dépenses sont identifiées et les actions sont prises.

Deuxièmement, une chose qui nous interpelle, c'est l'augmentation du coût du régime d'assurance, qui est passé, en l'an 2000, de 800 millions à un peu plus de 1 milliard, là, qu'on va voir dans les états financiers officiels de 2004 qui seront déposés sous peu par le ministre. Et cette augmentation de coûts du régime nous interpelle beaucoup. Il y a certainement l'indexation des prix. Je pense, ce n'est pas là-dessus qu'il faut travailler prioritairement. Mais après ça il y a le bilan routier qui augmente, avec la croissance des véhicules en circulation depuis 1998. Donc, on s'aperçoit qu'il y a un coût additionnel qu'on estime à 80 millions sur le bilan routier. Après ça, il faut regarder le coût de l'indemnité de remplacement de revenu. Quand quelqu'un a un accident, qu'il doit, à ce moment-là, être indemnisé pour son revenu, les périodes d'indemnisation sont plus longues qu'elles étaient. Donc, il y a un coût de 85 millions additionnel annuel provenant de ces indemnités-là. Donc, ils sont repassés, si vous voulez, pour voir si l'administration est, à toutes fins pratiques, correcte.

L'indexation des coûts de soins de santé. O.K.? On travaille sur les victimes de la route, c'est en corrélation directe avec des coûts de soins de santé, les médicaments et la réadaptation. Les programmes de réadaptation qui ont été mis en place au début des années quatre-vingt-dix sont partis d'un coût de 4 à 5 millions, ils sont rendus à un coût récurrent maintenant, à 80 millions par année. Et on se pose la question sur tous les bienfaits de ce que nous avons fait. Je pense qu'il y a des choses excessivement positives, mais le coût est aussi important. Donc, j'ai fait une table sur l'indemnisation, et on va regarder la progression des coûts.

On regarde aussi les coûts en technologie. Vous savez que l'informatique, c'est des dépenses excessivement importantes. Donc, on regarde les coûts technologiques et on va travailler sur un budget pluriannuel pour essayer de contrôler toutes les dépenses. Après ce travail-là, on sera en mesure, à ce moment-là, de voir qu'est-ce qu'on peut faire pour assurer la pérennité du régime.

M. Deslières: M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Merci, monsieur. Alors, M. le député de Beauharnois.

Augmentation de l'effectif de la SAAQ

M. Deslières: Ma question va s'adresser au ministre, là, parce que j'ai quelque chose que j'ai de la misère à saisir, là, entre les propos du ministre, vos propos, M. le président-directeur, et ce qui est contenu dans le volume IV, Message de la présidente du Conseil du trésor et renseignements supplémentaires, à la page 43. Là, vous m'expliquez que la société s'est départie de certaines responsabilités, donc ça prend moins de monde. Mais, à la page 43, lorsqu'on parle d'augmentation globale des ETC, des emplois ETC, il y a une hausse de 211 ETC à la Société de l'assurance automobile du Québec. Est-ce que c'est pour gérer la nouvelle fiducie et ainsi peut-être toujours — parce que, je pense, c'est toujours dans les cartons, M. le ministre — permettre ce fameux agrandissement du siège social de la société?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. Monsieur...

M. Deslières: 211, sur un total de 318 ETC, qui vont à la Société d'assurance automobile du Québec. Expliquez-moi ça, M. le ministre, s'il vous plaît.

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

M. Després: M. le Président, je pense que j'avais permis, si le député est toujours d'accord de permettre... Et il m'a posé la question tout à l'heure: Quand le ministre a fait la déclaration, le ministre a demandé au président de faire le ménage... Et je lui ai dit: Quand je suis arrivé en fonction et que la nouvelle loi n° 55 a été adoptée, sur la fiducie pour s'assurer de la pérennité du système, j'ai demandé au président, en termes administratifs, de fonctionnement, qu'est-ce que la société pouvait faire. C'est exactement, je pense, quand il parlait de révision de la table de l'indemnisation, de la table des coûts en technologie...

Une voix: ...

M. Després: Non, mais je vais répondre à votre question. Je permettrai au président, qui a la responsabilité de répondre à votre question sur effectivement les effectifs... Parce que vous faites, là, un lien, vous, là, entre la création de la fiducie et l'augmentation des ETC. Je n'ai pas l'impression que la fiducie comme telle donne une augmentation d'ETC. Mais, si vous voulez avoir une réponse précise et permettre au président de la SAAQ, je vous dirais, de finaliser son portrait sur l'administration... Parce que vous vouliez savoir c'était quoi, l'opération administration, et c'est ça qu'il était en train d'expliquer. Mais il pourra ajouter le volet pour répondre à votre question sur les ETC. M. le président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. M. Harbour.

M. Harbour (John): Oui. L'augmentation principale des ETC a été faite pour un programme particulier à l'indemnisation. Dans les années passées, c'est là que vous voyez l'effet sur l'augmentation des ETC de la Société de l'assurance automobile. On appelait ça le programme des soins personnalisés en indemnisation. Et, pour un coût de main-d'oeuvre de 5 millions, on identifie 27 millions de récupération de dépenses au niveau de l'indemnisation. D'ailleurs, ça devient un peu le modèle, si vous voulez, pour le futur à regarder: si un investissement additionnel dans le secteur de l'indemnisation pourrait rapporter d'autres bénéfices semblables.

Je dois vous rappeler aussi qu'il y a eu l'implantation du centre d'appels à Murdochville qui rentre aussi dans les ETC que vous parlez. Il y a aussi le transfert des amendes impayées pour les municipalités. Maintenant, c'est la Société de l'assurance automobile qui voit à la perception des montants. Donc, il y a eu des ETC additionnels impliqués dans ces secteurs. Mais, comme disait le ministre, on regarde actuellement l'ensemble des secteurs, parce qu'en plus des ETC il y a aussi de la consultation à l'intérieur de l'entreprise.

M. Deslières: M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Oui, M. le député de Beauharnois.

Projet d'agrandissement du siège social de la SAAQ

M. Deslières: Ma question: Est-ce que la société a toujours l'intention de faire l'agrandissement de son siège social?

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le ministre, M. Harbour? M. Harbour.

M. Harbour (John): La réponse est non, il n'y a aucun projet d'agrandissement du siège social présentement en place.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le député de Beauharnois.

Mesures envisagées au regard du déficit de la SAAQ (suite)

M. Deslières: Oui. M. le Président, toujours dans la fameuse fiducie, est-ce que le comité a été formé, a été mis en place? Le comité d'experts qui va faire des recommandations. Bien, répondez à cette première question: Oui ou non, est-ce qu'il est en place, le comité d'experts? Est-ce qu'il a été formé?

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

M. Després: M. le Président, le comité d'experts sera nommé bientôt par le gouvernement. La loi prévoit que c'est le gouvernement qui le nomme, et je vous dirais que ça s'en vient prochainement. Au moment où on se parle, non.

Le Président (M. Tomassi): Merci. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: M. le Président, ce comité d'experts, dans la loi, il est prévu qu'il devra faire une consultation, mais aucun détail, aucun détail ne nous avait été fourni concernant la nature et le déploiement de cette consultation. Est-ce que je peux penser que cette consultation va se faire dans un ou deux lieux, dans un hôtel, à Montréal, à Québec et que cette consultation ne sera pas étendue à l'ensemble du Québec, dans l'ensemble des régions? Quelle est la nature de consultation qu'on peut s'attendre pour les citoyens? Parce qu'il s'agit d'augmentation des taxes parce que le gouvernement, le ministre des Transports a délégué, s'est déresponsabilisé de ses fonctions, là, de son pouvoir. Alors, quelle est la nature de consultation qu'il va y avoir?

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le député de Beauharnois. M. le ministre.

M. Després: Je ferai une courte parenthèse. Le député appelle ça se déresponsabiliser. Je pense qu'effectivement il y a un gouvernement qui vient de prendre ses responsabilités, qui veut s'assurer de l'avenir du Fonds d'assurance automobile du Québec. Parce que, pendant que vous étiez là, vous autres non plus, vous n'aviez pas bougé, M. le Président. Vous le saviez depuis 2001, l'ancien ministre des Transports l'a reconnu. Je peux sortir les citations. Je ne suis pas sûr que ça l'intéresse, il n'aime pas ça quand je joue à ça.

• *(17 h 40)* •

On veut justement dépolitiser le débat. Ce qui nous préoccupe, nous, comme gouvernement, c'est de s'assurer de la pérennité du fonds. C'est ce que je suis en train de vous expliquer. Vous deviez le savoir, vous étiez membre d'un gouvernement, hein? Et je vous explique que, d'ici 2018, si on ne change pas la situation, il y aura effectivement... le fonds n'existera plus. Nous, on a décidé que le fonds continuerait à exister parce que c'est un bon régime. La seule chose qu'il faut y voir, M. le Président, ce n'est pas de la faute du gouvernement qui est en place si la valeur marchande, pendant qu'ils ont perdu 13,2 milliards de dollars dont 1,7 de l'actif de la Caisse de dépôt, M. le Président... Il n'aime pas ça, qu'on fasse ça.

Ce qu'on essaie de lui expliquer, c'est qu'on a voulu dépolitiser l'avenir du Fonds d'assurance automobile du Québec en créant une fiducie qui va s'assurer de gérer le Fonds d'assurance automobile du Québec — effectivement, ce n'est pas le gouvernement qui va déterminer — qu'il y aura un comité d'experts qui sera là, en place, avec une consultation qui aura lieu. Maintenant, comment ça fonctionnera? Je vais permettre au président de la Société de l'assurance automobile du Québec de pouvoir répondre. Mais je veux lui assurer que le comité d'experts s'en vient, sera nommé prochainement.

Mais voyez-vous comment les choses vont vite dans la tête de l'opposition? On n'a pas commencé... Il voulait avoir des explications sur l'administration, on n'a même pas pu finir l'explication des travaux qui se font sur l'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec. Pas de problème, M. le Président, on est ici jusqu'à minuit. On va prendre notre temps parce que c'est un débat qui est important puis je pense qu'il y a une partie d'éducation à faire. Il est déjà rendu à l'augmentation sans savoir c'est quoi, la situation du Fonds

d'assurance automobile du Québec, c'est quoi, l'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec, comment la loi va fonctionner. Ça, il n'y a pas de problème, il est déjà rendu là, lui, là.

Mais il n'y a pas de problème, M. le Président, je vais permettre au président de la Société de l'assurance automobile du Québec de compléter les explications, une fois qu'effectivement le comité d'experts sera nommé, c'est quoi, le rôle de la fiducie, le rôle du comité d'experts, de la consultation et qui prend la décision au bout de la ligne, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Je ne veux pas enlever votre enthousiasme, M. le ministre, mais jusqu'à 11 heures, ce soir.

M. Després: 11 heures? On peut aller jusqu'à minuit, M. le Président, une fois rendus.

Le Président (M. Tomassi): M. Harbour.

M. Després: On aura une heure de faite pour vendredi.

Le Président (M. Tomassi): M. Harbour.

M. Harbour (John): Le conseil d'experts a une responsabilité bien précise prévue par la loi n° 55, et, de mémoire, je peux vous dire qu'il doit porter son jugement sur les coûts du régime, les tarifs, l'équité tarifaire entre les différents segments d'assurés de la Société de l'assurance automobile, l'efficacité des programmes de sécurité routière mis en place. Donc, on doit faire la preuve complète de l'administration du régime. Le conseil d'experts, dès qu'il sera nommé, va faire ses règles de fonctionnement. Il est prévu qu'il tienne des audiences publiques Québec-Montréal pour permettre aux citoyens de s'exprimer en temps et lieu sur les orientations prises. Donc, le conseil d'experts est consultatif au conseil d'administration de la SAAQ. C'est le conseil d'administration qui va prendre la décision finale. Donc, c'est le processus.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. Harbour. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Bien, je suis obligé de revenir sur l'intervention...

Le Président (M. Tomassi): ...

M. Deslières: Oui, rapidement, M. le Président. M. Harbour vient de le confirmer, là, c'est le conseil d'administration. Donc, quand le ministre nous dit qu'il va prendre ses responsabilités, que le gouvernement... non, il vient de les confier à un tiers, il vient de les confier... Le terme, ça s'appelle «se déresponsabiliser», M. le ministre. M. le Président, M. le président du conseil d'administration, M. Harbour, vient de nous le confirmer.

Je veux juste rappeler que, si le gouvernement du Parti libéral dans le temps n'avait pas retiré 2,2 milliards des fonds, des primes des automobilistes, peut-être qu'on ne serait pas dans cette situation-là, M. le ministre. Quatre lois spéciales, 2,2 milliards de dollars que vous avez retirés du fonds depuis une quinzaine d'années. Vous voyez quelle est l'ampleur, là, des dommages que vous avez causés? Et c'est pour ça que c'est à cause de vous, de votre responsabilité de votre parti, de votre gouvernement quand vous étiez au pouvoir que, là, maintenant les citoyens, les citoyennes, les automobilistes vont encore enregistrer une autre hausse de tarifs, parce que vous avez été irresponsables, dans le temps. Puis vous l'êtes autant encore. Vous n'êtes même pas capable de prendre vos responsabilités, vous confiez ça à un tiers, M. le ministre.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le député de Beauharnois. Alors, j'irais dans le bloc du député de Chutes-de-la-Chaudière.

M. Després: ...M. le Président?

Le Président (M. Tomassi): Le bloc... Vous aviez la chance nécessairement tantôt d'y répondre sans aucun problème.

M. Després: Alors, je reviendrai.

Le Président (M. Tomassi): Merci.

M. Picard: Merci, M. le Président. De créer une fiducie, je pense que c'est une excellente idée, sauf que le moment n'est peut-être pas le bon, on n'a pas le bon timing. La fiducie, il aurait fallu la créer lorsqu'on a créé la Société d'assurance auto. Parce que c'est vrai qu'il y a eu 2 milliards qui ont été puisés par le gouvernement. Lorsque la Société d'assurance auto se retrouve en déficit, bien, là, on dit: O.K., là, on va créer une fiducie parce que, là, on ne peut plus en prendre, là. Mais la fiducie aurait dû être créée il y a très, très longtemps. Sauf qu'on doit vivre avec les décisions des gouvernements antérieurs. Je ne vise pas un parti plus que l'autre, je pense que les deux ont participé, je pense, à la cueillette d'argent, de mémoire, là.

Mais, M. le ministre, tantôt vous parliez que, le député de Beauharnois, il était déjà rendu dans les hausses de tarifs. Sauf que, la semaine dernière, là, dans *Le Journal de Québec*, de mémoire, c'était le ministre des Transports qui parlait de hausses, là. En tout cas. Mais on n'en fera pas une histoire, là. On sait que les citoyens du Québec vont avoir des hausses, il s'agit de trouver les moyens pour qu'elles soient le plus minimes possible puis assurer la pérennité de la fiducie.

Financement de la Société de transport de Lévis (suite)

J'aimerais revenir, M. le Président, sur le dossier de la Société de transport de Lévis. Tout à l'heure, M. le ministre a indiqué à plusieurs reprises que le Parti québécois n'avait rien fait ou avait peu fait — en tout cas, là, c'est toujours des variantes, un petit peu. Sauf que le Parti québécois, dans le temps, il a donné un montant pour temporiser l'impact du 1 million de dollars que la Société de transport de Lévis ne reçoit pas. De mémoire, il y a eu un chèque de 400 000 $ d'envoyé à quelques reprises, là.

Ma question est très simple: Considérant que vous attendez le cadre financier qui sera annoncé à l'automne, est-ce que vous pourriez libérer 400 000 $ ou 500 000 $ pour permettre à la société de transport d'offrir un service adéquat aux citoyens pour terminer l'année 2005 et après ça entrer dans le nouveau cadre financier?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. M. le ministre.

M. Després: Je vais commencer par sa deuxième question, parce qu'il a abordé deux sujets qui sont assez différents. En ce qui concerne la Société de transport de Lévis, comme je lui dis, ma collègue qui est la députée de Lévis, ministre responsable de la région Chaudière-Appalaches, me parle de ce dossier-là régulièrement, je veux l'assurer qu'il n'est pas le seul, que tous les députés de la région m'ont interpellé dans ce dossier-là.

Je veux le rassurer en lui disant que l'engagement que j'ai pris, c'est de voir comment on pouvait, dans le cadre de la nouvelle politique de financement du transport en commun, comment on pouvait voir à améliorer la situation du financement du transport de Lévis, M. le Président. C'est une situation où ils sont revenus année après année sans avoir de réponse de la part de l'ancien gouvernement. Je leur ai dit que ce serait pour la nouvelle année financière, ils le savent très, très bien, pour le 1er janvier 2006.

Et, je vous le répète, je pense qu'il s'en vient une campagne électorale au niveau municipal, une belle occasion de discuter de transport en commun du côté de Lévis. Et il va falloir aussi — je le dis très ouvertement — que la ville de Lévis aussi investisse dans son transport en commun, si elle y croit. Le gouvernement va faire son bout de chemin, mais la municipalité devra le faire aussi. Et je veux vous dire que les gens que j'ai rencontrés savent très, très bien que j'ai pris cet engagement-là. Ma collègue me suit de très près, je veux le rassurer, elle a à coeur ce dossier-là. Et vous dire qu'on regarde comment on peut faire pour améliorer le financement du transport en commun de Lévis.

Mesures envisagées au regard du déficit de la SAAQ (suite)

Ceci étant dit, vous avez abordé un autre dossier qui est celui de la Société d'assurance automobile du Québec. On a beau refaire le débat de la loi qui a été adoptée devant l'Assemblée nationale du Québec, ce qui nous préoccupe dans l'avenir de la Société d'assurance automobile du Québec, c'est la pérennité. Depuis 20 ans, on est au même coût, entre 1985 et aujourd'hui, nous sommes au même coût pour le citoyen. Moi, si on peut maintenir ça, là — au lieu de me faire dire qu'il va y avoir des augmentations — encore pendant les 20 prochaines années, je suis bien heureux. Mais ce que j'en sais, ce que je comprends, de l'administration, du responsable, du président de la Société d'assurance automobile du Québec: si on ne fait rien, en 2018, il n'existera plus de fonds.

Et, M. le député de Beauharnois, je fais une parenthèse là-dessus, vous l'avez vous-même... votre ancien collègue qui a siégé avec vous, l'ancien ministre des Transports, l'a reconnu à partir de 2001 — on peut ressortir les galées en 2001 — qu'il fallait voir à l'avenir du fonds. Et, la plus belle preuve, vous aviez, dans vos cartons, avec l'ancienne ministre des Finances, députée de Taillon à l'heure actuelle, prévu des hausses — que je vous ai données tantôt, M. le Président — vous aviez prévu des hausses: deux, pour le 1er janvier et le 1er septembre 2003, et une autre pour le 1er septembre 2004, M. le député.

Donc, ce qui nous préoccupe, M. le député, dans ce dossier-là, c'est l'avenir du fonds. Oui, il est vrai qu'effectivement les gouvernements avaient fait des ponctions — j'écoutais le député de Beauharnois — les deux gouvernements en ont fait, des ponctions, les deux gouvernements en ont fait. Le député de Beauharnois a laissé sous-entendre que c'était tout le gouvernement. S'il veut les années puis s'il veut les chiffres, on va lui donner tantôt, dans son intervention. Je pense qu'il était informé, mais il lui en manque. Les deux gouvernements effectivement ont fait des ponctions.

Et l'autre chose qui fait qu'il faut revoir effectivement l'avenir du fonds: le coût des indemnisations a augmenté. Deuxièmement, la valeur marchande, hein, de notre capital qui est à la Caisse de dépôt a diminué de 1,7 milliard de dollars aussi, ce qui fait que les revenus de placement sont beaucoup moins élevés, M. le Président. Et ça, ça s'est fait sous l'ancien gouvernement. Donc, nous avons décidé de dépolitiser ce débat, et, M. le Président, de prendre nos responsabilités, et de s'assurer que tous les Québécois maintiennent la pérennité de ce régime, M. le Président, qui est fort apprécié par tous les citoyens du Québec.

● *(17 h 50)* ●

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, du côté du gouvernement, M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci beaucoup, M. le Président. Justement, moi, avant de poser ma question, M. le Président, je veux corroborer les dires de mon collègue des Chutes-de-la-Chaudière. Effectivement, lorsque la loi n° 50 avait été adoptée, en 1990, par un précédent ministre des Transports qui était M. Sam Elkas, on prévoyait déjà qu'il y avait des transferts qui étaient faits au gouvernement, puis ces transferts-là se sont prolongés sous le gouvernement aussi du Parti québécois. Donc, s'il y en a qui veulent une copie du document, je l'ai à ma portée. Alors, ça a porté sur l'ensemble des deux gouvernements.

Une autre question à laquelle j'aimerais apporter ma modeste contribution, M. le Président, c'est à la question sur la gestion des effectifs. Dans le rapport annuel 2003, que j'ai eu l'occasion de consulter, là, de façon approfondie lors des consultations sur le projet de loi n° 55, le gouvernement précédent avait adopté un décret le 10 avril 2003, soit quatre jours avant les élections, où on faisait état de nouvelles façons de gérer pour les deux prochaines années. Donc, on avait déjà engagé avant l'élection, là, un processus de modification, là, des effectifs à la Société de l'assurance automobile du Québec, dont l'effet se termine le 31 décembre 2005. Donc, c'est sûr que, au moment où vous posez votre question par rapport à l'ancien rapport, c'est sûr qu'il peut y avoir eu des changements, mais les décisions avaient été prises dans ce sens-là pour différents besoins.

Moi aussi, M. le Président, j'aimerais ça intervenir sur la responsabilisation. Moi, je pense que, quand on

regarde le passé puis... Même que le député des Chutes-de-la-Chaudière nous suggère, M. le Président, qu'on aurait peut-être dû créer la fiducie bien avant, et, moi, je suis porté à croire ça. Puis je pense que, pour une fois, il faut vraiment dépolitiser le débat. Si je regarde, au rapport annuel disponible, le dernier rapport annuel disponible qui est de 2003, je prends l'exemple entre 1996 et 1997, on a réduit de 34 % les coûts d'immatriculation au moment même où l'inflation était autour de 2 %. Donc, on comprendra que peut-être que les décisions à ce moment-là... En tout cas, il nous manquait des renseignements pour prendre les meilleures décisions possible.

Mais ce que je comprends aujourd'hui... Je ferais une analogie, M. le Président, avec ce que les municipalités ont réussi à faire dans le domaine de l'assurance. Quand on regarde toutes les municipalités qui sont membres de la FQM, chacune s'assurait avec des assureurs indépendants, puis les coûts étaient en augmentation de façon exponentielle. Alors, ils se sont unis ensemble et ont créé une mutuelle et ensemble ils gèrent maintenant les fonds. Alors, on s'est donné un instrument, une fiducie, une mutuelle pour s'assurer qu'on soit capables de répondre aux besoins.

Alors, je pense que ce que le gouvernement a fait, avec l'adoption de la loi n° 55 — peut-être trop tard, vous allez me dire, mais il n'est jamais trop tard si on veut finalement préparer l'avenir et planifier l'avenir — on a fait en sorte que... on veut s'assurer que le système sera, je dirais, autosuffisant, on veut assurer la pérennité. D'autant plus, M. le Président, qu'avec le vieillissement de la population j'ai crainte que dans l'avenir il y ait de moins en moins de gens peut-être qui soient détenteurs de permis de conduire. Et il y aura beaucoup de gens qui seront, à ce moment-là, peut-être des prestataires des revenus d'assurance parce qu'ils auront eu des accidents dans le passé. Donc, il faut vraiment avoir une préoccupation importante pour les générations futures, et je pense que l'adoption du projet de loi n° 55 s'est faite dans cet esprit-là. Et je pense que, oui, une compagnie d'assurance, ça n'a pas besoin de décisions politiques. Une compagnie d'assurance, comme la fiducie doit oeuvrer maintenant, doit s'assurer d'avoir les fonds suffisants pour assumer ses responsabilités futures.

Bilan routier de l'année 2004

Alors, M. le Président, ma question, à ce moment-ci. On sait qu'il y a trois semaines vous avez rendu public le dernier bilan routier, soit celui de l'année 2004. J'aimerais ça que vous nous parliez un petit peu des faits saillants du dernier bilan routier.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le ministre.

M. Després: Oui, M. le Président. En ce qui concerne le dernier bilan routier qui a été annoncé dernièrement, en ce qui concerne les décès, comparativement à l'année dernière, nous étions en hausse. Il y a eu, en 2004, malheureusement, 647 décès au Québec, comparativement à 623 l'année précédente, donc une augmentation — vitement — de 4 %. Par contre, je vous dirais que la tendance à long terme... Lorsqu'on parle d'une tendance à long terme, c'est parce que la Société de l'assurance automobile du Québec maintient des statistiques sur les cinq dernières années pour voir si c'est à la hausse ou à la baisse. En ce qui concerne les décès, c'est toujours trompeur de faire des comparaisons, mais la tendance est à la baisse, de 6,6 %, en ce qui concerne les décès.

Il y a deux autres catégories, les blessés graves et les blessés légers. Il y a eu, je vous dirais, une baisse, dans le cas des blessés graves, de 0,05 %, 6 038 personnes, comparativement à 6 071, en 2003. Et, dans le cas des blessés légers, nous avons eu, je vous dirais, une stabilité. Alors qu'il y avait 49 840, en 2003, blessés légers, il y en a eu 49 850. Donc, à 10 personnes près, on peut parler effectivement de stabilité, mais, je vous dirais, avec une tendance à long terme, encore là sur les données des cinq dernières années, en croissance de 7,7 % et, dans le cas des blessés graves, aussi une hausse à long terme de 11 %.

Naturellement, M. le Président, on sait que les deux facteurs les plus importants qui causent nos accidents sur les routes sont effectivement l'alcool et la vitesse, qui sont les deux principaux facteurs. Dans le cas de l'alcool, 38 % des conducteurs décédés avaient une alcoolémie qui dépassait la loi, qui est de 0,08 %, alors que la moyenne était de 30 % à 2002, M. le Président, donc une augmentation significative dans le cas de l'année 2004. Et je pense qu'on se doit d'être vigilants. Et je vous reparlerai d'un certain nombre de mesures qu'on a mises de l'avant et de nouvelles campagnes. En ce qui concerne la vitesse, 22 % des décès étaient reliés à la vitesse; 17 % étaient des blessés graves encore là en situation de vitesse excessive; et, dans le cas de blessés légers, 13 %, M. le Président.

Je vous dirais aussi que naturellement la situation des jeunes est préoccupante dans la catégorie des 16 à 24 ans parce qu'elle représente 23 % des conducteurs qui sont impliqués dans des accidents corporels. Et c'est un facteur qui est toujours préoccupant. Il y a une catégorie de gens auxquels il faut constamment être vigilants, M. le Président, pour sensibiliser, probablement parce que, lorsqu'on est plus jeune, on est, je vous dirais, plus insouciant du danger, de nos limites, de nos réflexes bien souvent et qu'ils nous jouent malheureusement de mauvais tours.

Donc, en ce qui concerne le bilan routier, M. le Président, il y a une chose qui est sûre, il y aura toujours trop de décès, il y aura toujours trop de blessés au Québec, et il faut s'assurer d'être le plus vigilants possible. Et, je vais vous dire, j'ai déposé, lors de cette conférence de presse, 41 actions pour la prochaine année en matière de sécurité routière, pour justement viser constamment à voir comment on peut améliorer la situation.

Puis je vous dirais que, depuis quelques années, quand on regarde les données, on a un peu atteint une espèce de plateau en termes de performance. Quand je donnais les données où il y avait plus de 2 200 décès en 1973 avec l'équivalent de 2 000 — je donne ça rapidement — 2 500 voitures sur nos routes, alors qu'on est près maintenant de 4,5 millions, 5 millions de voitures sur nos routes, le double, mais il y a 647 décès sur nos routes, c'est sûrement beaucoup trop. Mais on est conscients que toutes les mesures de sécurité qui ont été implantées dans le cadre des 20 dernières années ont été bénéfiques... depuis les 30 dernières années, ont été bénéfiques pour améliorer effectivement la sécurité routière sur nos routes.

Donc, M. le Président, une des principales mesures dans les 41 actions que j'ai annoncées, j'ai annoncé, M. le Président, la création d'une table de concertation sur la sécurité routière. Pourquoi? Au fond, c'est d'asseoir alentour de cette table-là tous les différents partenaires, les corps policiers, avec qui on travaille déjà, là, la Société de l'assurance automobile du Québec, le ministère des Transports avec qui on travaille déjà, M. le Président. Mais l'objectif, c'est, je vous dirais, d'y retrouver, entre autres, le monde municipal, alentour de cette table-là.

● *(18 heures)* ●

Le principe de cette table de concertation n'est pas nouveau, il existe dans plusieurs pays, M. le Président. Mais ce qu'il est important de retenir, c'est que 50 % des accidents qui se passent au Québec sont sur le réseau municipal, se passent à l'intérieur des municipalités, donc pas sur les routes qui relèvent directement... les grandes artères routières, nos autoroutes, mais ils se passent sur le réseau municipal.

Donc, il y a sûrement des choses, que ce soit en termes de signalisation, de réglementation, qu'on peut faire pour améliorer, voir: Est-ce que qu'on peut diminuer... Est-ce qu'il y a des endroits plus stratégiques à l'intérieur de certaines municipalités qui causent effectivement plus d'accidents? Et c'est l'idée de créer cette table de concertation entre les corps policiers, entre le monde municipal, entre le ministère des Transports, entre, s'il faut, les unions municipales, la Société de l'assurance automobile du Québec, les usagers au Québec, hein, les motocyclistes aussi, qui malheureusement M. le Président, ont souvent beaucoup trop d'accidents, et, M. le Président, donc comment on peut faire pour...

Je vous dirais, on est sur un plateau où il y a effectivement, puis on le voit déjà dans les données de 2005... Parce que je le suis de près, j'ai eu l'occasion d'en discuter avec le président de la Société de l'assurance automobile. Effectivement, cette année, M. le Président, quand on regarde les données, on n'est sûrement pas en diminution, au moment où on se parle. Donc, c'est préoccupant, et il faut voir à trouver de nouvelles mesures. Ça, c'est la première chose, la création de cette Table de concertation sur la sécurité routière.

Il y a une deuxième chose, M. le Président, qui est la Table de concertation sur la vitesse au volant, à laquelle le rapport a été déposé, M. le Président, en début d'année, au ministre des Transports, auquel j'ai créé, M. le Président, un comité interministériel. Il y a plusieurs recommandations sur cette table de concertation qu'il y a eu sur la vitesse. Il y en a pas loin d'une quarantaine, de recommandations, 38 exactement.

J'ai créé un comité interministériel qui n'implique plus maintenant strictement la Société de l'assurance automobile du Québec ou le ministère des Transports, mais qui implique aussi le ministère de la Sécurité publique, où ça implique le ministère de la Justice du Québec, où ça implique le ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec, pour voir, à partir des recommandations qui sont dans le rapport sur la vitesse, quelles sont les mesures maintenant et de quelle façon on peut les appliquer. Est-ce que ça demande des modifications réglementaires? Est-ce que ça demande des modifications législatives? On ne sera jamais trop prudent, M. le Président, de se poser toutes ces questions et de voir, à l'intérieur de ce comité ministériel qui a commencé à siéger, M. le Président, au mois de mai justement... Dès mon arrivée, j'ai pris connaissance de ce rapport-là. Et le comité ministériel aura à faire des recommandations pour voir comment on peut mettre de l'avant, je vous dirais, de nouvelles mesures pour voir comment on peut améliorer au fond et ne pas laisser détériorer le nombre d'accidents, le nombre de gens qui sont blessés et le nombre de décès au Québec.

Et, vous savez, naturellement, il existe ce qu'on appelle la Politique de sécurité en matière de transport. Ce n'est pas nouveau, c'est une politique qui a déjà été déposée à deux occasions. La première a été déposée par l'ancien gouvernement, de 1995 à 2000. Il y en a une qui existe présentement, de 2001 à 2005. Donc, c'est une prochaine politique, M. le Président, qui se fixera des objectifs et de voir justement comment on peut les atteindre. Probablement que la table de concertation pourra inspirer justement l'orientation de cette nouvelle politique là qui sera déposée en 2006. Elle se termine en 2005. C'est des objectifs que le gouvernement, le ministère, la SAAQ se donnent pour voir comment on peut, dans le cadre de cette politique-là, améliorer la sécurité routière au Québec. Donc, j'ai l'intention, M. le Président, en 2006, probablement au printemps 2006, de déposer... pas probablement, au printemps 2006, de déposer une nouvelle politique — il y en a déjà eu deux — avec des nouveaux objectifs, des nouvelles orientations, de nouvelles mesures pour voir comment on peut faire, au Québec, pour améliorer la sécurité routière sur nos routes.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. M. le député de La Prairie.

M. Dubuc: Merci, M. le Président. J'écoutais le ministre puis j'écoutais l'opposition tantôt qui demandait des questions courtes puis des réponses assez courtes. Ça fait que c'est là qu'on voit qu'on est à la télévision, les gens, les citoyens nous écoutent, puis c'est important que le ministre prenne le temps de bien expliquer quand qu'il y a des questions parce que c'est large, puis c'est important de le faire. Ça fait que je tiens à dire au ministre: Continuez vos réponses, c'est important que les gens comprennent bien.

En passant, je voudrais aussi... Tantôt, j'ai posé une question. J'avais beaucoup de citoyens dans mon comté, des gens qui ont des camions puis ils étaient pénalisés parce qu'il y a beaucoup de coûts. J'ai posé la question au ministre tantôt puis il m'a donné la réponse. Je n'ai pas pu prendre la parole, depuis ce temps-là. Je trouve que c'est vraiment un bon travail pour notre gouvernement, pour les gens qui vivent avec des camions, qui ont des coûts.

Je vais vous donner un exemple ici, avec 3 345 $ de coûts, il y a un partage sur lequel six «checks» sur six mois, ça représente 564 $. C'est là qu'on peut se permettre de dire qu'on peut être à l'écoute de nos citoyens, les citoyens dans mon comté puis les citoyens dans l'ensemble du Québec. Puis ça, c'est des gens qui avaient demandé ça. Puis notre gouvernement, avec le ministre, il a été à l'écoute. C'est très important, puis je tiens à le remercier puis le féliciter.

Lutte contre le vol de véhicule

La question se poserait un petit peu sur la question de vols de véhicules. On sait que des vols de véhicules, il y en a de plus en plus, puis ce n'est pas facile de contrôler ça. Puis, plus souvent qu'autrement un vol de véhicule... c'est souvent vendu par pièces, c'est encore peut-être plus difficile de trouver une façon de trouver les personnes. Parce qu'il était un temps où on pouvait se permettre de penser qu'une auto qui était volée, elle était vendue par, bon, changement d'enregistrement ou peu importe, mais là c'est souvent plus souvent qu'autrement tout démoli puis ils vendent ça par pièces.

Le problème des vols d'automobiles, monsieur... La question s'adresse au ministre ou au représentant de... Le problème des vols d'automobiles est toujours présent au Québec. Pourriez-vous nous parler du travail qui est fait à ce niveau dans le cadre des rencontres à la table du gouvernement-industrie sur le parc automobile?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. M. le ministre.

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président, pour la question du député de Dubuc. Vous avez raison, on parlait des accidents, il y en aura toujours trop. Il y aura effectivement aussi toujours trop de vols dans le secteur de l'automobile. C'en est presque une industrie, le vol d'automobile, sur notre territoire, M. le Président. Et c'est pour ça qu'en 2004 le gouvernement a créé avec différents partenaires une table sur le parc automobile, l'industrie et le parc automobile au Québec, un, pour voir quelles sont les mesures, peut-être au niveau de la réglementation, au niveau des lois, au niveau de l'identification des véhicules, qu'ils soient neufs ou qu'ils soient usagés, comment on peut faire pour diminuer le nombre de vols qui existe.

C'est une table qui regroupe différents organismes, différents ministères. Il y a naturellement la Société de l'assurance automobile du Québec qui siège à cette table-là, il y a le ministère des Transports, il y a le ministère de l'Environnement, il y a le ministère de la Sécurité publique, il y a naturellement les gens de l'industrie, qui sont le Groupement des assureurs automobiles du Québec, il y a la Corporation des concessionnaires automobiles du Québec, il y a l'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions, il y a l'Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec et naturellement le Bureau d'assurance automobile du Québec.

Au fond, l'idée, c'est de voir, comme je vous disais, quelles sont les avenues auxquelles ils peuvent... lors de la rencontre, quelles sont les avenues qu'on peut trouver pour, je dirais, resserrer les façons d'éliminer ce qu'on appelle les omissions de permis de recycler donc — parce qu'il y en a beaucoup — la possibilité d'introduire au fond des dispositions, que ce soit dans nos lois, que ce soit dans notre réglementation, que ce soit... pour diminuer la criminalité par rapport à la gestion du parc automobile.

Il y a eu une rencontre, de mémoire, au mois de mars, avril, de la part de l'industrie; il y en a une autre de prévue, qui est au mois de juin prochain. Et l'objectif de cette table-là, c'est éventuellement d'arriver au ministre pour déposer des recommandations pour que le ministre soit capable de mettre de l'avant un certain nombre de modifications qui auraient pour objectif de diminuer le nombre de vols, le nombre de voitures qui peuvent être recyclées, vendues à la pièce. Il y a sûrement des moyens, des choses qui se font aussi ailleurs au Canada, aux États, en Europe. Et le mandat, c'est de voir, au fond, en fonction de nos réglementations, quelles sont de nouvelles mesures qu'on peut mettre de l'avant.

Et de vous dire, M. le député, que, si nous recevons... lorsque je recevrai les recommandations, je me pencherai là-dessus pour voir effectivement ce qu'on peut faire pour voir à la diminution du nombre de voitures qui peuvent autant être malheureusement volées au Québec, pour diminuer la criminalité, en même temps diminuer le nombre de voitures qui peuvent être recyclées de façon illégale. C'est ça, l'objectif de cette table gouvernement-industrie par rapport au parc automobile du Québec.

● *(18 h 10)* ●

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. Alors, on va aller du côté de l'opposition. M. le député de Masson.

Projet de construction d'une ligne de train de banlieue entre Montréal et Mascouche (suite)

M. Thériault: Merci, M. le Président. Je remercie le fair-play du collègue de Beauharnois de me permettre de revenir et permettre aussi au ministre de finalement répondre à mes interventions et à ma question, puisque je n'ai pas eu de réponse tout à l'heure.

Peut-être qu'il n'a pas aimé le fait que je lui dise que je n'avais pas eu de lettre encore, de réponse à sa lettre. Mais, s'il pense qu'il est dans les délais, il faudrait qu'il comprenne mon inquiétude. Parce que son directeur général de l'AMT, là, le 10 février dernier, je lui écrivais deux lettres concernant, un, le projet de train de banlieue de L'Assomption-Montréal et de Mascouche-Montréal, et je n'ai pas eu de réponse encore. Alors, sorti tout droit des officines du Parti libéral, là... Moi, j'ai écrit 11 lettres en 25 mois et, quand j'ai écrit, avec la présidente qui était prédécesseure à M. Gauthier, j'ai reçu des réponses.

Ceci étant dit, vous avez parlé du fait qu'au lieu de faire des études vous alliez passer à l'action. Dans votre réponse au collègue de L'Assomption, vous avez dit, dans une envolée qui restera, j'imagine, dans les galées, qu'effectivement il y aurait quelque chose qui arriverait pour ce qui est de l'est de la couronne. Mais qu'arrivera-t-il au nord-est de la couronne?

Et je voudrais vous le rappeler, parce qu'à l'interpellation vous vous rappellerez que vous étiez assez ému de voir la mobilisation quant à l'est, et j'en suis, c'est aussi mon comté, Charlemagne et Le Gardeur. Il y a eu 10 résolutions, 10 résolutions, depuis le 7 juillet 2003 à aller jusqu'au 9 mai 2005, autant des villes de Mascouche, de Terrebonne, de la MRC des Moulins, du CRT de Lanaudière, sans compter les pétitions, l'immense pétition de milliers de signatures de la coalition Accès Laval-Lanaudière. Donc, le projet, là, en termes de mobilisation, là, il est même en train de faire une nouvelle ronde de pétitions que je devrai, je le souhaite bien, déposer à l'Assemblée nationale très bientôt.

Votre chef, en 2003, est allé dire, dans le lancement de la campagne électorale du présent maire de Mascouche, qu'il allait livrer. Le maire de Mascouche actuel, qui était le candidat libéral, par son enthousiasme, disait à qui voulait l'entendre qu'il s'était jeté dans la course parce qu'il aurait son train. Mais, pire que ça, il est allé dire aux journaux locaux — et j'aurai la citation, je pourrai vous la faire parvenir — qu'il s'en allait signer le chèque à Québec parce que tout était attaché. Votre prédécesseur, à l'étude des crédits qui a suivi l'élection, me disait: Oup! tout n'était pas attaché, tout n'était pas attaché, il restait à attacher les frais d'exploitation, les frais d'opération entre les trois villes, puis après ça on pouvait aller de l'avant parce que le projet n'était pas sur la glace.

Deux ans plus tard dans les Maritimes, on se retrouve avec un président de l'AMT qui dit, dans son mandat de surveillance du 23 mars dernier, lors du mandat de surveillance: «Mais, pour nous, 2005 — parlant de l'AMT, "pour nous" — c'est là que la priorité doit être mise, dans le secteur est et nord-est de Montréal, parce qu'il y a une déficience, il faut le reconnaître.» Hein? Tantôt, je parlais de contradiction, là, et je voyais le président-directeur général de l'AMT faire non de la tête, il n'y avait pas de contradiction entre cette affirmation-là et ce que je retrouve. L'avez-vous, M. le ministre, là? M. le Président, est-ce que le ministre a la fiche 32? Il faudrait qu'il l'ait devant lui, là, la fiche 32.

Le Président (M. Tomassi): M. le député, si vous voulez qu'il vous réponde, il va falloir que...

M. Thériault: Alors, oui, oui. Alors, qu'est-ce qu'elle dit, la fiche 32? Elle dit la chose suivante, je le répète — s'il n'y a pas de contradiction là, je ne sais pas ce que c'est: «Avec le parachèvement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal, une étude globale sera réalisée en regard de toute la desserte en transport en commun pour le nord-est de l'agglomération. Cette étude, réalisée à la lumière des résultats de la récente enquête origine-destination, permettra de réévaluer tous les projets envisagés présentement en ce qui a trait aux trains de banlieue de Mascouche...» puis on ajoute Repentigny. Alors, tantôt, il était en train de nous dire qu'il y aurait une annonce dans l'est, puis ici, quand on lit ça, ce que cela veut dire, c'est qu'il y aura une annonce quand on pourra faire une étude suite au parachèvement de la 25. Alors, que le ministre me dise que, ça, c'est une erreur, que, quand l'opposition officielle écrit au ministère...

Le Président (M. Tomassi): Il va rester 30 secondes.

M. Thériault: ...il y a un problème, que le ministère a mal répondu à la question sur la fiche 32, qu'il nous dise au moins ça, parce que sinon on a comme un problème de cohérence.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le ministre, en 20 secondes.

M. Després: En 20 secondes, je vais passer la parole, parce qu'en 20 secondes je suis certain que le président...

M. Thériault: M. le Président, j'ai posé la question au ministre.

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

M. Després: S'il veut une réponse, il ne me reste plus grand temps. Et, comme il me reste juste 15 secondes, je veux juste lui assurer que nous sommes en train d'étudier effectivement les lignes, que ce soit pour tout le nord-est, hein, de l'est de Montréal, M. le Président. Et je lui ai dit, contrairement à eux qui ont fait une annonce de deux trains qui ne s'est jamais réalisée pendant qu'ils étaient là, pendant neuf ans, il va y avoir une annonce, M. le Président, qu'il ne s'inquiète pas. J'ai rencontré les maires, ils savent très bien. Je l'ai expliqué au député. Donc — probablement que mon temps est déjà terminé — qu'il ne s'inquiète pas, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. Je garde mon sourire, moi. Vous voyez? Alors, la commission suspend ses... Oui?

M. Deslières: Juste avant de suspendre, M. le Président, une question de...

Le Président (M. Tomassi): De directive?

M. Deslières: Oui, pour gérer nos travaux, là. Je pense que nous pouvons, à ce moment-ci, libérer les gens de la Commission des transports du Québec et les gens de l'AMT. Et nous allons garder avec nous les gens de la société, puisque M. le ministre a été très long dans ses réponses et nous n'avons pu questionner, on a encore d'autres éléments à questionner, là, sur des...

Le Président (M. Tomassi): Alors, vous voulez libérer, de votre côté? Du côté du gouvernement, ça va? Oui.

M. Soucy: M. le Président, question de directive, à mon tour, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Oui.

M. Soucy: Je croyais qu'il y avait eu une entente entre les leaders pour partager le nombre d'heures selon les thèmes. Alors, on avait, je pense, deux heures pour la SAAQ, deux heures pour l'AMT...

Le Président (M. Tomassi): Non, mais l'entente qu'on a prise tantôt...

M. Soucy: Non?

Le Président (M. Tomassi): ...c'était d'ordre général.

M. Deslières: Alors, on a tenté, pour libérer les gens, de questionner...

Le Président (M. Tomassi): On n'en fera pas un débat. Ça va? Parfait. Alors... Oui?

M. Deslières: Non, M. le Président, encore... Je veux juste m'assurer de la présence de la ministre déléguée

aux Transports. Est-ce qu'elle va être avec nous, ce soir? Parce que nous avons des questions qui relèvent de ses compétences.

Le Président (M. Tomassi): Alors, la question est posée. M. le ministre, est-ce que Mme la ministre déléguée aux Transports sera avec nous, ce soir?

M. Després: Oui, il n'y a aucun problème, M. le Président. Comme c'était convenu que ça ne faisait pas partie de ses responsabilités... Mais il n'y a aucun problème, elle sera ici à partir, M. le... Peut-être une question. Il y aura la Société de l'assurance automobile du Québec. Donc, ce serait dans le bloc suivant auquel vous auriez des questions pour la ministre déléguée?

M. Deslières: Oui.

M. Després: Oui? O.K. Elle sera ici. Il n'y a aucun problème.

Le Président (M. Tomassi): Alors, ça va? Ça va, tous? Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures, ce soir.

(Suspension de la séance à 18 h 17)

(Reprise à 20 h 6)

Le Président (M. Tomassi): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande aux membres de la commission ainsi qu'aux membres présents dans la salle de bien vouloir fermer leurs téléphones cellulaires pendant la séance.

Alors, je rappelle que le mandat de la commission est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires relevant du ministère des Transports pour l'année financière 2005-2006. Il reste 2 h 56 min pour l'étude des crédits touchant le transport et la Société de l'assurance automobile du Québec. Et je vous rappelle qu'au moment de la suspension de cet après-midi il restait 15 minutes au bloc dévolu à l'opposition officielle. Et je leur cède la parole. Alors, le député de Beauharnois, la parole est à vous.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Juste une question d'information. À la suggestion du ministre qui voulait possiblement étendre nos travaux jusqu'à minuit, on peut vous dire que l'opposition est favorable, on est prêts à accepter la proposition du ministre d'étendre nos travaux jusqu'à minuit.

M. Després: Il faudrait demander au député indépendant.

Une voix: Oui...

Le Président (M. Tomassi): Vous savez, la question est posée...

M. Deslières: Non, mais c'est le ministre qui nous a suggéré ça, tout à l'heure.

Le Président (M. Tomassi): Non, exactement, mais seulement vous rappeler qu'il faut suivre le tableau d'horaire qui nous a été transmis par les leaders. Alors, les travaux vont se terminer à 23 heures, ce soir. Alors, la parole est à vous, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: C'est malheureux, M. le Président. On va se conformer aux règles. Alors, M. le Président, tel que je l'ai dit, à la clôture de nos travaux avant le repas, je voudrais, à ce moment-ci, poser quelques questions à la Société d'assurance automobile concernant toute la question de la sécurité sur nos routes, tout le dossier de la sécurité, tel que convenu avec le ministre. Je pense qu'on s'était entendus sur cet élément-là. Est-ce que je comprends qu'il y a des gens de la SAAQ qui vont venir vous rejoindre?

M. Després: Oui. Il n'y a pas de problème.

Mme Boulet: Ah! Est-ce qu'il y a des gens... Oui?

M. Després: Vous voulez qu'il y ait des gens de la Société d'assurance automobile? Oui? Je vais inviter le président, M. Harbour. La question est pour vous.

Bilan routier de l'année 2004 (suite)

M. Deslières: Merci, M. le Président. Alors, M. le Président, rapidement, je voudrais m'entretenir avec M. le ministre et le président de la société concernant tout le bilan routier. On sait que, malheureusement, en 2004, il y a eu une augmentation des décès sur nos routes, pour être précis, 3,9 %, donc ça situait le triste bilan de décès à 647, soit une augmentation, comme je viens de le dire, de 3,9 %, M. le Président. Et on a constaté qu'il y avait également une augmentation des blessés, que ce soient les blessés graves ou les blessés légers, dans un ordre de grandeur de 11 % et de 7 %, pour les blessés légers.

Et je constate, M. le Président, qu'il y a eu deux grands éléments, deux grands facteurs, deux grandes causes à l'ensemble des décès, bien identifiées d'une part — et vous me corrigerez, là, au passage, si mes chiffres ne sont pas exacts — l'alcool au volant étant responsable de, je pense, 28 % des décès et la vitesse à peu près dans le même ordre d'idée, ce qui correspond à peu près à 50 %, les deux principales causes, à 50 % des décès. Et, dans les deux éléments que je viens de toucher, il y a cette espèce de consensus social. Et je vais m'expliquer, M. le Président.

● *(20 h 10)* ●

Bien sûr, concernant l'alcool au volant, on a un consensus social très large puis une lutte acharnée contre cette espèce de comportement et de conduite de conduire en état d'ébriété et dépassant les normes. Et, dans l'autre, il y a aussi un consensus social en termes de vitesse, hein? On est une société où on est toujours pressés, tout le monde est pressé, tout le monde court, tout le monde veut aller plus vite, même à pied, en courant, peu importent les moyens, en voiture également. Et on constate, on constate qu'il y a eu, et je le dis, qu'il y a eu, au cours des dernières années, une lutte. Notre bilan s'est amélioré. Mais là on est comme — comment dirais-je? — à un mur où on se situe: 625, 620. C'est

comme si... pas comme si on était résignés, mais les gens de SAAQ nous disaient — j'ai lu la documentation — que leur objectif, d'ici cinq ans, c'était d'être autour à peu près de 600 décès. Toujours trop, bien sûr, toujours beaucoup trop.

Ma question, M. le Président, au ministre ou au président de la SAAQ: Est-ce qu'il y a... Moi, j'ai comme l'impression, là — et je peux me tromper, là — qu'il y a cette sorte de mur et... pas cette sorte de résignation, mais en disant: Écoutez, à partir de 600, là, c'est comme impossible à franchir et en somme à diminuer, et comme si on avait relâché nos moyens d'action pour améliorer notre bilan routier. Est-ce que c'est une mauvaise impression que j'ai? Et, si oui ou si non, quels ont été les moyens d'action et quels seront les moyens d'action, au cours des prochaines semaines, des prochains mois, des prochaines années, qui seront mis en place pour faire tous les efforts — un mort, c'est un mort de trop — pour tout faire les efforts pour réduire de façon importante, là, ce bilan? Est-ce que je me trompe qu'à la SAAQ on a comme accepté comme, entre guillemets, là, normal que, sur nos routes, à cause de l'état de nos routes, différents facteurs, 600 morts, bien, au Québec, on ne peut pas faire mieux, tandis qu'ailleurs, dans d'autres pays, leur bilan est beaucoup mieux? C'est ma question.

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

M. Després: Oui. Merci beaucoup, M. le Président, pour la question du député de Beauharnois. C'est un sujet qu'on a un peu abordé, pas par votre entremise mais par l'entremise des députés ministériels, qui ont abordé ce sujet-là. Lorsque vous avez donné quelques données du bilan routier tout à l'heure, vous avez raison, on disait qu'au fond dans les trois catégories qui sortaient du bilan, les décès, les blessés graves, les blessés légers, au niveau des décès, il y a une hausse de 3,9 %, en 2004, on est passés de 647 à 623. Chez les blessés graves, il y a eu une baisse de 0,5 de 1 %, mais en étant conscient qu'il y avait une tendance à long terme en augmentation. Quand je parle de tendance à long terme, c'est parce que la Société de l'assurance automobile du Québec donne ou tient des statistiques sur une période de cinq ans. Donc, on a vu que, dans les blessés graves, il y avait effectivement une tendance en augmentation, même s'il y avait une baisse cette année. Dans le cas des blessés légers, on peut dire qu'il y a une stabilité parce qu'il y avait 49 840 blessés, l'année dernière, alors que, cette année, il y en a 50 de plus, donc le faire en pourcentage, l'effet est à peu près nul. Mais, encore là, effectivement, il y a une tendance qui est tout de même à la hausse, dans les cinq dernières années, dans le cas des blessés légers.

Je vous dirais — puis je vais le donner en explication — qu'il y a eu sûrement beaucoup de choses de faites, dans les 30 dernières années, en matière de sécurité routière, parce qu'il y avait l'équivalent — je n'ai pas le chiffre exact — de plus de 2 200 décès, au Québec, dans les années 1973, pour environ 2 500 véhicules sur nos routes, alors que, maintenant, le parc de véhicules sur nos routes a doublé, à près de 5 millions, et on a 647 décès sur nos routes. Entièrement d'accord avec le député de Beauharnois, un, c'est déjà beaucoup trop. Il faut toujours constamment se poser des questions, à savoir: Qu'est-ce que nous pouvons faire pour améliorer la situation? Et c'est pourquoi je vous dirais que, d'année en année, en même temps qu'est annoncé le bilan routier, on a déposé, M. le Président, une feuille. Probablement que le député a dû prendre connaissance, s'il a eu la documentation, la...

Le Président (M. Tomassi): ...quelques secondes, là, parce qu'on n'a plus le son.

M. Després: Pardon?

Le Président (M. Tomassi): On n'a plus le son de votre micro, on va suspendre quelques instants.

M. Després: Ah, excusez. Oui.

Le Président (M. Tomassi): Ça va? Alors, ça va. Alors, nous sommes prêts à reprendre les travaux. M. le ministre.

M. Després: Oui, ça va?

Le Président (M. Tomassi): Oui.

M. Després: M. le Président, pour vous dire qu'on a déposé une feuille qui parle des principales actions en matière de sécurité routière qui impliquent le ministère des Transports et naturellement la Société de l'assurance automobile du Québec. Et vous avez, dans ces actions, je dirais, dans les actions annuelles qu'on s'est données, plus de 41 actions, en matière effectivement... que ce soit pour la courtoisie au volant, que ce soit pour les piétons, que ce soit pour la santé, les systèmes de retenue pour les enfants, les ceintures de sécurité, que ce soit pour les véhicules hors route, que ce soit pour la vitesse puis le vélo. Il y en a plus... Je pourrais les énumérer. Je pourrai même déposer pour que le député puisse les consulter, parce que, les énumérer une après l'autre, il va me dire en même temps que je prends beaucoup de temps et je veux être sûr de lui laisser le plus de temps possible. 41 actions concrètes qui sont là, de l'avant.

Mais, ceci étant dit, oui, vous avez raison qu'on a atteint une espèce de plafonnement, je dirais, dans la performance de pouvoir avoir moins de décès sur nos routes. On sait, vous l'avez dit, que la vitesse et l'alcool au volant sont effectivement les deux mesures qui ont le plus d'impact par rapport aux décès sur nos routes. J'ai annoncé, dans le cadre du bilan routier, avec le président de la Société de l'assurance automobile, la création d'une table de concertation sur la sécurité routière parce qu'on s'aperçoit qu'au-delà du travail que fait la Société de l'assurance automobile du Québec, que fait le ministère du Travail, que les corps policiers... parce qu'ils sont associés à cette démarche-là aussi, quand on regarde les données, 50 % des accidents qui sont sur le territoire du Québec sont aussi en territoire municipal et on pense que ce serait important d'impliquer puis d'élargir cette table-là en impliquant naturellement tous les ministères, tous les organismes qui peuvent être mis à contribution et en impliquant naturellement le monde municipal, pour voir justement: Y a-tu des actions qu'on

n'a jamais utilisées? Je pense qu'il va falloir être de plus en plus avant-gardiste pour trouver de nouvelles mesures. Est-ce qu'il y a effectivement, par rapport aux endroits où il y a le plus souvent d'accidents, par rapport à la réglementation municipale, la réglementation qui relève aussi du gouvernement, est-ce qu'il y a des choses qu'on peut poser, est-ce qu'il y a des choses qu'on peut faire pour améliorer la situation?

Ça fait que l'idée de la table de concertation, ce n'est pas quelque chose qui vient du Québec, M. le député, ça existe ailleurs, dans d'autres pays. Et, c'est peut-être un peu ça, on a atteint quelque part une espèce de plafonnement dans la performance qu'on est capables de faire en matière de sécurité routière. Et c'est là où on veut élargir le débat pour être, je vous dirais, plus imaginatifs. Ça fait que l'idée de cette table, M. le Président, est d'aller de l'avant et de faire des propositions qu'on peut mettre de l'avant.

Et je vous parlais que, sous votre gouvernement, vous avez déposé la première politique en matière de sécurité routière, qui a été déposée de 1995 à 2000. Il y en a eu une autre, c'est un plan qu'on se donne sur cinq ans, il y en a eu une deuxième, qui est de 2001 à 2005, où on se fixe des objectifs, on se fixe des moyens pour atteindre ces objectifs-là qui sont toujours des objectifs d'aller à la baisse. Cette politique-là se termine en 2005. Normalement, au prochain bilan routier, je déposerai la nouvelle politique en matière de sécurité routière. Ça fait que je veux vous dire qu'on travaille de façon intensive à effectivement, un, créer cette table-là, deux, à avoir des suggestions, des nouvelles suggestions qui nous permettront d'améliorer notre nouvelle politique en matière de sécurité routière.

Et, en terminant, je vous dirais qu'il y a toute la table sur la concertation de la vitesse au volant dont le rapport a été déposé en début d'année. Dès mon arrivée, j'ai été sensibilisé à ce rapport. J'ai demandé au gouvernement de créer un comité ministériel, auquel on retrouve la société naturellement, le ministère, le ministère de la Sécurité publique, le ministère de la Justice du Québec et le ministère de Santé et Services sociaux, pour voir, dans les recommandations qui ont été déposées, quelles sont celles qu'on pourrait mettre de l'avant, est-ce que ça demande des modifications, des modifications de réglementation, de législation, est-ce que s'appliquent, au niveau des corps policiers, des modifications aussi.

Donc, je vous dirais que, la table sur la vitesse, la table sur la concertation en matière de sécurité routière, qui est toute nouvelle, et le renouvellement de la politique de sécurité routière, j'espère, M. le député, très honnêtement qu'on va trouver des façons de pouvoir améliorer les résultats qu'on a devant nous. Parce que, comme je vous le dis, un blessé, il y en a déjà un de trop, puis un décès, il y en a déjà un de trop. Donc, l'affaire de la sécurité routière, c'est un peu l'affaire de tous, puis il faut être large dans ce consensus-là puis il va falloir être imaginatifs. Donc, c'est un peu la démarche qu'on a entreprise, M. le député. Vous avez peut-être des points plus précis. Je pourrai passer la parole au président de la Société de l'assurance automobile dans vos questions.

Le Président (M. Tomassi): Seulement, seulement, il reste deux minutes. Alors, si le député veut rajouter quelque chose...

Projet d'utilisation du photoradar sur les routes

M. Deslières: Il reste deux minutes? Deux questions bien précises dans le cadre de la table sur la vitesse. Est-ce que, M. le ministre, vous réfléchissez pour accepter une des propositions, là, dans les 40, là, concernant les photoradars, là, les cinémomètres photographiques en termes d'éléments pilotes, là?

● *(20 h 20)* ●

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le ministre.

M. Després: Une excellente question. Tous les ministres apparemment qui arrivent au ministère des Transports trouvent tous, apparemment, quand on arrive, que c'est la formule idéale, qu'on doit aller de l'avant. Je ne vous cacherai pas que ça fait partie d'une des recommandations. J'ai demandé effectivement à la table du comité ministériel, comme toutes les autres recommandations, de regarder cette recommandation-là puis de le voir.

Oui, ça se pose, la question. Je ne vous dis pas qu'on va le faire. Je vous dis: La question se pose. Est-ce que ce serait une façon, dans certains endroits stratégiques... Vous me parlez de projets pilotes. Dans certains endroits stratégiques où il y a un grand nombre d'accidents, est-ce qu'on pourrait penser... ou sur certains chantiers, entre autres, qu'on utilise sur le réseau routier, est-ce qu'on pourrait penser effectivement qu'il y ait à des endroits stratégiques annoncés, connus... Je vous dis: La question se pose. Je ne vous dis pas qu'on va le faire. Je vous dis qu'on se pose la question, je pense que tous les ministres se posent la question.

On est rendus à une étape, quand on regarde l'expérience dans certains pays ou quand vous parlez d'atteindre une meilleure performance... Moi, j'ai demandé des résultats par rapport à ça, qu'est-ce que ça donnait. Est-ce que ça avait amélioré effectivement la performance dans certains pays? Donc, je vous dirais qu'on le regarde. Puis on verra. Peut-être que oui, peut-être que non, non plus.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. Nous allons aller du côté du gouvernement. Alors, la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. Ma question s'adresse à M. Harbour, de la SAAQ. Avant de vous poser la question, je voudrais, M. le ministre, faire part un peu de mes commentaires au niveau de votre comité de travail sur la sécurité routière. Je pense que c'est un bon pas. Et, tantôt, avant la pause pour le dîner, il y avait un constat qui était fait qu'il y a beaucoup d'accidents qui arrivent dans les villages et qu'il fallait peut-être revoir la réglementation. Parce que souvent il y a des gens qui décèdent pas loin de leur maison, c'est reconnu. Et peut-être que, pour l'avoir vécu, avoir perdu mon conjoint de cette façon-là, c'est sûr que je vais supporter le ministre dans ces démarches-là parce que c'est vrai que ça arrive souvent à cinq minutes de la maison. Ça fait que c'était un message personnel que je voulais vous passer, et c'est quelque chose qui me tient à coeur.

Services en ligne offerts aux citoyens par la SAAQ

M. Harbour, je veux parler un peu de la prestation électronique de services. Je pense que tout le monde connaît et utilise le service aux citoyens pour le paiement électronique par le biais de la caisse Desjardins ou de la Banque Nationale. On sait que, de plus en plus, les gens utilisent l'Internet pour payer leurs comptes. On sait qu'on est actuellement dans des étapes de ce qu'on appelle Villages branchés. On essaie de plus en plus de donner accès à l'ensemble de nos citoyens, dans les milieux ruraux, à l'Internet.

J'aimerais que vous puissiez me parler des efforts que fait la SAAQ pour rendre de plus en plus accessibles, par Internet ou par les différents médias, les services électroniques à notre population, tant rurale qu'urbaine, compte tenu des efforts du gouvernement en ligne qui est en train de se faire et en plus de tout le branchement dans les villages ruraux qui est en train de se faire via Villages branchés.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la députée. J'ai toujours le consentement pour la parole à M. Harbour? M. Harbour, la parole est à vous.

M. Harbour (John): Disons qu'il y a beaucoup de services aux citoyens qui ont été implantés, si vous voulez, sur mode électronique. Tous les systèmes de paiement maintenant peuvent se faire par AccèsD ou la Banque Nationale pour les paiements à la SAAQ. Donc, à peu près 50 % de nos paiements viennent maintenant d'une façon électronique, chez nous.

On a adhéré au projet de changement d'adresse, au niveau gouvernemental. Donc, vous changez votre adresse à un endroit et l'adresse est partagée avec tout le monde. On a eu 87 651 changements d'adresse pour les détenteurs de permis de conduire et 671 pour les personnes accidentées de la route qui ont fait leur changement d'adresse sur mode électronique. On peut demander aussi l'état de son dossier de conduite, O.K., directement, pour avoir les points d'inaptitude à son dossier directement par Internet. 18 000 personnes ont bénéficié du service.

On peut aussi faire le remisage des véhicules, à l'automne, sur Internet. Et on a annoncé récemment qu'on pouvait aussi faire le déremisage des voitures, à la fin de l'hiver, d'une façon électronique, ce qui désengorge, si vous voulez, le service aux citoyens. On sait que beaucoup de personnes veulent remettre en circulation leur véhicule pour le 1er mai. Et, à ce moment-là, bien, de pouvoir le faire — comme, cette année, le 1er mai était un dimanche — bien, c'est fabuleux, vous vous installez sur votre Internet et vous remettez votre véhicule en circulation. On peut le faire aussi pour la mise au rancart d'un véhicule.

En 2005, la société va réaliser certaines transactions payantes sur le Web: prendre un rendez-vous pour un examen de conduite directement sur le Web; vérifier la validité du permis de conduire, je l'ai dit tout à l'heure; vérifier si un véhicule fait l'objet de limitation ou transfert, donc s'il est grevé de droit ou autrement; remettre en circulation un véhicule remisé, je l'ai mentionné aussi.

Ça fait que donc l'enjeu, c'est de positionner les services électroniques de la société au regard des travaux gouvernementaux. Le portail des entreprises, on a travaillé beaucoup avec le gouvernement pour intégrer nos façons de faire au portail entreprises pour tous les transporteurs routiers, etc., et pour le portail citoyens également.

On a évalué aussi les menaces et les risques associés aux nouveaux services en ligne pour garantir la sécurité des transactions. Je pense que c'est excessivement important de s'assurer que ces transactions-là soient valables et que les données soient intègres après l'utilisation du Web. Donc, de plus en plus, le service se fait d'une façon électronique et les augmentations sont importantes.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. Harbour. Seulement pour vous rappeler que j'ai utilisé votre système, cette année, et il va extrêmement bien. J'ai fait mon paiement, et tout semble bien aller parce qu'il n'y a pas personne qui m'a arrêté encore. Le député de Montmagny-L'Islet.

Services SAAQclic-concessionnaires

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, M. le Président. Justement, vous venez d'hériter d'un cinquième beau bébé, je crois; Samuel, de son petit nom. Sûrement que vous allez être obligé de changer d'auto, après un cinquième.

Le Président (M. Tomassi): Ah, j'avais prévu le coup, M. le député.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui? Bon. Je ne sais pas si vous le savez, mais probablement que vous pourrez obtenir vos immatriculations directement du concessionnaire. J'aimerais donc que le ministre vous en parle pour vous donner l'heure juste, de ce nouveau procédé.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le ministre.

M. Després: Oui. Vous faites allusion, probablement, M. le député, à SAAQclic.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): C'est ça.

M. Després: SAAQclic. Effectivement, c'est un projet pilote qui n'est pas nouveau, qui a été démarré en 2002 avec cinq concessionnaires. On a élargi une deuxième phase en avril 2003, où on a permis à 25 concessionnaires de participer à ce projet pilote là pour avoir... je vous dirais, au 31 décembre 2004, on était rendus à 323 concessionnaires qui étaient branchés directement pour faire les transactions en ligne avec la Société de l'assurance automobile du Québec.

D'abord, ça a des avantages pour le citoyen parce qu'il peut obtenir directement chez le concessionnaire l'immatriculation du véhicule, qui se fait directement sur place, chez le concessionnaire. Ça lui permet de faire la mise à jour immédiate de son dossier d'immatriculation, d'avoir effectivement la réduction du délai, ne pas avoir à se déplacer à la société, soit chez un mandataire ou dans les bureaux directement de la Société de l'assurance automobile.

Ça a des avantages aussi pour le concessionnaire parce que ça permet un service d'immatriculation qui est

plus facile à utiliser, qui est beaucoup plus sécuritaire que d'avoir ce qu'on appelle le fameux papier temporaire qu'on vous met à l'intérieur de votre voiture pour une période et un délai, je crois, qui est de 10 jours, si ma mémoire est bonne — la dernière fois où je suis allé, où j'ai passé par là — et ce qui permet aussi aucun équipement informatique supplémentaire de la part, je crois, des concessionnaires. Et il y a, je vous dirais, un montant de 5 $ par transaction qui est laissé, je vous dirais, au concessionnaire qui fait la transaction comme telle.

Ça a naturellement des avantages pour la société parce que c'est l'élargissement du réseau de distribution. Au fond, au-delà des mandataires, au-delà des bureaux de la SAAQ, ça lui permet d'offrir un service qui est encore plus étendu en permettant au concessionnaire d'offrir ce service-là, M. le Président. Et de vous dire qu'en 2004 on avait réalisé plus de 86 000 — avec les 323 concessionnaires — 86 000 transactions en ligne entre la SAAQ et ces concessionnaires. Et on espère, à terme, au fond, d'atteindre un objectif qui pourrait aller jusqu'à 800 concessionnaires qui offriraient le service sur l'ensemble du territoire.

● *(20 h 30)* ●

Donc, lorsqu'on parle, M. le Président, d'un gouvernement qui est en ligne, des services qui sont offerts de plus en plus directement, vous en êtes la preuve. Vous avez dit vous-même que vous avez pu faire vous-même vos transactions. Le service aux citoyens, le service de demain fait que vous allez pouvoir effectivement obtenir plusieurs services de la part du gouvernement directement de chez vous ou par l'entremise, entre autres, dans ce cas-ci, par l'entremise des concessionnaires. Donc, un projet pilote qui a démarré, je vous dirais, tranquillement, avec cinq concessionnaires, en 2002, on en est rendus à 323 et on espère de pouvoir monter jusqu'à 800 concessionnaires qui offriront ce service, M. le Président. Donc, une autre belle preuve d'amélioration de service aux citoyens.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. Peut-être une petite inquiétude. Est-ce qu'on a mis en place des mesures de sécurité? Je ne sais pas si c'est M. Harbour qui pourrait me répondre? Mesures de sécurité?

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

M. Després: Par rapport à la transaction qui s'effectue entre la SAAQ et... Oui, je suppose bien que oui. Je ne sais pas si le... Je peux peut-être permettre au président pour savoir si, pour s'assurer de la confidentialité de la transaction et effectivement...

Le Président (M. Tomassi): ...pris seulement le montant que j'avais envoyé. M. Harbour.

M. Després: Ça, vous pouvez être sûr, M. le Président, que ce n'est jamais oublié de la part d'aucun ministère ou des organismes. Mais, en matière de sécurité, je permettrai, si vous n'avez pas d'objection, au président de la Société de l'assurance automobile de confirmer les mesures de sécurité.

Le Président (M. Tomassi): M. Harbour.

M. Harbour (John): Je n'ai pas les systèmes de sécurité, là, les noms des systèmes de sécurité, mais c'est complètement sur site ou sur lien sécurisé pour assurer la confidentialité des transactions. Mais je ne peux pas vous en dire plus, pour l'instant. Mais c'est sur lien sécurisé, comme les transactions bancaires.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. Harbour. M. le député de Portneuf.

Nombre de titulaires de permis de conduire

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. J'aurais une série de courtes questions. Alors, considérant, M. le Président, qu'on n'a pas encore à notre disposition le rapport annuel de gestion 2004, j'aimerais ça avoir quelques statistiques. J'aimerais connaître le nombre de titulaires de permis de conduire, sans égard au groupe d'âge, pour 2003-2004.

M. Harbour (John): 5,4 millions.

M. Soucy: 5,4 millions?

M. Harbour (John): Oui.

Nombre de véhicules en circulation

M. Soucy: Maintenant, combien y a-t-il de véhicules en circulation, sans égard au nombre de voitures ou de camions, le nombre total.

M. Harbour (John): On va vous donner l'information dans deux minutes.

M. Després: Oui, M. le député. Je sais que c'est environ 4,5. J'ai donné des chiffres moi-même tout à l'heure qui pouvaient jouer, en disant que ça avait doublé depuis 1973, le nombre de parcs automobiles. Mais on est en train de vérifier à l'arrière pour vous donner le chiffre exact. Je sais qu'il existe parce que je l'ai vu moi-même et je me rappelle déjà de l'avoir lu. Mais, au nombre de chiffres qui existent...

M. Soucy: De toute façon...

M. Després: Mais vous pouvez être assuré que le parc automobile a doublé sur nos routes, depuis 1973, et ce qui fait que...

Le Président (M. Tomassi): Excusez-moi de vous corriger, M. le ministre, tantôt vous aviez dit 2,5, et j'ai cru comprendre que c'étaient 2,5 millions de voitures, en 1973, et 5 millions...

M. Harbour (John): Le nombre de véhicules en circulation, à la fin de 2004, était de 5 203 491. Celui-là, c'est un chiffre précis.

M. Soucy: 5 203 000.

M. Harbour (John): Ça, c'est le nombre de véhicules, toutes catégories.

M. Soucy: O.K. D'accord. Je vous remercie.

M. Després: M. le Président, juste pour ajouter qu'en 1973 le chiffre exact était de 2 265 471 voitures. Il y avait 2 209 décès, en 1973. En 2004, donc, on a plus que doublé le parc routier — c'est un peu ce que je vous disais — 2 500 à 5 000. Je n'avais pas les chiffes exacts. 5 203 491 voitures sur nos routes, au Québec, ce qui fait malheureusement encore trop de victimes, 647.

Le Président (M. Tomassi): Moins de Trans Am, plus d'ECHO. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, M. le Président. Alors, j'utiliserai les chiffres en question tantôt pour faire personnellement des petites statistiques puis je reviendrai avec une prochaine question.

Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers

Le prochain sujet que je veux aborder, M. le Président, c'est la surveillance policière. Alors, depuis plusieurs années, des efforts sont consentis pour améliorer la sécurité sur les sites de travaux routiers et pour minimiser les inconvénients aux usagers de la route. Ainsi, le ministère a mis en place un plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers visant la sécurité et la protection des zones de travaux, la signalisation, la circulation, la formation et les communications, je vous dirais, principalement, là, suite à l'accident qu'on a vu sur l'autoroute 20, là, qui avait fait plusieurs décès. Alors, quels moyens prend le ministère pour s'assurer que les usagers respectent la signalisation des travaux et la limite de vitesse sur les chantiers routiers?

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

M. Després: M. le Président, pour dire au député que, juste en investissement en matière de sécurité de la part du ministère du Transport du Québec, on a investi, en 2004-2005, l'équivalent de 301 millions de dollars sur le réseau routier comme tel. Mais votre question plus précisément demande au fond au niveau de la surveillance policière. Pour vous dire que, depuis quatre ans maintenant, le ministère des Transports a une entente avec la Sûreté du Québec pour assurer une surveillance policière sur certains chantiers routiers comme tels, de vous dire que c'est une entente qui est signée entre la Sûreté du Québec et le ministère, qui est pour justement voir à la sécurité des travailleurs mais de voir aussi à la sécurité des usagers, ceux qui bien souvent ne suivent pas toujours les directives, les instructions, alors qu'on sait que nous tombons dans la période estivale, dans une période intense de travaux. D'autant plus que le gouvernement investit 1,2 milliard, cette année, sur nos chantiers routiers, au Québec, il y aura beaucoup de travaux. Je vous dirais que c'est le prix malheureusement à payer. Le désagrément d'avoir à investir sur notre réseau routier, ça demande beaucoup de patience de la part des gens qui utilisent nos routes, au Québec.

Et je vous dirais que cette entente-là nous a permis, en 2004, de rappeler un peu trop souvent malheureusement les citoyens ou les récalcitrants à ne pas respecter certaines mesures de sécurité ou de réglementation dans le cadre des chantiers qui sont en route durant l'année parce que nous avons émis, c'est-à-dire le corps policier a émis plus de 15 477 constats d'infraction dans le cadre de l'année, et il y a eu aussi pour 546 constats d'infraction à des conducteurs de véhicules lourds. Et, en termes spécifiques de surveillance, avec cette entente de corps policier, nous avons eu plus de 12 622 heures de surveillance sur plus de 80 chantiers. Naturellement, ça ne couvre pas tous les chantiers, mais entre autres les chantiers les plus importants, les plus imposants et où on sait que la sécurité routière devient encore plus importante sur certaines routes du Québec, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. M. le député de Portneuf.

Bilan routier de l'année 2004 (suite)

M. Soucy: Oui. Avec les chiffres qui m'ont été avancés tantôt, M. le Président, je constate que c'est assez exceptionnel, mais, cette année, l'augmentation du nombre de titulaires de permis de conduire aurait augmenté de 15,9 %. Alors, si tel est le cas, notre performance, en termes de bilan routier au niveau des décès, à 3,9 %, ce serait vraiment extraordinaire, encore une fois, là. Je comprends qu'on dit qu'on maintient un plateau, mais, quand on regarde en rapport avec le nombre de titulaires de permis de conduire, bien il m'apparaît que c'est une performance, je vous dirais même, remarquable. Mais c'est un commentaire que je vous fais, là. Si les statistiques sont bonnes, il y aurait près de 16 % d'augmentation du nombre des permis de conduire. Alors, c'est donc dire que, la performance, les mesures qui ont été mises en place ont vraiment porté fruit.

M. Després: Disons, vous avez raison, elles ont porté fruit, mais naturellement c'est des facteurs, quand on regarde les statistiques, toujours un petit peu embêtants. Vous avez raison, le nombre de décès est en croissance de 4 %, cette année, mais il était en diminution par rapport à la moyenne des cinq dernières années, même s'il y avait une légère... 0,5 %, dans le cas des blessés plus gravement blessés, ou les légers, qui étaient en stabilité.

Mais vous avez raison de préciser ça. Nous sommes en augmentation du nombre de motos sur nos routes, au Québec, nous sommes en augmentation du parc automobile sur nos routes et nous sommes effectivement en croissance du nombre de permis de conduire. Donc, si on se dit qu'on est en croissance puis qu'on maintient un certain nombre de données qui sont assez stables, je vous dirais que, oui, on ne peut pas dire qu'il y a une détérioration. Je vous dirais qu'on a atteint par contre un certain plafonnement dans nos données.

Et l'objectif reste toujours que, même si les résultats... Je n'aimerais pas utiliser les termes que «les résultats sont bons» parce qu'il y en a toujours un de trop, comme j'ai dit, à chaque fois qu'il y a un blessé ou qu'il y a un décès. Et je pense que l'objectif qu'on doit se donner en matière de sécurité routière, c'est de se dire: Qu'est-ce qu'on peut faire de mieux, qu'est-ce qu'on peut faire de plus que ce qu'on n'a pas fait maintenant? Et c'est pour ça qu'avec l'idée de la table de concertation et d'impliquer

le monde municipal nous pensons que ça peut nous permettre, entre autres, en impliquant le monde municipal, les fédérations municipales, l'Union des municipalités, de voir comment on peut améliorer cette performance-là.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. M. le député de Portneuf?

M. Soucy: Combien il reste de temps, M. le Président?

Le Président (M. Tomassi): Il vous reste deux minutes.

M. Soucy: O.K. Il nous arrive souvent, M. le Président, lorsqu'on lit des jugements de cour, de voir établir par le juge une responsabilité qui appartient, je vous dirais, à l'individu dans une situation. Alors, au niveau de la conduite automobile, on comprend qu'on veut diminuer le nombre de décès. Puis je comprends que, là, on semble avoir atteint un plateau. Est-ce qu'on a fait des études pour savoir quelle est la limite de la responsabilité individuelle là-dedans?

● *(20 h 40)* ●

Je comprends que, quand on élimine l'alcool, quand on élimine la vitesse, il n'en demeure pas moins qu'il y a des gens à jeun qui ne vont pas vite qui ont des accidents. Alors, quel est, je vous dirais, le pourcentage de ces accidents-là qu'on peut lier justement à l'aspect humain de l'affaire, toute personne n'étant pas parfaite?

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. Harbour, en vitesse, vous avez une minute.

M. Harbour (John): Oui. À la base même du régime québécois, c'est une indemnisation sans égard à la faute. Donc, on n'a pas la statistique à savoir la responsabilité d'un accident, on l'a à l'occasion, mais ce n'est pas tenu en statistique, là, le système voulant indemniser les victimes sans égard à la faute sur tout le territoire.

Ce qui nous interpelle le plus sur le nombre de décès, c'est le nombre de conducteurs décédés en état de boisson, c'est-à-dire qui ont un pourcentage d'alcoolémie supérieur à 0,08. Et c'est ce qu'on parlait tantôt, le ministre le mentionnait bien, c'est passé de 30 % à 38 %. Et ceux qui avaient plus que 1,5 d'alcool étaient encore en progression plus grande, qui étaient inclus dans la même statistique, mais on voyait la proportion.

Actuellement, on remet en question, si vous voulez, l'analyse de savoir: Est-ce que les mesures que nous avons prises pour la conduite en état d'ébriété sur nos routes portent des fruits sur le segment total? Ça fait qu'on pense avoir changé d'une façon importante le comportement du citoyen, mais est-ce qu'on a réellement agi sur la personne qui est dépendante, qui a un problème de consommation d'alcool? Là, on est en train de rechercher fortement pour savoir quelles mesures seraient plus efficaces pour contrer ce phénomène-là. Mais ça semble être celui-là qui nous occasionne une détérioration, en 2004.

Document déposé

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup, M. Harbour. M. le député, ça va? Alors, nous avons reçu un document que le ministre voulait déposer. Alors, il est recevable, je vais le déposer. On va en faire une photocopie. Et je passerais la parole au député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Une dernière question concernant ce volet de notre bilan routier, notre sécurité. Quand le ministre nous dit qu'il réfléchit, qu'il tente de trouver des solutions, est-ce que, dans sa réflexion, ça inclut la pose obligatoire des pneus d'hiver?

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

Des voix: ...

M. Després: Je voulais juste vérifier, M. le Président. Il y a effectivement un comité qui a été créé au ministère. Je n'ai pas reçu copie... Effectivement, il y a une analyse, il y a une étude qui a été faite à savoir si effectivement l'utilisation des pneus d'hiver ou la non-utilisation provoquait plus d'accidents, quel était le pourcentage de gens sur le territoire du Québec qui utilisent des pneus d'hiver. Je vais vous dire, je suis en attente, M. le Président, de ce rapport. Je n'ai pas reçu aucune recommandation. Normalement, dans le courant de l'été, je devrais recevoir ce rapport pour pouvoir effectivement me prononcer là-dessus.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Moi, M. le Président, j'en ai terminé concernant cette question, concernant la SAAQ aussi, moi, j'en ai terminé avec...

Le Président (M. Tomassi): Est-ce que, du côté ministériel, vous aviez d'autres questions pour la SAAQ?

Mme L'Écuyer: Bien, moi, j'en avais une dernière.

Le Président (M. Tomassi): Allez-y.

Virage à droite au feu rouge

Mme L'Écuyer: Ça concernait le virage à droite au feu rouge. Il y a eu des analyses qui ont été faites pour les résultats... ou les villes qui ont la permission de faire des virages à droite au feu rouge. C'est-à-dire que ma question, c'est qu'il y a eu des défusions, il va y avoir des villes reconstituées qui vont pouvoir décréter des virages à droite sur les feux rouges, qui sont périphériques à Montréal qui, elle, n'a pas de virage à droite. Est-ce que le ministère ou la SAAQ s'est penché sur ce problème-là?

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le ministre.

M. Després: Ce que je voudrais faire apprécier de la part de la députée... C'est parce qu'effectivement vous avez la ville de Montréal qui n'a pas décidé. Ce que je peux lui dire, c'est que les données ou l'analyse, après une première année de bilan, nous démontrent que le virage à droite sur feu rouge n'a pas occasionné plus d'accidents parce que certaines municipalités ou un certain nombre de municipalités sur le territoire l'ont utilisé.

C'est à chaque municipalité à le déterminer si elle l'utilise ou pas. La ville de Montréal ne l'utilise pas. Je sais qu'elle le regarde toujours, qu'elle l'étudie. Est-ce qu'elle décidera effectivement de l'utiliser éventuellement? On verra. Mais je peux lui dire que, dans le cadre d'une année complète, entre le 13 avril 2003 et le 13 avril 2004, il y a eu naturellement des accidents, surtout des dommages matériels. Sur 270 accrochages, si je peux m'exprimer ainsi, il n'y a aucun, naturellement, décès par rapport au virage à droite, il y a eu 56 blessés légers et 211 interventions suite à des dommages matériels. Donc, on ne peut pas dire...

Et c'était l'inquiétude, lorsqu'a été implanté le virage à droite, de s'assurer s'il y aurait plus d'accidents. Et je vous dirais que les données préliminaires, en tout cas pour une première année d'application, nous démontrent que ce n'est sûrement pas une cause d'accident comme telle. Mais c'est aux municipalités à déterminer si elles l'utilisent.

Le Président (M. Tomassi): Mais peut-être seulement un éclaircissement. La question était juste, là. Montréal, actuellement, c'est la ville qui a décrété qu'il n'y avait aucun virage à droite sur feu rouge. Avec la reconstitution des villes à partir du 1er janvier 2006, est-ce qu'il y a d'autres municipalités qui vont être reconstituées, qui, elles, vont pouvoir émettre une décision de virage au feu rouge à droite?

Une voix: ...

Le Président (M. Tomassi): Alors, il y a 17 municipalités qui vont être reconstituées. Est-ce que ces 17 là, demain matin, vont pouvoir dire: Vous tournez à droite sur un feu rouge, quand, l'ancienne ville de Montréal, la ville de Montréal, on n'aura pas le droit?

M. Després: ...si on pouvait permettre, s'il n'y a pas d'objection, au sous-ministre des Transports, M. Florent Gagné, de pouvoir répondre à votre question.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. Gagné, j'ai le consentement.

M. Gagné (Florent): En fait, les villes reconstituées, lorsqu'elles seront légalement en position de prendre des décisions opportunes, pourront faire comme n'importe quelle autre ville du Québec et décider si elles appliquent ou non le virage à droite au feu rouge chez elles.

Le Président (M. Tomassi): Merci, merci beaucoup pour l'éclaircissement. Alors, plus de questions pour la SAAQ, nous pouvons libérer M. Harbour. Merci beaucoup, et toute votre équipe qui était ici présente, aujourd'hui. Bon retour à la maison et une bonne nuit.

Des voix: Merci.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le député de Beauharnois, pour la suite des choses.

Investissements dans le réseau routier

M. Deslières: Merci, M. le Président. À ce moment-ci, on entreprendrait le volet du réseau routier, si vous permettez. Alors, M. le Président, le gouvernement, le ministre des Transports a fait connaître, il y a quelques semaines, son plan d'investissement en nous disant que c'est une grande nouvelle, en nous disant que, cette année 2005-2006, il investirait 1,2 milliard de dollars, l'année prochaine, 1,3 milliard et, l'autre année subséquente, 1,4 milliard. Et il nous a annoncé ça comme une grande nouvelle.

Je veux juste revenir un petit peu en arrière. Lorsque le Parti québécois était au pouvoir, le gouvernement du Parti québécois était au pouvoir, je veux juste lui rappeler qu'en 2002 d'une façon très concertée, avec tout le milieu, tous les intervenants, en 2002, oui, le gouvernement du Parti québécois avait adopté un plan de reconstruction du réseau routier, plan qui prévoyait des investissements de 12 milliards d'investissements sur une période de 10 ans, soit une moyenne de 1,2 milliard d'investissements. Et, de fait, en 2002-2003, on s'est exécutés et le gouvernement a procédé à 1 190 000 000 $ de travaux — et j'insiste, là, de travaux. C'était 1,4 million d'investissement sur le réseau qui s'est concrétisé avec 1,2 milliard, 1 190 000 000 $ pour être précis.

Il y a eu bien sûr les élections en avril 2003, et, au cours des années 2003-2004, 2004-2005, le gouvernement a fait un recul, un retour en arrière et a annoncé 929... 930 millions — j'arrondis le chiffre — 929,8 millions, incluant les frais d'administration, ce qui a conduit, ce qui a conduit à une enveloppe de travaux, au cours de ces deux années-là, 2003-2004, 2004-2005, de l'ordre de 709 millions de dollars. J'insiste, là, en termes d'investissement et de travaux, il y a une énorme différence parce qu'il y a des frais administratifs, il y a des frais connexes, qu'il faut faire la distinction.

● *(20 h 50)* ●

Or, M. le Président, un simple calcul nous dit qu'en termes... C'est un recul important, là, parce que la norme était 1,2 milliard de travaux pour sauvegarder la pérennité de notre patrimoine, de notre réseau routier, et on était bien au-delà de ça parce qu'en termes de travaux, 2003-2004, 2004-2005, on a enregistré des travaux de l'ordre de 700 millions de dollars, alors, M. le Président, un recul important, parce que, si on fait l'addition de la différence entre 2002-2003, en termes de travaux, où je viens de mentionner que le gouvernement en place, le gouvernement du Parti québécois avait investi 1,2 milliard, alors, si on fait la différence de toutes ces années, c'est un recul de l'ordre de 967 millions de dollars, ce qui est loin d'assurer la pérennité de notre patrimoine, de notre réseau routier.

Alors, M. le Président, ma question, là, claire et nette: Dans le 1,2 milliard annoncé, combien iront en frais connexes? C'est ça qu'il faut savoir: Combien d'argents iront en travaux sur l'ensemble de notre réseau?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Beauharnois. M. le ministre.

M. Després: Je vous remercie beaucoup, M. le Président, pour la question du député de Beauharnois. Je vais vous dire, on a vraiment l'impression qu'on n'a pas suivi les mêmes cours de mathématiques ou qu'on n'est pas allés à la même faculté, là. Mais on va remettre les choses en perspective, on va commencer par ça, puis après ça on va répondre à la deuxième. Parce qu'il y avait deux points que le député vient d'aborder.

Si je regarde, j'ai devant moi, là, pour chacune des années, hein, vous avez commencé 1994-1995, 510 millions que vous avez mis sur le réseau routier; 1995-1996, 437,7 millions — on va prendre le temps de les énumérer, je pense que c'est important; 1996-1997, 445 millions sur le réseau routier; 1997-1998, 522 millions; 1998-1999, 660 millions; 1999-2000, 688 millions; 2000-2001, 706 millions; woups! 2001-2002, 872 millions; 2002-2003, effectivement ça devait sentir les élections, ça a monté à 1 386 600 000 $. Si je fais la moyenne donc, de 1994-1995 jusqu'à la fin du budget 2002-2003...

Vous comprendrez que je n'inclurai pas le budget de l'ex-ministre des Finances, députée de Taillon, qui n'a jamais été adopté à l'Assemblée nationale du Québec, M. le Président, d'autant plus qu'en pleine campagne électorale, je me rappelle, ça rentrait plus vite qu'on était capable de les lire. Ils ont tellement fait d'annonces, durant la campagne électorale, qu'il y avait 2 milliards d'annonces, M. le Président, qui n'étaient pas budgétés ni dans les livres des crédits du ministère des Transports que dans n'importe quel autre ministère, M. le Président. La première chose qu'on a sue, quand on est arrivés au gouvernement, on s'est aperçus que les livres ne balançaient pas. Ça a été le rapport Breton. Il manquait 4,3 milliards, et 2 milliards d'annonces qui n'avaient pas été planifiés à aucun endroit.

Donc, si je regarde la moyenne de ce que vous avez investi dans le réseau routier de 1994 jusqu'à 2002, votre moyenne est effectivement de 709 millions de dollars, M. le député. Vous avez fait effectivement une année à 1,4 milliard. Vous étiez carrément à l'aube de la campagne électorale. Je ne sais pas si ça vous a aidés à investir dans le réseau routier.

Moi, ce que je peux vous dire, c'est qu'avec les livres qu'on avait automatiquement, les deux premières années, on a investi 930 millions, ce qui était déjà 230 millions de plus que ce que vous avez mis en moyenne dans les neuf dernières années. Et, là, je vais vous dire, c'est un investissement sans précédent. C'est la première fois qu'un gouvernement annonce un plan qui est triennal, qui est sur trois ans, qui va être de 1,2 milliard, 1,3 milliard et 1,4 milliard, donc l'équivalent de 3,9 milliards de dollars sur les trois prochaines années.

Et de lui dire, M. le Président, que, sur un gouvernement libéral qui est en place, nous avons signé, M. le Président, des ententes avec le gouvernement fédéral. Il y a signature, M. le Président, de trois ententes qui ont été signées, une en 2003, une en 2004, une en 2005, pour l'équivalent de 800 millions de dollars, M. le Président, donc qui auront une répercussion et qui s'ajoutent aux investissements que nous avons annoncés, ce qui est sûrement en moyenne, M. le Président, l'équivalent de 125 millions en moyenne, par année.

Et je peux lui donner, M. le Président... Je retrouve ici les ententes qui ont été signées avec le gouvernement fédéral. Il y en a une exactement qui a été signée le 6 mars 2003, il y en a une qui a été signée le 29 avril 2005, il y en a une autre qui a été signée toujours le 29 avril 2005 mais une qui concerne le Fonds canadien sur les infrastructures frontalières, une autre qui concerne, M. le Président, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et une qui a été signée, M. le Président, donc, pour l'autoroute 175, une autre qui a été signée pour l'ensemble des routes 185, 50, 35, à Dorval, et naturellement sur l'autoroute 35, 55 et la route 73. Donc, quand vous faites l'addition de ces ententes plus ce que nous allons investir, ça fait l'équivalent d'au moins 1,3, cette année, 1,4 puis 1,5.

Donc, vous comprendrez que c'est tout de même un plan d'investissement qui va nous permettre, dans les prochaines années, de mieux planifier nos travaux, oui, de penser de faire la planification de projets routiers qui sont importants, qui sont des axes que vous connaissez très bien, je les ai énumérés: la 55, la 35, la 175, la 185, la 30, la 25. On aura l'occasion tantôt de pouvoir en parler.

Donc, je veux juste vous dire que, la dernière année, c'est parce que votre budget n'a pas été adopté, puis, en plus de ça, quand on est arrivés, l'argent n'était même pas planifié ni dans le livre des crédits ni dans le budget de la ministre. Donc, je veux juste vous dire que notre moyenne là-dessus est sûrement meilleure que ce que vous avez fait. Vous avez peut-être fait ce que vous pouviez, mais je vous dis tout simplement que les investissements qu'on fait, dans les prochaines années, sont majeurs sur l'ensemble du réseau routier au Québec, et c'est du sans précédent, comme je vous dis, en plus des ententes que nous avons signées avec le gouvernement fédéral.

En ce qui concerne votre deuxième question, on me dit que le montant des frais connexes est l'équivalent de 111,8 millions de dollars, pour l'année courante.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. M. le Président, je veux revenir sur une remarque du ministre: ledit rapport Breton. Il était tellement solide, le rapport Breton, que vous avez refusé de le faire entendre en commission parlementaire pour qu'on puisse examiner ses conclusions. Alors, ce n'est pas de très, très grand courage. Parlant de mathématiques et de finances, là, si c'était tellement sûr que ce rapport-là était réaliste et véridique, je ne sais pas qu'est-ce qui vous a empêchés de le faire entendre en commission, on aurait pu le questionner de façon très démocratique.

Mais je veux revenir sur un autre élément, M. le Président. Il est clair que, dans ce qui a été annoncé... Ma question, là, est très claire. On va distinguer entre le budget global, cette année... En parlant de budget, comment pouvez-vous nous annoncer 1,2 million, 1,3 million, 1,4, les budgets des autres années ne sont même pas bien sûr adoptés? Mais prenons 2005-2006, M. le ministre. Vous annoncez 1,2 milliard de dollars d'investissement, il y a 200 millions... 200 millions? La preuve, quand vous avez annoncé, les autres années, 930 millions, il y avait 200, 225 millions de frais administratifs qui étaient inclus là-dedans, donc qui ramenaient vos travaux à 700 millions. Donc, là, vous ramenez vos travaux, cette année, à autour de 975 millions de dollars, ce qui est loin d'atteindre l'objectif de 1,2 milliard pour, encore une fois ce que je dis, sauvegarder la pérennité de notre réseau routier.

Alors, quel est le montant exact? Nous, ce qu'on cherche à savoir est: Est-ce qu'on est sûrs, cette année, que le 975 millions de prévu en travaux, par rapport au recul — parce que vous avez retardé à présenter vos chiffres, vos crédits, on est rendus pratiquement à la fin mai — est-ce que vous pouvez nous donner l'assurance que le 975 millions de travaux prévu cette année, et non

pas 1,2 milliard, 975 millions de travaux vont être exécutés, qu'il n'y aura pas de crédits périmés, comme possiblement les autres années?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. M. le ministre.

M. Després: M. le Président, j'écoutais encore le député faire sa présentation, là. Est-ce qu'il est en train de nous dire que, pendant que son gouvernement mettait une moyenne de 709 millions, qu'il n'y en avait pas, de frais d'administration, ou qu'il n'y en avait pas, de frais connexes? Vous aussi, c'était inclus dans ces frais, même quand ils étaient seulement à 500 millions puis à 400 quelques millions. Vous étiez sur une moyenne, faites le calcul, on va vous redonner les chiffres, si vous voulez, année par année, vous étiez à 709 millions de dollars.

Regardez ça comme vous voulez, là, ça ne vous fait peut-être pas plaisir de l'entendre, là, mais c'est du sans précédent qu'on annonce en programmation routière sur une période de trois ans, M. le Président. Et nous avons investi, déjà là, les deux premières années, dès notre arrivée, au budget que nous avons fait, contrairement à celui que vous aviez annoncé, qui n'avait pas été voté, dont l'argent n'était pas là, et je le répète, nous avons tout de même annoncé 230 millions de plus.

● *(21 heures)* ●

Pour répondre à la question précisément du ministre... du député — ça viendra plus tard, il va falloir qu'il attende un petit peu — 1,2 milliard, c'est la programmation de cette année. Les investissements qui viendront du gouvernement fédéral, cette année, sont l'équivalent de 125 millions, ce qui fait 1 325 000 000 $, comme je l'ai dit tout à l'heure. Et vous soustrayez, M. le député... Parce que c'est ça que vous voulez savoir, quel est le montant des frais connexes de l'administration. C'est 111,8 millions. Donc, je confirme au député qu'il y aura 1 213 000 000 $ de travaux, cette année.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: M. le Président, il faudrait que le ministre se fasse une idée. Lorsqu'il parle du budget 2002-2003 de ma collègue de Taillon, cet après-midi, il nous disait: Bien, écoutez, vous aviez prévu des coûts d'augmentation, des hausses de tarifs, puis là, aujourd'hui, bien, il nous dit, ce soir: Bien, ce budget-là, c'était virtuel, tout ça. Il faudrait qu'il se fasse une idée, là. Il ne peut pas prendre ce qui est bon puis ne pas prendre ce qui n'est pas bon. Y a-tu un budget, puis y était-u solide, y était-u là? Là, il nous dit: Bien, dans le budget, il y avait des hausses de prévues. Là, là, c'est bon, c'est réel, le budget existait. Mais là il nous dit, ce soir: Bien non, vous aviez annoncé ça, mais il n'y avait pas de provisions pour le faire. Il faudrait que le ministre se fasse une idée, là. Comme paradoxe, là, comme... Ce n'est pas fort, fort.

Ma question, M. le Président. Lorsqu'on calcule chaque volet pour chaque région, exemple, pour la conservation des chaussées, par rapport à son plan d'ensemble, là, qu'il nous... — si j'avais les chiffres, là — dans l'exercice financier 2005 d'investissement en milliers de dollars, exemple, l'axe 1, Conservation des chaussées, il nous présente 348 millions de dollars. Mais, lorsqu'on fait l'addition pour chacune des régions, on arrive à une différence où il nous manque 98 millions concernant les chaussées.

Et je pourrais faire le détail de l'ensemble. Je vais prendre un autre axe. En ce qui concerne l'amélioration du réseau routier, il manque 4,7 millions de dollars. Vous me comprenez bien, l'annonce globale, première page. Et, lorsqu'on fait l'addition pour chacune des régions, on arrive avec une différence de 142 millions de dollars. Comment pouvez-vous expliquer... Bien, ça touche l'entretien, là, ça touche l'entretien, la conservation et l'amélioration du réseau routier. Comment le ministre explique-t-il cette situation? 142 millions de dollars, il y a une différence.

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

M. Després: M. le Président, juste faire préciser, parce qu'il a donné deux montants. Il a parlé d'un 98. C'est-à-dire, si on additionne le total des investissements de la chaussée puis après ça si on le reprend par région, vous dites qu'il y a un écart de 98.

M. Deslières: Exemple...

M. Després: Mais là vous me parlez d'un 142, là. C'est le 98 ou le 142, là?

M. Deslières: Regardez, je détaille ça, là. L'axe 1, Conservation des chaussées, première page: 348 millions. Lorsqu'on fait l'addition de chacune des régions, on arrive à: l'axe 1, 249 millions, donc différentiel, différence de 98 millions. Axe 2, Conservation des structures: 235 millions. Et, lorsqu'on fait toujours l'addition de chacune des régions, toujours dans le même axe: 195 millions de dollars. L'axe 3, Amélioration du réseau routier: 243 millions. Lorsqu'on fait l'addition: 238 millions. L'axe 4, Développement du réseau routier, et là on inverse: 374 millions. Et, au total de chacune des régions, on arrive à 391 millions. Donc, il y a un différentiel de 142 millions.

M. Després: Avec quatre axes.

M. Deslières: Oui.

M. Després: C'est ce que vous donnez? D'abord, premièrement, je ferai un premier commentaire puis je permettrai par la suite, parce que je n'ai pas les données région par région... On pourra prendre le temps, peut-être prendre quelques minutes, ou permettre au sous-ministre de faire les vérifications pour expliquer effectivement les écarts, s'il y a écarts.

Mais, juste pour lui faire un premier commentaire, je suis content de voir que le député vient d'avouer que, lorsqu'ils ont déposé le dernier budget, qui n'a pas été voté à l'Assemblée nationale, qu'il reconnaît que, s'il est vrai — parce que c'est ce qu'il me faisait allusion, et, dans ce cas-là, c'était un revenu qui devait rentrer dans le budget effectivement — c'est-à-dire qu'il y avait dans les cartons des prévisions possibles — dans les cartons du gouvernement — d'augmentation de tarifications pour l'immatriculation et pour les assurances de 40 $, 30 $, donc de 70 $, au 1er septembre 2003, et d'un autre 30 $, au

1er septembre 2004, je suis content de voir que le député vient de nous confirmer que, si effectivement lui nous confirme que le budget était bon, il y avait effectivement augmentations de prévues, dans les revenus effectivement de la Société de l'assurance automobile, de l'équivalent de 100 millions de dollars.

Deuxième chose, M. le Président. Lorsqu'il nous parle du 1 milliard, la différence, c'est que, quand vous arrivez au gouvernement puis que vous avez fait un budget qu'on appelle un budget électoral et que les crédits ne sont pas prévus au ministère, c'est toujours facile de faire un budget, mais les crédits n'étaient pas prévus. C'est ce que je répète au député.

Donc, la différence entre l'argent virtuel ou un budget qui n'a jamais été voté ou dont les crédits n'ont jamais été adoptés et entre un budget qui a été adopté avec les crédits qui ont été déposés, quand je fais la différence, au bout de la ligne, il y a eu les deux premières années, dans nos deux premiers budgets, 230 millions de plus sur le réseau routier, et maintenant on aura une moyenne, M. le Président, de 1,3 milliard, à part, en ne tenant pas compte de la part du gouvernement fédéral qui sera mise. Juste cette année, j'ai donné les chiffres au député, c'est 1,2, plus le 125 millions, moins les frais connexes, ce qui donne 1 213 000 000 $ d'investissement sur notre réseau routier. Je peux lui confirmer ça.

Je permettrais peut-être au sous-ministre de pouvoir donner une explication entre sa question sur le chiffre global dans la présentation et la répartition par région, M. le Président, si vous n'avez pas d'objection.

Le Président (M. Tomassi): M. Gagné, en une minute.

M. Gagné (Florent): Oui. Alors, M. le Président, apparemment, les chiffres des frais connexes n'ont peut-être pas été répartis par région, ils sont poolés globalement ou ils sont globalement attribués. Mais on pourra peut-être, dans les prochains jours, vous faire un tableau complet de chacune des régions avec le total. Et il est certain que les argents se retrouvent dans l'ensemble des régions du Québec. On pourra concilier vraiment les chiffres, là.

M. Deslières: Mais, M. le Président...

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Beauharnois, en 30 secondes.

M. Deslières: Oui. M. le sous-ministre, là, vous confirmez qu'il y a une différence entre le tableau 1 et lorsqu'on additionne chacune des régions, qu'il y a une différence dans l'ordre qu'on l'a expliqué.

M. Gagné (Florent): Différence explicable par le fait que certains frais connexes ne sont pas répartis par région mais sont agglutinés de façon centrale. Alors, on pourra vous faire un tableau pour vous répartir les montants exactement par région, avec les frais connexes inclus dans chacune des régions, répartis au prorata.

M. Deslières: M. le Président, M. le Président, juste une question, là.

Le Président (M. Tomassi): Oui. En neuf secondes.

M. Deslières: Est-ce qu'il y aurait 100 millions de frais connexes juste dans l'axe 1, Conservation des chaussées? C'est ça que vous êtes en train de me dire, M. le...

Le Président (M. Tomassi): Écoutez, il ne reste plus de temps, là. Tantôt, vous pouvez y revenir, et...

M. Després: ...peut-être pour vider la question, permettre, pour les députés ministériels, s'ils sont d'accord pour vider la question... Mais ce que je comprends, c'est qu'au fond c'est fort simple, là. A priori, c'est que le partage des frais connexes est tenu de façon globale et non réparti par région. Ce serait une partie d'explication. Est-ce qu'il y a une autre partie d'explication? Le sous-ministre nous dit: Écoutez, je m'engage, M. le député, à vous déposer... Effectivement, peut-être que, d'ici à la fin de la soirée... Il y a des crédits encore vendredi, on peut les déposer, les explications. Mais, écoutez, on s'engage, le sous-ministre me dit qu'il fait les vérifications avec les gens du ministère.

Mais il y a une chose qui est sûre, c'est que les montants d'investissement qu'on vous a donnés sont les montants qu'on investit. Ce qu'on vous dit, c'est qu'il y a effectivement 112 millions en frais connexes. Vous, vous arrivez avec un écart, au total, je comprends, dans les quatre axes, de 142 millions? C'est ça que vous nous avez donné. On va faire les vérifications région par région. Si vous voulez avoir une information qui est précise, je m'engage à déposer à la commission un tableau pour voir effectivement quels sont les résultats, c'est-à-dire, qui sont présentés globalement dans les quatre axes et comment ils se répartissent par région.

Il y a une partie d'explication, selon le sous-ministre, qui semble effectivement dans le partage des frais connexes. Il y a peut-être une autre partie d'explication. On me dit qu'on est en train de vérifier et, dès qu'on pourra le déposer... Ça va peut-être être difficile ce soir, mais les crédits continuent vendredi, M. le Président, donc j'invite le député de Beauharnois à l'étude des crédits aussi vendredi.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le ministre. Et peut-être pour un éclaircissement. Si jamais vous les déposez vendredi, en séance tenante, ça va bien. Si jamais, vendredi, les documents ne sont pas disponibles, peut-être les faire parvenir au secrétariat de la commission, et eux vont faire en sorte de les distribuer.

M. Després: Vous pouvez être assuré, M. le Président, que le plus tôt possible on dépose. Si on peut même les déposer avant la séance de vendredi, ils seront déposés.

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, du côté du gouvernement, Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. La question est pour M. Després. Mais je voudrais faire quelques commentaires aux députés de l'opposition. Je suis toujours surprise quand j'entends un député de l'opposition nous dire: On a demandé de recevoir M. Breton, en commission, et vous avez refusé. C'est toujours surprenant d'entendre cette demande, surtout après avoir

décrié et avoir dit à tout vent que le rapport Breton n'était pas nécessairement ce qu'il y avait de mieux. L'autre chose, ce n'était pas ce qu'il y avait de mieux, mais il y a un de vos députés qui l'a utilisé pour son budget de l'an 1. Ça fait qu'on a eu droit à ça, on a eu droit à un budget virtuel, en l'an 2003.

Prolongement de l'autoroute 50

Mais, moi, je vais poser une question à mon ministre, qui est un vrai budget, M. le ministre, ça concerne le prolongement de l'autoroute 50. Je suis contente et fière de pouvoir dire qu'actuellement, quand on fait de la route — et Dieu sait si j'en fais, ça dure sept heures — on voit les projets qui se font un peu partout sur les autoroutes et sur nos routes secondaires. C'est nouveau parce que, chez nous, pendant neuf ans, il ne s'est à peu près rien fait sur nos routes, puis, là, tout d'un coup on voit des travaux, c'est extraordinaire, même si ça rallonge notre trajet, mais il se passe quelque chose. Il ne s'était jamais rien passé, surtout pas dans l'Outaouais, hein, c'est comprenable.

● *(21 h 10)* ●

L'autoroute 50, M. le ministre, est-ce que vous pouvez nous en parler un peu, nous parler des échéanciers, nous parler un peu de la vision et l'entente que vous avez avec le fédéral pour le financement de cette autoroute?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la députée. M. le ministre.

M. Després: ...remercier la députée, c'est une excellente question, M. le Président, tellement une excellente question que, quand on parle de compléter le réseau routier au Québec, c'est un projet, la 50, qui n'est pas nouveau, qui est très bien connu pour la région de l'Outaouais. J'étais moi-même, jeudi soir, dans la région de l'Outaouais, jusqu'à vendredi, M. le Président. J'ai eu la chance de rencontrer des gens de l'Outaouais qui m'ont parlé du projet de la 50. Ces gens-là ont tellement entendu parler depuis longtemps de ce projet-là, ils m'ont demandé: M. Després, êtes-vous sûr que le projet de l'autoroute 50 va se faire? J'ai dit: Écoutez, la première chose, c'est que le premier ministre du Québec lui-même s'est engagé, le 15 février dernier, en conférence de presse, alors que nous étions dans une rencontre avec tous les députés ministériels, dans la région de l'Outaouais, pour venir annoncer l'autoroute 50.

Je sais que c'est un engagement que tous les députés de la région de l'Outaouais attendaient depuis très longtemps. Nous avons pris l'engagement, lors de cette annonce, M. le Président, qu'il y aura 256 millions d'investis dans le cadre des trois prochaines années. Donc, je peux vous confirmer que l'ensemble de l'axe, en grande majorité, sur l'autoroute 50, dans les trois prochaines années, sera en construction.

Naturellement, pour développer un axe qui est aussi grand que celui-là, l'échéancier qui est planifié va jusqu'en 2010, c'est-à-dire à partir de cette année, 2005, jusqu'à 2010. Ce que je peux vous dire, c'est que nous avons planifié — et c'est l'avantage d'avoir fait une annonce avec un plan triennal — sur les trois prochaines années, avec une moyenne de 1,3 milliard, en ne tenant pas compte, naturellement, encore là, des investissements que le gouvernement fédéral fait. Et, dans le cadre de l'autoroute 50, le gouvernement fédéral, il rajoute 38 millions, à part des sommes qu'on met déjà, là, au départ, ce qui nous engage, nous aussi, à mettre l'équivalent.

Donc, on peut dire qu'il y a déjà un très bon montant de travaux qui est planifié, comme je vous disais, 256 millions, en ne tenant pas compte de la part du fédéral, sur les trois prochaines années, M. le Président. Et l'avantage de ce budget-là nous permet justement de s'engager formellement sur des projets comme l'autoroute 50 qui a été annoncée. Il y en a d'autres qu'on pourra parler tout à l'heure, M. le Président, parce qu'il y en a dans l'ensemble du territoire du Québec. Mais je sais que c'est une excellente nouvelle pour la députée, comme le train de Saint-Jérôme était une excellente annonce pour les gens des Laurentides.

J'ai été bien accueilli, je veux vous dire que, jeudi soir, j'ai été très bien accueilli dans la région de l'Outaouais. Les gens étaient très heureux. Et je leur ai promis, Mme la députée, qu'à l'annonce des prochains travaux, l'année prochaine — parce qu'à chaque année naturellement, hein, il y a une période pour faire les travaux — lorsque nous arriverions au printemps prochain, dans le cadre de l'autoroute 50, que j'irais moi-même pour m'assurer de la bonne nouvelle, l'année prochaine, et m'assurer justement et démontrer à la population, qui attend ce projet-là depuis tellement longtemps, qu'effectivement les travaux vont se faire.

Mme L'Écuyer: Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. Mme la députée, ça va?

Mme L'Écuyer: Oui, ça va.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Portneuf.

Prolongement de l'autoroute du Vallon

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Alors, vous savez, M. le Président, que je suis député de Portneuf, un comté, un immense comté. Puis je suis chanceux, c'est la première fois que j'ai la chance de rencontrer nos deux ministres en même temps. Parce que mon comté...

Le Président (M. Tomassi): En commission.

M. Soucy: En commission, bien sûr, bien sûr. Mais c'est parce que mon comté, M. le Président, a une partie dans la région de la Capitale puis une partie en Mauricie. Alors, il y a peu de comtés comme ça qui se situent sur deux régions administratives. Et j'ai les deux ministres responsables, alors c'est très heureux. Si, dans la région de l'Outaouais, on a attendu plusieurs années, nous autres aussi, dans la région de Québec, il y a un projet qu'on a attendu longtemps. Ça fait plus de 10 ans, là.

Mme L'Écuyer: On a attendu plus longtemps, ça fait 30 ans.

M. Soucy: Vous autres, ça faisait 30 ans? Enfin. Alors, nous autres, ça faisait, dans la région de Québec, là, à tout le moins, une quinzaine d'années qu'il y avait

des discussions entre le ministère des Transports et la ville de Québec, et plusieurs débats évidemment, dans la région, relativement au prolongement de l'autoroute du Vallon. J'ai même des amis, M. le Président, qui habitaient Loretteville, qui sont déménagés parce qu'ils ont perdu espoir de pouvoir circuler sur l'autoroute.

Alors, ce nouveau tronçon permettra d'alléger les artères nord-sud puis il servira d'alternative aussi à l'autoroute Henri IV Sud et comme transition entre le réseau stratégique de l'autoroute Félix-Leclerc — l'autoroute 40 — et le réseau local nord-ouest.

Depuis plusieurs années, les citoyens de Chauveau attendent le désenclavement de ce secteur. Il s'agit d'un engagement ferme du caucus libéral lors de la dernière campagne électorale. Pourrons-nous enfin, M. le Président, obtenir la confirmation, de la part du gouvernement, que le projet sera finalement amorcé, et ce, à court terme? Et est-il prévu un calendrier d'exécution des travaux afin de connaître la date de mise en chantier de l'autoroute? Et à quelle date on va circuler sur cette autoroute-là?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Després: Je vois que vous changez de fonction rapidement, Mme la députée.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, ça arrive.

M. Després: Je suis obligé d'avouer qu'il y a encore une excellente question et de vous dire que vous avez tout à fait raison, M. le député de Portneuf, je me rappelle très bien, lors de la dernière campagne électorale — parce que vous êtes un membre du caucus de la Capitale-Nationale — on avait pris un engagement, un engagement ferme de faire l'autoroute du Vallon, un dossier qui était dans l'actualité depuis déjà une dizaine d'années, M. le Président. C'était tellement devenu un petit peu un sujet de discussion que l'ancien gouvernement l'avait annoncé — elle doit se rappeler de ça — à plusieurs occasions. Je vois, là, ses discussions avec ses conseillers. À plusieurs occasions, l'autoroute du Vallon a été annoncée, M. le Président, sans jamais se réaliser.

Je veux confirmer au député que nous avons annoncé, en campagne électorale, que nous prenions cet engagement-là. Je veux lui dire que l'engagement va être respecté. Parce que c'est un investissement de 45 millions de dollars pour l'aménagement de l'équivalent de 4,3 km d'un boulevard urbain qui est entre le nord du boulevard Lebourgneuf jusqu'au boulevard Bastien.

Ce projet va se faire en deux phases. La première phase va se faire sur le boulevard Lebourgneuf au boulevard Chauveau, qui est l'équivalent de 3,3 km, pour 22 millions de dollars, M. le Président, pour la part du ministère. La ville de Québec va investir dans ce projet-là pour l'équivalent de 6 millions de dollars. Ça, c'est pour cette année. Et la phase 2, pour l'an prochain: le boulevard Chauveau au boulevard Bastien, l'équivalent encore de 2 km exactement, pour un investissement de 17 millions de dollars, M. le Président.

Donc, de vous dire que, ces projets, M. le Président, les appels d'offres ont déjà eu lieu, les travaux devraient commencer normalement au mois de juin, sur ce chantier-là. De vous dire qu'à la fin de l'automne 2006 vous allez pouvoir rouler sur l'autoroute, le boulevard du Vallon. Et vous assurer que l'engagement va être bien respecté, parce que, justement par le fait qu'on ait une planification financière sur trois ans, on peut se permettre encore de décider d'investir sur des projets importants, des projets qui étaient en attente, je le répète, depuis longtemps. L'autoroute 50, vous en avez entendu parler depuis longtemps. L'autoroute du Vallon, un engagement qui a été pris à plusieurs occasions.

Et de vous dire que la seule chose qu'il restera, à l'aube de 2007, ce sera l'aménagement urbain comme tel. Mais, dès la fin de l'automne 2006, vous pourrez rouler, M. le député de Portneuf, lorsque vous viendrez dans le beau comté de Vanier, M. le député, venir rouler sur ce nouvel accès de l'autoroute du Vallon.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre. M. le député de La Prairie.

Prolongement de l'autoroute 30

M. Dubuc: Merci, Mme la Présidente. Je remercie aussi... Je m'aperçois que la ministre déléguée est avec nous. Ça fait plaisir de vous accueillir, Mme la ministre déléguée. La question, ça va aller encore sur la 30, puis je sais que ça va faire plaisir, quand je parle de la 30, à mon collègue de Beauharnois, ça touche un peu dans son comté.

Nous savons que le projet de l'autoroute 30 est un projet prioritaire pour notre gouvernement. La population de la Montérégie attend ce projet depuis plusieurs années et plusieurs décennies. On pourrait quasiment se permettre de dire que, depuis 40 ans, on parle de la 30 chez nous, dans notre comté puis dans notre région, puis ça va amener un développement économique énormément sur l'île de Montréal, plus de développement. Pardon?

Une voix: ...

M. Dubuc: Ce projet est très important pour le développement économique dans notre région, c'est bien sûr. Il va permettre d'offrir une voie de contournement de la région de Montréal. Le parachèvement de l'autoroute 30 nécessite la construction de trois parties distinctes. La partie ouest, ça comprend 35 km entre Châteauguay et Vaudreuil-Soulanges, 17 km de Valleyfield. Je crois que c'est dans le comté de mon collègue de Beauharnois ou tout près. La partie est, ça, la partie est, c'est chez nous, dans mon comté, ça comprend 8,8 km d'autoroute, sud de Candiac, Delson et Saint-Constant.

● *(21 h 20)* ●

Une voix: ...

M. Dubuc: Excusez, madame. Vous n'entendez pas bien? Le micro? On me dit qu'on n'entend pas bien.

La bretelle aussi, ça comprend aussi la bretelle de 3,4 km de l'autoroute 15 à l'échangeur de Jean-Leman, dans la municipalité de Candiac. Ça fait beaucoup d'étapes dans ce projet d'autoroute 30 là. La question se pose au ministre: Quelles sont les principales étapes franchies par le ministère, au cours des derniers mois, pour chacune de ces parties?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de La Prairie. M. le ministre.

M. Després: D'après ce que je peux voir, M. le Président, c'est qu'il va y avoir du développement routier dans l'ensemble du territoire du Québec, dans toutes les régions du Québec. D'après ce que je peux voir, tous les députés qui sont ici peuvent indirectement montrer à l'ensemble de la population de leur comté qu'il y a des travaux et des projets qu'on parle depuis longtemps.

S'il y a un projet, M. le Président, auquel on parle depuis très longtemps... On a dit tantôt: L'autoroute 50, hein, ça fait longtemps qu'on en parle, l'autoroute du Vallon, ça fait longtemps qu'on en parle. L'autoroute 30, je n'ose plus m'avancer, M. le Président, depuis combien de temps qu'on parle de ce projet-là, mais on en parle depuis longtemps. Encore un autre projet, M. le Président, où les gens... où les gens...

Mme Boulet: 1955?

Une voix: ...1957.

Mme Boulet: 1957.

M. Després: Ah, bien, écoutez, là, c'est vrai, j'étais en culottes courtes, je n'étais pas arrivé, moi, là, encore au monde, là. Je vois que le député de Beauharnois s'en rappelle. Je suis content de voir qu'il y a de la mémoire ici, au niveau de ces projets-là. Donc, tellement, M. le député de La Prairie, que bien des gens, quand on a fait l'annonce, demandaient: C'est-u bien vrai, il se passe-tu des travaux? Qu'est-ce qui se passe, avec le projet de l'autoroute 30?

Je veux lui dire que, cette année, c'est l'équivalent de 48 millions de dollars qui est mis sur le dossier de l'autoroute 30. Entre le tronçon ouest, qui est entre Vaudreuil-Dorion et Châteauguay, M. le Président, c'est l'équivalent de 34,2 millions de dollars qui sont investis dans la partie de... Parce qu'il y a une partie d'expropriation et d'étude de partenariats, il y en a pour l'équivalent de 13,9 millions de dollars, pour une somme de 48 millions de dollars qui sont investis cette année.

De lui dire, entre autres, que, dans tout le corridor de la partie ouest — il doit bien connaître cette région-là — où il y a des pylônes électriques, des lignes à haute tension qui sont dans ce secteur, effectivement les travaux ont débuté au mois de février, si ma mémoire est bonne, où on a commencé effectivement à pouvoir déplacer ces lignes de haute tension, M. le Président. Et je veux juste vous dire que les gens vont vite réaliser, avec les budgets qui vont être investis dans le cadre des prochaines années, les travaux que nous allons faire sur l'autoroute 30.

Vous aviez raison, il y a trois parties de travaux. Il y a la partie ouest, il y a la partie est, la partie ouest qui va être faite en partenariat public-privé, il y a la partie est qui est faite en partie conventionnée, et naturellement la partie de Jean-Leman, à laquelle il reste des audiences publiques à faire. Qui devraient être dans le cadre de l'automne, M. le sous-ministre? Je vois M. Robitaille qui est le sous-ministre responsable des dossiers de l'ouest de Montréal.

Mais, je vais vous dire, encore là, très, très fier de cet engagement qui est pris. Et je veux vous rassurer et rassurer les gens de votre région pour vous dire... Justement, c'est prévu très prochainement, avec les députés de la région de la Montérégie, probablement, dans les prochaines semaines — sans vous annoncer la date, nous sommes en train de fixer une date avec les députés de la Montérégie — j'irai visiter effectivement les travaux, j'irai rencontrer les gens qui sont les intervenants du milieu. Et nous profiterons de l'occasion pour faire le point d'étape, un rapport d'étape de ce qui a été réalisé jusqu'à maintenant sur l'autoroute 30, ce qui s'en vient dans l'année en cours et ce qui s'en vient dans le cadre des prochaines années, autant pour la partie de l'ouest, que la partie de l'est, que la partie qu'il reste de Jean-Leman. Mais de vous dire que les travaux sont bien engagés, que les députés de la Montérégie suivent ce dossier-là de très près, veulent s'assurer que les échéanciers vont être respectés, que l'échéancier qui est fixé, M. le sous-ministre, d'ici à 2009...

Une voix: Oui.

M. Després: ...est planifié. Et encore là c'est l'avantage qui nous permet de penser de pouvoir réaliser la planification de travaux, de grands chantiers routiers, ce qui est l'autoroute 50 que vous avez parlé, entre autres, l'autoroute 30. On sait, on connaît les budgets du ministère pour les prochaines années. C'est une annonce, je le répète, qui était sans précédent et qui nous permet, comme gouvernement, de s'engager, alors que, si vous ne savez pas la planification à moyen terme, il est difficile de planifier des travaux qui de toute façon ne peuvent pas se réaliser, il faut bien se comprendre, dans l'espace d'une année ou deux ans, qui doivent être planifiés sur des échéanciers qui sont de trois ans, de quatre ans, de cinq ans, de six ans, dans certains cas. Là, on sait maintenant qu'avec les budgets qu'on a, avec les ententes qu'on a signées avec le gouvernement fédéral — trois, une en 2003, 2004, 2005 — pour l'équivalent de 800 millions de dollars, nous savons que nous pouvons prendre ces engagements-là, les respecter, M. le Président.

Et je veux vous assurer que, ces engagements que le gouvernement a pris, autant de la part du premier ministre que du ministre des Transports et au nom du gouvernement, que les échéanciers sont déjà fixés, au ministère des Transports, pour s'assurer que, les échéanciers que nous avons donnés, nous puissions, M. le Président, les respecter. Et c'est la force de l'annonce que nous avons faite parce que nous savons exactement combien nous pouvons investir dans chacun de ces grands projets, pour chacune des années. Merci.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre.

M. Dubuc: Une question, M. le Président?

Le Président (M. Tomassi): Bien sûr, M. le député de La Prairie.

M. Dubuc: J'aime bien poser des questions au ministre parce qu'il me répond toujours avec des bonnes questions puis c'est positif.

Le Président (M. Tomassi): Des bonnes réponses.

M. Dubuc: Des bonnes réponses. M. le ministre, dans le comté, je crois que c'est le 30 mai qu'il va y avoir

une conférence de presse. Je vais être présent, soyez sûr et certain. Bon, pour respecter l'échéancier, on est-u toujours dans les normes? On parlait de 2008, là. On peut parler peut-être un peu de 2009. J'ai été un petit peu déçu, 2009, là. On s'en allait toujours s'enligner vers 2008, 2008, 2008. Pardon?

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

M. Després: ...le sous-ministre adjoint qui est prêt puis il a l'air à connaître son dossier. Parce qu'effectivement l'échéance est différente, dépendant si vous êtes dans la partie de l'est ou dans la partie de l'ouest. La partie de l'est, l'échéance est 2008, alors que, dans la partie d'ouest, l'échéance est sur 2009. Si vous avez d'autres questions, profitez-en, M. Robitaille, qui est ici, va pouvoir...

M. Dubuc: Ça, ça répond à ma question. Chez moi, 2008, on est dans les heures, on s'en va vers ça. Ça répond. Merci. On va se voir le 30 de mai.

Le Président (M. Tomassi): On n'a pas le député de Mille-Îles ici, parce que sinon lui aussi vous aurait parlé d'un beau dossier, M. le ministre. Est-ce que j'ai d'autres gens avec une question?

Une voix: Combien il reste de temps?

Le Président (M. Tomassi): Oui. Il vous reste deux minutes. M. le député de Portneuf? M. le député de Mille-Îles?

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Montmagny.

Le Président (M. Tomassi): Montmagny. Mille-Îles, je pensais à notre collègue avec son pont.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Montmagny-L'Islet, ce n'est pas les Mille-Îles, mais Montmagny-L'Islet.

Le Président (M. Tomassi): Allez-y.

Modifications apportées aux droits de passage des véhicules hors route

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Vous me connaissez, M. le Président, vous doutez que ma question va s'adresser à Mme la ministre déléguée. À la suite d'un jugement de la Cour supérieure sur des inconvénients de voisinage liés à la circulation de motoneiges, certaines municipalités et MRC ont commencé à remettre en question les droits de passage pour ces véhicules. Plusieurs personnes, organismes, instances municipales ou régionales ont manifesté leurs inquiétudes devant une situation qui risquait d'avoir des conséquences préjudiciables, notamment au plan économique.

La pratique des véhicules hors route, notamment la motoneige, au Québec, fait presque partie de notre culture, de notre folklore des grands espaces et de nos longs hivers, assez que je viens de devenir propriétaire d'un véhicule hors route. Et nous savons tous que la remise en question de la pratique de cette activité pourrait avoir des conséquences désastreuses au plan économique, dans bon nombre de régions. Donc, est-ce que vous pourriez nous indiquer, Mme la ministre, comment le gouvernement, et spécialement votre ministère, sous votre initiative, a réagi à cette situation survenue à l'automne dernier?

Le Président (M. Tomassi): Mme la ministre, en 10 secondes.

Mme Boulet: Alors, c'est ça. M. le Président, je vous remercie infiniment. Je vais profiter du 10 secondes pour saluer le député de Beauharnois, M. Deslières, saluer les collègues députés du côté ministériel, saluer mon collègue M. Després, le ministre des Transports, ainsi que tous les gens qui nous accompagnent, les gens qui travaillent avec nous au ministère des Transports et qui sont d'excellents collaborateurs dans tous les dossiers.

Et, si je peux me permettre, je vais attendre l'autre bloc, M. le Président, parce que, ma réponse, je pense que c'est une réponse importante à une question importante et que ça mérite un peu plus de temps que les 10 secondes qu'il me reste.

● *(21 h 30)* ●

Le Président (M. Tomassi): J'apprécie votre collaboration, Mme la ministre. Alors, j'irais du côté de l'opposition. M. le député de Beauharnois.

Réfection de la rue Notre-Dame, à Montréal

M. Deslières: Merci, M. le Président. À mon tour de saluer la ministre déléguée aux Transports. Madame. Je voudrais revenir sur un autre dossier majeur en termes routiers, là. Je vous amène, M. le ministre, sur le dossier de la rue Notre-Dame, à Montréal, projet qui, lui aussi, date d'une trentaine d'années et plus, 30, 35 ans, de mémoire, là. Et il y a eu toute une... j'appellerais ça une saga, là, également. Je pense qu'on est à notre cinquième ou sixième projet de présenté, projet qui a été ramené, dans les années 1998-1999, par l'ancien ministre du Transport, M. Guy Chevrette, qui, à ce moment-là, en gros, là, sans rentrer dans les détails... Le projet était présenté un peu sous la forme suivante: une autoroute à six voies en tranchée, projet évalué à 150 millions.

Six ans plus tard, on est encore en face d'un sixième... d'un quatrième projet qui cette fois-ci est évalué à 450 millions. Et là deux philosophies s'opposent, c'est celles du ministère des Transports et des dirigeants de la ville de Montréal. D'une part, là, en gros — je simplifie, là, pour ne pas être trop long dans ma question — la ville de Montréal voudrait possiblement un boulevard urbain à six voies ou à huit voies, et le ministère des Transports propose une autoroute en tranchée. Sans être simple, là, je tente de simplifier. Et je m'aperçois que, dans le budget présenté par notre collègue le ministre des Finances, il n'y avait pas mention, en termes de dossier prioritaire, il n'y avait pas mention de la rue Notre-Dame.

Alors, M. le Président, est-ce que le ministre peut nous indiquer, ce soir, où en est rendu le dossier entre les négociations avec la ville de Montréal? Est-ce qu'il y a un début de commencement de solution? Est-ce que les deux institutions, ministère et ville de Montréal, vont se rencontrer à quelque part sur la route? Est-ce qu'il y a un échéancier de prévu? Est-ce que le ministre est en mesure, ce soir, de nous indiquer quelle est l'évaluation des coûts du projet, la nature du projet, l'échéancier et les coûts? Merci, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le député de Beauharnois. M. le ministre.

M. Després: C'est la première fois que je vais dire ça du député de Beauharnois: Une excellente question, une excellente question.

M. Deslières: ...

M. Després: O.K. Là, je vais lui dire que c'est une excellente question. Pour lui dire: Je pense qu'on va avoir la chance, M. le Président, en tout cas d'amorcer, dans le cadre des prochaines années — je le disais tantôt et je reviens à ça, l'avantage d'avoir un budget défini déjà dans le cadre des trois prochaines années — de planifier des projets qui étaient en attente, vous avez raison, depuis très longtemps, hein. Que ce soit la 30, que ce soit la 25, que ce soit la 50, ce n'est pas des projets qu'on parle depuis hier. Et l'objectif, un des objectifs du gouvernement est de compléter le réseau routier au Québec. Le projet de l'axe Notre-Dame a effectivement son importance. Lorsqu'on parle de l'autoroute 25 et dans la continuité avec le dossier de Notre-Dame, c'est un dossier qui est important.

Vous avez raison, il y a eu effectivement des visions qui étaient différentes entre la vision du ministère des Transports et celle de la ville de Montréal. Dès mon arrivée, M. le Président, on m'a présenté effectivement l'état de situation du dossier de Notre-Dame. C'est un autre engagement auquel le gouvernement a, je ne vous dirais pas pris officiellement parce qu'il n'y a pas d'annonce, à ce moment-ci, mais auquel le gouvernement du Québec, le premier ministre du Québec, le ministre des Transports, dans ses discussions avec la ville de Montréal, a démontré très clairement, très clairement la volonté politique de régler ce dossier-là, un dossier qui n'est pas facile, un dossier qui était toute la vision, je vous dirais, entre la vision de l'autoroute et la vision urbaine qu'il pouvait y avoir au niveau du concept.

Dès mon arrivée, au mois de février, on a créé, M. le député, un comité. Au lieu que chacun travaille sur un concept de son côté, on a créé une équipe de travail mixte où les gens de la ville de Montréal, les gens du ministère des Transports travaillent ensemble à développer ce concept-là. Je peux vous dire que les choses vont très bien. Je suis très optimiste. Je ne voudrais pas annoncer avant le temps parce qu'il reste encore, je vous dirais, des technicalités à régler avec... dans le concept comme tel.

J'ai encore eu des discussions très récemment avec le maire de Montréal, qui a démontré sa satisfaction avec les travaux, la façon que les travaux se déroulaient entre l'équipe du ministère des Transports et les gens de la ville de Montréal. Et de vous dire que, sans trop m'avancer — il faut toujours être prudent, le député a de l'expérience, lui aussi — je suis très optimiste, M. le Président, qu'on puisse annoncer prochainement un concept sur lequel le ministère des Transports et la ville de Québec... pas la ville de Québec, la ville de Montréal. Voyez-vous, que voulez-vous, l'intérêt, une faiblesse, M. le Président, pour la capitale nationale, je devais penser encore un petit peu à du Vallon. Mais vous dire que, s'il y a un du Vallon à Québec, il y a un Notre-Dame à Montréal et qu'on va... M. le Président, je suis très confiant. Je reste prudent parce que c'est un dossier, vous le savez sûrement, qui a demandé beaucoup, beaucoup de démarches, de projets qui ont été développés au cours des années. Mais de vous dire quelque chose, ça évolue très bien, et j'espère en arriver à une entente prochainement avec la ville de Montréal.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Je comprends votre prudence, M. le ministre, mais est-ce qu'il est clair que ce projet-là, tenant compte de la conception, va coûter aux environs de 450 millions à 500 millions de dollars? Est-ce qu'on peut prétendre ça, est-ce qu'on peut affirmer ça, ce soir?

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

M. Després: Vous savez, moi, je suis toujours... D'abord, au niveau du concept, ce qu'il faudrait rappeler, c'est que... je veux vous dire qu'il y a trois critères dans la façon qu'on travaille avec les gens de la ville de Montréal. Il y a le principe de la sécurité qu'on doit tenir en compte, le critère de la fluidité et le critère de l'aménagement du concept, l'aménagement urbain du concept. C'est là-dessus sur lesquels on travaille comme concept.

Maintenant, en ce qui concerne les coûts, je vais vous dire, je suis toujours prudent dans l'avancement du coût du projet, parce que tous les gouvernements ont eu à le vivre, au ministère des Transports, entre l'annonce, hein, du projet... Parce que bien souvent, lorsqu'on annonce les projets — je ne parle pas nécessairement pour celui de Notre-Dame, je parle pour l'ensemble, mes commentaires sont pour l'ensemble des projets — c'est toujours des estimations, quand on annonce, là. Vous mettez un montant précis. Je ne vous confirmerai pas un montant précis parce que, quand le ministère travaille sur un projet, bien souvent nous sommes à l'étape des estimations. Et c'est seulement lorsque nous sommes à l'étape, je vous dirais, des plans et devis et rendus à l'appel d'offres, je vous dirais, où la marge d'erreur est environ, rendu à l'appel d'offres, probablement de quelques pour cent, ce qui est tout de même assez faible... Mais, lorsque nous sommes à l'étape de l'évaluation primaire d'un concept, ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a des estimés.

Dans le concept qu'on est en train de développer, effectivement ça fait partie des travaux que le ministère et les gens de la ville sont en train d'évaluer, comment peut se faire effectivement la responsabilité du partage aussi entre le ministère et la ville, c'est des choses qui sont en discussion. Je vous dirai que je n'avancerai pas de montant, ce soir. Puis ce sont toujours encore là des estimations. C'est réellement plus on avance dans le projet... Puis peu importe le projet, hein. Parce qu'on aime bien y coller des montants, mais c'est toujours lorsqu'on arrive à l'étape des plans et devis et des appels d'offres où on est beaucoup plus précis dans le montant des estimations.

Ce qui est important, M. le député, c'est qu'il y a une volonté politique d'avancer, de régler ce dossier-là, qu'effectivement la ville de Montréal avec le gouvernement puissent signer une entente, qu'on puisse aller de l'avant.

Et, les argents, cette année, naturellement, difficile de prévoir de l'argent sur le dossier de Notre-Dame, même s'il y en a un peu d'investi. Je crois, comme montant...

Une voix: ...

M. Després: ...c'est l'équivalent... Je vais demander à M. Robitaille de me retrouver ça. De vous dire qu'aussitôt qu'on aura signé une entente avec la ville de Montréal, on peut vous assurer qu'on va planifier, dans le cadre budgétaire et des montants que nous avons, nous allons planifier des montants qui seront réservés. Et ce que je peux lui dire, c'est qu'en 2005-2006 c'est l'équivalent de 3 millions de travaux qui sont... Je peux demander à M. Robitaille à quoi sert le 3 millions.

M. Robitaille (Antoine): Une structure, compléter une structure.

Le Président (M. Tomassi): Est-ce que j'ai le consentement? Oui. Alors, vous pouvez vous identifier, M. Robitaille, et...

M. Robitaille (Antoine): Parfait. Première expérience. Le 3 millions, c'est pour terminer une structure sur...

Le Président (M. Tomassi): Voulez-vous vous identifier, s'il vous plaît?

M. Robitaille (Antoine): Ah, Antoine Robitaille. C'est une structure qui se termine cette année, ça, ce 3 millions.

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup. Alors, ça va, M. le député de Beauharnois, à cette question?

M. Deslières: Oui.

Le Président (M. Tomassi): Allez-y. Continuez.

• *(21 h 40)* •

M. Deslières: Merci, M. le Président. Mais je pense qu'il est indéniable, là, qu'on parle d'un projet d'un demi-milliard de dollars, là, à ce moment-ci, un ordre de grandeur. Je comprends encore une fois la prudence. On est dans les estimations, dans les concepts, on finalise les avant-projets, etc. Mais d'ores et déjà il est impensable de dire, aujourd'hui, comme en 1999 ou à la fin du XXe siècle, qu'on parlerait d'un projet de 150 millions, là. On est dans un projet de 400 à 500 millions, d'un demi-milliard de dollars, pour 9 km, pour 9 km. Je veux juste qu'on se comprenne bien.

Et, étant donné qu'on est à Montréal, sur la rue Notre-Dame, on n'est pas dans la même situation, comme mon collègue de Pontiac disait, concernant la 50 ou concernant même la 30 — parce qu'on est plus dans des régions rurales — on est à Montréal, donc ce qui veut dire... Ce que j'essaie de comprendre, c'est que, les travaux débutant à une date x, on ne peut pas prendre 10 ans, là, pour faire les travaux. On est à Montréal, on est sur la rue Notre-Dame. Donc, je comprends que les déboursés pour ce projet routier devront se faire beaucoup plus rapidement, et on ne pourra pas étaler les travaux sur 10 ans.

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

M. Després: Merci.

Le Président (M. Tomassi): Et seulement peut-être un éclaircissement. M. Robitaille, votre prénom?

M. Robitaille (Antoine): Antoine Robitaille.

M. Després: Peut-être juste... Je vais répondre.

Le Président (M. Tomassi): Antoine?

M. Robitaille (Antoine): Antoine Robitaille.

M. Després: Robitaille. Pour les galées probablement. M. le Président, de dire au député qu'effectivement c'est un projet de quelques centaines de millions de dollars. Ceci étant dit, c'est beaucoup, je vous dirais, dans la planification puis dans les chantiers que nous sommes en train d'établir aussi, ce n'est pas nécessairement... Je ne suis pas d'accord avec vous. Ce qu'on m'explique... Quand j'aurai eu, je vous dirais, la dernière présentation...

Parce que, comme je vous disais, j'ai déjà eu encore récemment, il y a à peine deux semaines, une présentation du concept, où on en était rendu. On travaille encore sur des modifications avec les gens de la ville de Montréal. C'est un projet qui ne se... Non, je ne suis pas d'accord avec vous, ce n'est pas un projet qui va se réaliser, là, dans l'espace d'une année ou deux années, c'est un projet qui va s'établir sur un certain nombre d'années. On le déposera, là, à partir du moment où le projet sera déposé.

Je voulais vous dire que c'est un projet qui est très attendu, pas juste par la ville de Montréal, par l'ensemble des députés. J'ai plusieurs de vos collègues... Je pense, entre autres, à la députée d'Hochelaga-Maisonneuve qui suit de très près ce dossier-là, qui a beaucoup d'intérêt dans ce dossier-là. Et de vous dire que, non, ce ne sera pas un projet qui va être planifié sur une année, c'est un projet qui va être planifié sur plusieurs années, qui va prendre un certain nombre d'années. Donc, au-delà du coût... Le coût sera réparti, effectivement. S'il est de plusieurs centaines de millions de dollars, il sera réparti sur le nombre... l'échéancier qui sera planifié.

Parce que techniquement je vous dirais qu'il y a plusieurs choses à faire, qu'il serait impossible de faire un projet comme celui-là dans l'espace d'une année ou de deux ans, même s'il est sur l'équivalent de 9 km, comme vous l'avez dit. Il va se réaliser sur un certain nombre d'années, qu'on présentera, M. le Président. Vous comprendrez, nous sommes à l'étape encore de faire ce comité mixte. Il travaille très bien, les choses se déroulent très bien. Et je veux juste lui dire qu'on pourra présenter, lors du dépôt de ce projet, quels sont les coûts, l'estimation des coûts — encore là, hein, on n'est pas à l'étape plans et devis — et naturellement l'estimation à l'échéancier qui est planifié.

Et de vous dire que je vais m'assurer, au ministère des Transports, qu'il y ait des sommes qui soient réservées. Parce que, lorsqu'on parle que le gouvernement veut annoncer et a annoncé le dossier qui est devant le BAPE, sur l'autoroute 25, d'assurer que, dans notre développement de réseau routier, avec Notre-Dame,

l'autoroute 25, M. le Président, dans le développement que nous avons de l'est de Montréal, de Laval et du centre-ville de Montréal, que c'est des choses pour nous qui doivent se compléter et faire partie d'un ensemble.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Concernant le financement, le partage du financement entre la ville... l'an passé, votre collègue de Vaudreuil, qui était ministre, nous a indiqué que la participation de Montréal était de l'ordre, de mémoire, de 18 millions de dollars. Ça nous a surpris. C'est dans les galées, lors de l'étude des crédits. On nous a annoncé que la participation financière de la ville de Montréal dans ce projet-là qui est évalué à 450 millions aujourd'hui, ça doit être un demi-milliard lorsque tout ça sera finalisé... Est-ce que vous pouvez me confirmer que le montant... Parce que, je me rappelle très bien, ça m'a surpris, on disait que la ville de Montréal ne participerait qu'à... au montant de 15 ou 18 millions de dollars, là. L'écart était énorme.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le ministre.

M. Després: Mais, écoutez, non, je ne confirme absolument pas. Tout ce que je peux vous dire, ça fait encore là partie des discussions entre... Comme je vous disais tout à l'heure, le concept, l'échéancier, le coût puis le partage, ça fait partie des discussions, c'est un ensemble que nous sommes en train de négocier avec la ville de Montréal. Écoutez, je ne peux absolument pas avancer ça, il n'y a aucun montant, je vais vous dire, qui peut être avancé. Il y a un pourcentage qui peut être déterminé entre le partage entre le ministère des Transports et la ville. Mais, je vais vous dire, non, je ne peux absolument pas confirmer que la contribution de la ville de Montréal est de x millions de dollars sur un projet que vous avancez vous-même d'un certain montant que je ne vous confirmerai pas ce soir. Je vous dis tout simplement: Le concept, l'estimation des coûts, l'échéance et le partage en termes de frais, c'est une chose qui fera partie éventuellement d'une annonce que le gouvernement, avec la ville, fera.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le ministre. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Tout ce que je dis, M. le Président, au ministre, c'est qu'il peut aller vérifier dans les galées, il l'a répété à trois ou quatre reprises à des questions et il l'a mentionné, puis je ne veux pas piéger personne, là, je ne fais que mentionner, et ça nous avait, je vous le dis, nettement surpris, puisqu'on pensait que la participation financière de la ville de Montréal dans ce projet serait de beaucoup supérieure, et il nous a confirmé, il nous l'a redit, et tout ça, je ne veux pas en faire un cas d'espèce, là, mais à plusieurs reprises votre collègue nous a annoncé que c'est 15 millions ou 18 millions, là. Ça fait quand même un an, puis je n'ai pas revérifié les galées.

M. le Président, est-ce que j'ai compris, dans l'intervention du ministre, pas celle-là mais l'avant-dernière, que le prolongement de la 25, s'il y a prolongement de la 25 — il y a des audiences du BAPE, le rapport, etc. — s'il y a un oui, un signal favorable à la construction de l'autoroute 25, elle ne se fera pas sans qu'il y ait également en même temps des travaux sur Notre-Dame, comprenant fort bien qu'il y a un achalandage accru, s'il y avait la 25, d'automobiles qui aboutiraient sur le centre-sud de Montréal?

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

M. Després: Pas nécessairement, M. le... Je ne ferai pas... Je vous dirais que, pour compléter le réseau routier de Montréal, oui, le dossier de Notre-Dame est important. Un n'est pas nécessairement lié à l'autre. Le gouvernement pourrait décider de faire l'autoroute 25 sans faire le dossier de Notre-Dame.

Ce que je vous dis — parce que je pourrai permettre au sous-ministre: Ce n'est pas le volume de voitures dans l'axe de l'autoroute 25 en s'en allant sur Notre-Dame qui fait ou qui crée une congestion, M. le Président. Je vous dis tout simplement que, dans le développement du réseau routier de Montréal, il y a une volonté du gouvernement, oui, on l'a annoncé, qui est devant l'audience du BAPE, de faire l'autoroute 25, il y a la volonté politique de compléter le réseau qui est au centre-ville de Montréal, qui est l'axe de Notre-Dame comme tel. Il n'y a pas: Si on fait un, il faut faire l'autre; ou on fait un, on ne fait pas l'autre. Je vous dis tout simplement: Le gouvernement a la volonté de faire l'autoroute 25, il a la volonté aussi de faire le dossier de Notre-Dame. Et c'est dans ce cadre-là qu'on travaille avec la ville de Montréal pour signer une entente.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. M. le député de Beauharnois, en 1 min 30 s.

M. Deslières: Oui, rapidement. Dans *La Presse* du 19 avril 2005, on annonçait que vous-même vous annonceriez la conclusion d'une entente. Est-ce que cette information est véridique? Et cette annonce-là se ferait dès le début de l'été.

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

M. Després: Bien, écoutez, je vous dis, je reste toujours avec une certaine prudence aussi longtemps qu'on n'a pas finalisé. Je vous ai dit tout à l'heure que les travaux allaient très bien, que la volonté du gouvernement était d'arriver le plus rapidement possible... Hein, je ne vous donnerai pas de date ce soir, je n'en ai pas, très honnêtement, de date à vous donner. De vous dire: Le plus rapidement possible, on veut développer une entente sur un concept pour l'axe Notre-Dame. Les choses vont bien, elles évoluent bien. J'ai encore eu une présentation, voilà deux semaines. J'ai encore eu des discussions avec le maire de Montréal. Le maire de Montréal a de l'intérêt à développer aussi Notre-Dame, comme nous l'avons, et, je vous dirais, le plus rapidement possible.

Donc, je suis optimiste. Mais, écoutez, je veux attendre que les travaux se finalisent. Vous savez, des fois, pour quelques technicalités, des fois ça va vite, des fois ça prend quelques semaines de plus. Je vous dirais qu'il y a une volonté, et je suis très optimiste de pouvoir développer une entente avec la ville de Montréal.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. Nous allons aller du côté ministériel. M. le député de Gatineau. Ah, excusez, M. le député de Gatineau, M. le député de Montmagny me fait signe, et il a amplement raison. Il avait posé une question à la ministre déléguée aux Transports sur les véhicules hors route. Alors, je crois que Mme la ministre voulait y répondre dans ce bloc-ci. Alors, je laisserais la parole à la ministre déléguée aux Transports.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): ...

• *(21 h 50)* •

Le Président (M. Tomassi): Oui, M. le député de Montmagny, je vous ai compris. Alors, Mme la ministre déléguée aux Transports.

Modifications apportées aux droits de passage des véhicules hors route (suite)

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. le Président. Ça me fait grand plaisir de répondre à cette question-là, d'autant plus que nous avons amorcé notre consultation publique à travers la province du Québec où nous allons visiter, d'ici à la fin du mois de juin, plus d'une vingtaine de villes au Québec, M. le député, ainsi que les communautés autochtones.

Alors, si je fais un peu un historique, M. le Président, de ce qui nous a amenés à la consultation publique sur les véhicules hors route, je vais faire un petit portrait de ce que ça représente, les véhicules hors route, au Québec. Alors, il y a 450 000 véhicules hors route qui sont immatriculés au Québec. On parle de motoneiges et de VTT. Ça veut dire à peu près, ça représente à peu près 1 million d'utilisateurs, si on considère qu'il y a deux personnes qui se promènent normalement sur chacun de ces véhicules-là.

Le réseau de sentiers est de 33 500 km pour les motoneiges et de 17 000 km pour les quads. Et, à chaque année, M. le Président, on doit négocier 57 000 droits de passage qui sont négociés par les fédérations et les clubs, à chaque année. C'est plus de 50 000 droits de passage pour les motoneiges et 7 000 droits de passage annuellement pour les VTT.

Alors, ce sont évidemment des activités importantes pour l'ensemble des régions. On parle de retombées économiques de l'ordre de 2 milliards de dollars pour l'ensemble du Québec, qui sont liées au tourisme et à l'industrie manufacturière. Alors, pour ce qui est de l'industrie manufacturière, on parle de 800 millions de retombées économiques et de 1 200 emplois, M. le député.

Alors, le contexte, c'est que, cet hiver, tout le monde le sait, il y avait un recours collectif, M. le Président, sur le tronçon qu'on appelle Le P'tit Train du Nord, dans les Laurentides, c'est-à-dire que c'est entre Labelle et Saint-Faustin du Lac-Carré, un tronçon de 38 km. C'est le parc linéaire du P'tit Train du Nord qui est situé sur une emprise ferroviaire désaffectée qui appartient au ministère des Transports du Québec. Alors, il y avait des citoyens riverains, M. le député... M. le Président, des citoyens riverains qui avaient intenté un recours collectif qui est en place depuis de nombreuses années. Je pense que la démarche a commencé même en 1996.

Alors, ces gens-là se plaignaient des nuisances par le bruit, des nuisances par les odeurs, les émanations de gaz, et près de ces gens-là, il y avait des résidences à moins de 30 même... je dis 30, c'est moins de 15 m. Alors, il y avait entre 600 et 700 motoneiges qui pouvaient circuler, dans une même journée, tout près des propriétés. Puis, 15 m, M. le Président, là, ce n'est pas plus loin que... c'est très près, là, c'est quasiment dans le fond d'une cour, là. Alors 600, 700 motoneiges qui circulaient à toute heure du jour, et évidemment ça causait des dommages importants à ces gens-là qui étaient riverains à ces sentiers-là.

Alors, la Cour supérieure a donné gain de cause au recours collectif et a ordonné, en décembre dernier, la fermeture du tronçon du parc linéaire, des 38 km du parc linéaire du P'tit Train du Nord. C'est à partir de ce moment-là, M. le Président, que certaines MRC, certaines régions se sont questionnées et se sont dites: Écoutez, si, nous, on doit subir un tel recours collectif, on n'a pas les moyens d'assumer une telle charge. Alors, on sait que le recours intenté représente environ entre 10 millions et 12 millions de dédommagement qui devrait être versé aux 600 personnes qui étaient membres du recours collectif. Alors, 10 millions à 12 millions de dollars, pour une MRC, c'est évidemment beaucoup, beaucoup d'argent. Ce sont des MRC, des petites MRC, des MRC qui ne sont pas nécessairement très riches. Alors, la facture était... Finalement, c'étaient et la MRC et le gouvernement qui étaient inclus dans le jugement.

Alors, les gens nous disaient: Bien, écoutez, si, nous, on est pour subir de tels préjudices ou si on est sujets à avoir de tels recours et s'il y a des gens qui portent plainte, on n'a pas la capacité d'assumer une telle facture, alors on pense, on songe à fermer certains tronçons, certains sentiers dans les différentes régions du Québec. On en avait, entre autres, dans l'Outaouais, M. le Président, qui songeaient à fermer une partie du réseau Trans-Québec, qui est l'emprise ferroviaire, qui est un peu comme la colonne vertébrale finalement de nos sentiers de motoneige au Québec.

Alors, évidemment, on était tout près de la saison, on était en décembre, et, si on ne bougeait pas, si on ne passait pas au mode action, bien évidemment que la saison de motoneige 2004-2005, elle était menacée. Alors, il fallait réagir rapidement. Et ce qu'on voulait surtout faire, l'objectif qu'on recherchait, c'était de concilier les attentes des riverains de vivre dans un environnement de qualité et les besoins des utilisateurs de pratiquer leur activité de façon libre et sécuritaire, tout en tenant compte des retombées économiques et du développement durable afin d'assurer une cohabitation harmonieuse.

Alors, ce qu'on a demandé, par la loi n° 90, qui a été passée à l'unanimité, rappelons-le, en décembre dernier, la loi n° 90 qui suspend temporairement certaines actions en justice jusqu'au 1er mai 2006... Alors, pourquoi jusqu'au 1er mai 2006, M. le Président? C'est que finalement ça nous permettait, ça nous donnait deux saisons de motoneige, parce qu'il y a des avenues, des pistes de solution qui vont être applicables à court terme, d'autres à moyen terme, d'autres à plus long terme.

Il fallait prendre le temps également d'aller écouter les gens en région, parce qu'il n'y a pas de solutions mur à mur, mais ce sont des solutions qui doivent être appliquées à chacune des régions. Les réalités et les

problématiques sont très différentes d'une région à l'autre. Alors, on s'est dit: Il va falloir prendre le temps d'aller voir ces problématiques, au Québec, et quelles sont les solutions qu'on peut y apporter. Alors, ces 18 mois là, c'était comme une période de transition où on pouvait se permettre cette réflexion-là et cette démarche-là à travers le Québec.

Avec la loi n° 90, on a également mis en place un règlement sur les véhicules hors route. Alors, dans le règlement, M. le Président, on retrouve une interdiction de circuler la nuit dans les emprises ferroviaires désaffectées. On a également mis une limite de vitesse à 30 km/h à moins de 30 m des résidences. Et il y a eu également une reconnaissance du statut des agents de surveillance, ces agents de surveillance qui, rappelons-le, sont des bénévoles fournis par les fédérations et par les clubs. Alors, cette reconnaissance n'était pas là. Donc, quand ces gens-là venaient pour arrêter quelqu'un sur les sentiers, évidemment que ça ne jouait pas le même rôle, ça n'avait pas le même impact, ça n'avait pas la même portée. Alors, la reconnaissance a permis aux agents d'avoir un pouvoir qui était accru en termes de sécurité sur les sentiers.

L'interdiction de circuler la nuit, on l'a mise seulement dans les emprises ferroviaires, M. le Président, parce que c'est le réseau qui relève du ministère des Transports du Québec, dans un premier temps, et parce que, pour ce qui est des réseaux secondaires ou tous les autres réseaux dans chacune des régions, ils relèvent des municipalités, et les municipalités ont le plein pouvoir de légiférer, de réglementer et de dire: Nous aussi, on applique une grille horaire qui interdit la circulation sur nos sentiers pendant la nuit. Alors, on a même écrit à toutes les municipalités et les MRC pour les inviter à respecter la même grille horaire que le ministère des Transports avait mise en application. Alors ça, c'est des mesures qui ont été mises en place.

Suite à ça, il y a eu un comité interministériel qui a été formé, de 10 ministères concernés par les véhicules hors route et qui était présidé par le ministère des Transports du Québec. Il y a la consultation publique qui faisait partie de la démarche. Et suite à ça il y aura une commission parlementaire, à l'automne, ici, à Québec, où, suite à toutes les consultations qu'on aura faites, on va rassembler toutes les pistes, les solutions qui nous ont été proposées et, là, en commission parlementaire, on va inviter les grands acteurs de ce dossier-là, c'est-à-dire les fédérations, les clubs, l'industrie, ceux qui font... les fabricants qui fabriquent les VTT, les motoneiges, et alors tout le monde, à ce moment-là, sera en mode solution. Et, je le dis, ce n'est pas qu'une solution gouvernementale qu'il faut trouver, mais il faut que chacune des régions, chacun des milieux s'implique dans la recherche de solutions, considérant les retombées économiques importantes que ces véhicules hors route ont dans chacune des régions du Québec.

Alors, dans le document de réflexion, M. le Président, on retrouve cinq grands thèmes. Alors, les thèmes sont: l'encadrement législatif, l'aménagement du territoire, la santé publique et l'environnement, la sécurité et le tourisme. Alors, pour ce qui est de l'encadrement législatif, bon, est-ce que... On a le Règlement sur les véhicules hors route qui a été modifié suite à la loi n° 90, avec, comme je vous le disais, la grille horaire, la restriction de la limite de vitesse. Est-ce que ce règlement-là doit être encore plus rigoureux? Est-ce qu'on doit resserrer les règles du Règlement des véhicules hors route? Est-ce qu'on doit le laisser tel qu'il est? Est-ce qu'on doit le moduler pour le bonifier? Alors ça, c'est les questions qu'on pose quand on va dans nos consultations. Qu'est-ce que les gens pensent de ça?

Il y a également l'aménagement du territoire. Alors, on sait que, dans beaucoup de cas, il y a beaucoup de droits de passage — je l'ai dit au tout début de mon allocution — alors il y a beaucoup de droits de passage, et évidemment on fait affaire souvent sur des terres agricoles. Alors, comment l'UPA, comment l'Union des producteurs agricoles, comment les agriculteurs, dans chacune des régions, vivent ces droits de passage là? Parce qu'on sait qu'on passe sur leurs terres. Pour ce qui est de l'hiver, c'est tel que tel parce que la terre, elle est gelée et la terre n'est pas en culture, elle n'est pas en semence, alors il n'y a pas nécessairement de pertes, quoiqu'on me dise qu'il y a quand même certaines pertes, la semence au printemps est plus tardive, elle est plus lente là où il y a eu des sentiers de motoneige.

Mais ce qui est important, c'est que les véhicules hors route, les VTT, eux, ça circule 12 mois par année. Alors, 12 mois par année, quand on arrive sur les terres des agriculteurs, l'été, bien c'est beaucoup plus problématique de penser à des sentiers qui seront permanents parce que l'été évidemment les terres sont en culture et les agriculteurs ne seront pas nécessairement intéressés à voir passer les engins sur leur territoire.

Il y a le rôle et le pouvoir des municipalités et des MRC. Alors, les municipalités et les MRC ont certains pouvoirs en matière de réglementation. C'est cependant méconnu, mal connu ou non appliqué, tout simplement. Alors, souvent les gens ne connaissent pas, ils ne savent pas que les municipalités ont un pouvoir de réglementer.

● *(22 heures)* ●

Il y a également les terres publiques, alors, les terres privées. Il y a les terres publiques et il y a les terres privées. Dans certaines régions, il y a beaucoup de terres publiques, dans d'autres, c'est plutôt des terres privées. Alors, l'exemple, on vient d'aller faire la consultation en Estrie, 90 % de la région de l'Estrie, ce sont des terres privées, alors la dynamique n'est pas la même. Et, quand les gens ont à négocier des droits de passage, ce n'est pas non plus la même problématique.

Il y a les installations d'Hydro-Québec, alors souvent les gens nous disent: Pourquoi on ne passe pas tout simplement sur les emprises d'Hydro-Québec? Bon, alors, oui, c'est vrai qu'il y a des emprises d'Hydro-Québec, mais il faut se rappeler que le fond de terrain n'appartient pas à Hydro-Québec mais bien à des propriétaires fonciers.

Il y a les parcs nationaux, les territoires fauniques, les milieux fragiles qui sont des endroits, des milieux protégés, où en principe on ne retrouve pas de sentier, sauf pour certains parcs nationaux où il y a des droits acquis. Mais, la plupart, à l'heure actuelle, c'est défendu d'avoir des sentiers de véhicule hors route dans les parcs nationaux.

Évidemment, la santé publique et l'environnement sont des thèmes cruciaux pour assurer une cohabitation harmonieuse. Alors, que l'on parle de la santé, c'est tant pour les gens qui se promènent en véhicule hors route que pour les gens qui sont des riverains, parce que même celui

qui se promène en motoneige a à subir le bruit et les émanations de gaz. Alors, les éléments santé et environnement sont d'autant plus importants pour les deux, que ce soient les utilisateurs ou que ce soient les riverains.

Alors, écoutez, ce qui est important, c'est de voir qu'est-ce qu'on peut faire. Est-ce qu'on peut demander aux gens, est-ce qu'on peut demander aux fabricants de cesser de faire des moteurs à deux temps? Est-ce qu'on ne devrait pas aller... Il y a des deux-temps améliorés, aujourd'hui, il y a des moteurs à quatre temps. Évidemment, il y a la vitesse. Plus on circule vite, plus l'intensité du bruit, elle est là. Évidemment, plus il y a de motoneiges, plus la fréquence est là, plus le bruit est accentué également. Et on a beaucoup entendu parler des tuyaux d'échappement. Parce qu'il y a beaucoup de gens qui modifient les tuyaux d'échappement sur les motoneiges parce qu'ils trouvent ça agréable que ce soit plus bruyant, et ça, je pense qu'il faudrait... On pense carrément, là, à... C'est dans le règlement, mais il semblerait que ce n'est pas assez rigoureux en termes d'application.

Il y a également la sécurité. Alors, ce qu'il est important de voir, c'est qu'on ne peut pas faire un règlement mur à mur partout au Québec parce que, dans certaines régions, c'est la route blanche. Dans le Nord-du-Québec, moi, j'ai certaines routes, l'hiver, que ce n'est que la route de skidoo qui sert à évacuer des malades et qui sert à faire le transport d'écoliers entre certains villages. Alors, écoutez, on ne peut pas dire: On ferme ça le soir puis, regarde, c'est partout pareil au Québec, parce qu'il y a certaines régions que la route blanche, l'hiver, c'est leur seul accès à l'ensemble de tout le Québec.

Il y a également les chemins forestiers. Dans beaucoup de régions, M. le Président, on doit cohabiter, entre les véhicules hors route, les VTT et les motoneiges, sur des chemins forestiers où les gros camions circulent, transportant du bois. Alors, en termes de sécurité, il y a vraiment une problématique là. On sait que les VTT, l'été, font beaucoup de poussière, donc la visibilité, elle est d'autant plus réduite.

Et les sentiers, pour dire que c'est également l'endroit le plus sécuritaire. Parce qu'on sait qu'en motoneige il y a environ une trentaine de décès par année. Il y en a eu 38, cette année, M. le Président; c'est autant en VTT. Et on dit là-dessus que c'est deux tiers des décès qui se produisent hors sentier et un tiers où ça se produit sur des lacs, alors les gens qui vont se promener sur des étendues d'eau qui ne sont pas gelées, qui ne sont pas bien gelées. Alors, c'est important de sensibiliser les gens, de dire de rester dans les sentiers parce que c'est l'endroit le plus sécuritaire. Alors ça, c'est important, il y a beaucoup, beaucoup de sensibilisation à faire et d'éducation. Et ça, les clubs et les fédérations vont être interpellés, ils ont un grand rôle à jouer en termes d'éducation des gens qui pratiquent ce loisir-là.

Il y a également un programme d'aide financière pour l'entretien et la signalisation. Alors, on sait que, lorsqu'ils renouvellent leur plaques d'immatriculations, M. le Président, les motoneigistes reçoivent... la fédération reçoit 25 $ par plaque d'immatriculation, qui lui est remis et qui l'aide à faire de l'entretien, renouveler des ponceaux, refaire des ponts, faire l'entretien finalement, payer les surfaceuses, et ce 25 $ là représente 4 millions de dollars pour la Fédération des clubs de motoneige du Québec. Et les VTT, eux, reçoivent actuellement 6 $ par plaque d'immatriculation, et on sait qu'avec le 6 $ ça leur donne à peu près 1 million.

Alors, on sait que les deux fédérations sont en demande qu'on augmente cette contribution-là. Les clubs de motoneige nous disent: Nous, on aimerait que ça passe de 25 $ à 30 $, pour que ça fasse une somme un peu plus importante pour les aider à entretenir leur réseau. Et les VTT, eux, nous demandent de passer de 6 $ à 15 $... non, c'est-à-dire, de 6 $, ils veulent qu'on monte à 20 $, ce qui est 14 $ de charge supplémentaire. Mais, comme je l'ai dit, ça, c'est vraiment une demande des fédérations pour les aider à entretenir. Alors, ce n'est pas un choix ou une décision gouvernementale à l'heure actuelle, mais c'est une proposition des fédérations, qu'ils ont demandée au gouvernement précédent, à l'époque, également. Ce n'est pas une revendication qui est récente, qui est nouvelle, c'est une revendication qui est sur la table depuis deux ou trois années minimalement mais qui pour l'instant est toujours sous analyse ou en réflexion.

Il y a également les policiers, l'obligation de patrouiller les sentiers. Est-ce qu'on a suffisamment de policiers sur nos sentiers? On sait qu'on a environ 250 agents qui se promènent en véhicule hors route, que ce soit en skidoo ou en VTT, c'est plus de 10 000 heures de patrouille. Bien, on peut se poser la question: Est-ce que c'est suffisant, considérant les 33 000 km de sentiers qu'on a au Québec? On a des agents de surveillance, on en a 1 800, bénévoles. Et il faut rappeler que les accidents en véhicule hors route, les principales causes, M. le Président, c'est la vitesse, l'alcool et les imprudences. Alors, il faut rappeler aux gens d'être prudents.

Également, on a beaucoup d'Européens qui viennent chez nous, M. le Président, d'Européens et d'Américains, et on a beaucoup de clubs ou de pourvoiries qui louent, qui louent des appareils de motoneige pour faire des randonnées avec ces visiteurs-là chez nous. Est-ce qu'on les prépare adéquatement? Est-ce qu'on connaît le territoire suffisamment? Est-ce qu'on donne suffisamment d'instructions, comment fonctionne la machine, quels sont les risques ou quels sont les impératifs d'un sentier, c'est quoi qui est un incontournable, là, où il faut être plus prudent? Est-ce qu'on encadre bien la location des motoneiges et des VTT au Québec? Est-ce que ces visiteurs-là qui viennent chez nous ont une connaissance de la machine, une connaissance du milieu, du territoire? C'est toutes des questions qu'on est en droit de se poser.

Et évidemment, M. le Président, le dernier volet, c'est le volet tourisme. Alors ça, je n'ai pas besoin de faire de dessin à personne, le volet du tourisme, c'est un volet fort important. Alors, on parle de retombées économiques de 2 milliards de dollars pour l'ensemble du Québec. Seulement dans ma région, à moi, c'est 75 millions de dollars. Alors, on sait que le Québec, c'est le paradis de la motoneige, c'est également le berceau de la motoneige. On sait que, dans la région de l'Estrie, Bombardier fabrique des motoneiges et crée de nombreux emplois. Alors, c'est tout ça qu'il faut se poser comme questions. Comment peut-on assurer la pérennité de ce loisir-là, au Québec, tout en permettant aux riverains un droit à la quiétude et à un environnement sain? Et ce qu'on veut faire, c'est trouver le juste équilibre entre les deux parties, une cohabitation harmonieuse.

Alors, on travaille très, très fort, et je peux vous dire que, partout où on va, il y a beaucoup de gens qui

viennent à nos consultations. C'est toujours très intéressant, il y a beaucoup d'éléments nouveaux qui nous sont soulevés par ces gens-là qui nous visitent. Et on va faire cette tournée-là, M. le Président, jusqu'à la fin de juin, on va visiter une vingtaine de villes, au Québec. Et j'invite tous les députés, les députés ministériels et les députés de l'opposition également, à venir nous rendre visite, à écouter ce que les gens de leurs régions ont à nous dire concernant ce dossier-là, un dossier des sentiers récréatifs qui est très, très important, je le rappelle.

Dans certaines régions, il y a des initiatives qui ont été prises: l'URLS, dans certains endroits, les CRE, dans d'autres endroits, qui ont déjà une espèce d'entité régionale qui regroupe tous les intervenants municipaux, économiques, touristiques, et qui sont en train d'élaborer des plans triennaux, des plans quinquennaux de développement des sentiers.

Et je rappellerai qu'on a la Route verte qui est au Québec, la Route verte qui est une piste cyclable extraordinaire. Alors, est-ce qu'on pourrait faire un pendant? Est-ce qu'on pourrait faire un peu la même chose avec nos sentiers récréatifs pour le VTT et la motoneige? Je pense que c'est un objectif qu'on devrait rechercher et qui permettrait assurément la durée, le développement durable et la pérennité de ce loisir-là au Québec. Alors, ça fait un peu le tour, M. le Président. Et je pourrais vous en parler encore plus longuement, mais je pense que, là, j'ai fait le tour de la question.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre.

Mme Boulet: Je vous remercie de la question.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre. On se rend compte que, hors route ou sur route, les causes des accidents sont toujours les mêmes. Alors, M. le député de Montmagny, pour une minute.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. Oui, M. le Président. Vous avez vu avec quelle intensité et passion notre ministre a répondu à ma question. Imaginez-vous de quelle façon qu'elle traite ses dossiers, à chaque député...

Le Président (M. Tomassi): ...comme ça, là.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Pardon?

Le Président (M. Tomassi): Trouvez-en une autre plus courte, là.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. Bien non, c'est simplement un constat, un constat que je fais. Puis elle a fait le tour de la question. J'avais une autre question, elle y a répondu, même amplement. Donc, c'est la façon qu'elle traite ses députés, dans ses dossiers, avec intensité et passion.

Le Président (M. Tomassi): C'est plus un commentaire qu'une question.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, oui. C'est ça. Mais je n'avais pas le temps pour d'autre chose.

Le Président (M. Tomassi): Alors, j'irais du côté de l'opposition. M. le député de Beauharnois.

Prolongement de l'autoroute 30 (suite)

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je voudrais questionner le ministre concernant le dossier de l'autoroute 30. Mon collègue de La Prairie en a parlé, cet après-midi, je crois, et ce soir. M. le ministre, dans ce dossier qui date de... Je pense que le premier document que j'ai vu à cet effet... J'étais très jeune, à ce moment-là, là. Je l'ai vu plus tard. Et c'est le conseil de comté qui avait été déposer un mémoire, en 1957, au ministre de l'Union nationale — je ne me rappelle plus le nom. Donc, c'est pour ça que... Puis j'avais la copie, à un moment donné, puis je l'ai donnée à un de mes amis. Mais la première démarche en tout cas que j'ai vue dans ce dossier-là date de 1957. Donc, ça fait tout près de 50 ans. Alors, ceux qui sont en attente depuis 25, 30 ans, bien — je vais reprendre une expression du ministre — soyez patients, soyez patients. ● *(22 h 10)* ●

Mais, pour ce qui en est de ce fameux dossier-là concernant le secteur est, M. le Président, le Parti québécois avait fait connaître sa position, sa position politique depuis nombre d'années. On a toujours été cohérents. Il y avait, du côté nord, sur la 132, des terrains qui appartenaient au ministère du Transport. Donc, le choix, à ce moment-là, on était au pouvoir, on avait fait connaître notre position, on avait dit: L'autoroute 30, dans ce secteur-là, passera sur la 132.

Et je rappellerais très amicalement à mon collègue de La Prairie que le BAPE, contrairement à ce que vous avez affirmé, n'a pas rejeté la proposition d'aller sur le côté nord, sur la 132, mais a dit qu'il serait préférable, qu'il serait préférable du côté sud, dans les terres agricoles. Cependant, je dois rappeler également à mon collègue que, si le BAPE avait donné une alternative, la CPTAQ, dans deux avis, avait rejeté, avait rejeté ce corridor, cette option. Et on nous avait fait valoir à ce moment-là... Je pense que c'est une promesse électorale de mes collègues de Châteauguay et de La Prairie. Vous avez été élus, vous vivrez avec vos décisions.

Mais ce que je comprends mal, M. le Président, et ce que je voudrais savoir, si le ministre veut bien m'expliquer: Comment d'une part on prétend être du développement durable et comment on procède à la réalisation d'une autoroute, quand on a un choix, quand ça nous appartient, sur la 132, corridor qui est exproprié? Tout est fait depuis 25, 30 ans. Lorsqu'on voit le décor urbain et qu'on voit que les commerces sont à 300, 400, 500 pieds de la route, on se rend compte, tout le monde s'en rend compte, puis ils disent: Bien, pourquoi? Bien sûr, parce que l'autoroute 30 était prévue là. Et là on change, on dit: On renverse la décision, on change, on s'en va dans les terres agricoles, handicapant pour toujours 500 hectares de bonne terre. On nous a fait valoir d'une part que ça coûterait moins cher.

Alors, plus le dossier évolue, plus on se rend compte que cette option non seulement va à l'encontre du concept du développement durable, de l'environnement, de notre environnement, qu'il y a une très large coalition, très large coalition qui comprend des centaines de personnes, différents organismes qui s'opposent, qui s'opposent au fait qu'on va aller dans les terres agricoles,

qu'on va aller avec l'option sud. Et de plus on se rend compte, M. le ministre, que les coûts vont être plus dispendieux, vont être plus dispendieux.

Juste un exemple. Dans le journal local, le député de La Prairie mentionnait que des coûts d'expropriation — une évaluation — coûteraient 50 millions. On parlait particulièrement de la compagnie Lafarge. Seulement pour ça, là, 50 millions. On n'a pas ça, là, dans l'autre concept, dans l'autre tracé, du côté nord, sur la 132, on ne retarde pas le projet. Les autorisations, le CAR avait été... tout avait été émis. Les coûts étaient évalués. Et là tout d'un coup, un, on scrape 500 hectares, le développement durable prend le champ — sans jeu de mots — ça va coûter plus cher, ça retarde le projet.

Expliquez-moi où est la logique du choix du gouvernement de préférer le tracé sud. Et encore une fois, je répète, lorsqu'on lit bien jusqu'au bout, jusqu'à la dernière ligne les conclusions des commissaires du BAPE, loin de dire que l'option nord 132 était rejetée — puis là je suis très honnête — on nous disait «il est préférable», c'était leur choix. Mais deux avis de la CPTAQ sont venus dire: Non, non, non, ça, ça n'a pas de bon sens. Je vous rappelle que le BAPE, le Bureau d'audiences publiques, est une institution québécoise mais que la CPTAQ aussi est une institution qui a une même valeur en termes d'avis. Alors, qu'on m'explique, moi, ces éléments-là. Ça retarde le projet, ça coûte plus cher, ça scrape l'environnement, puis je ne sais pas ce qu'on fait avec le développement durable. Expliquez-moi ça, M. le ministre.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Beauharnois. M. le ministre.

M. Després: Je vois le député de Beauharnois finir sa question avec le sourire, en demandant des explications. Je vais vous dire, écoutez, c'est fort simple. Je comprends que la Commission de protection du territoire agricole a pour mission effectivement de protéger les terres agricoles, et elle a émis des avis, vous avez tout à fait raison. Mais en même temps vous me demandez comment on va protéger l'environnement puis le développement durable. C'est l'instance du BAPE. Contrairement à vous qui aviez décidé de passer sur la 132, en plein milieu, au fond du centre-ville, hein — il y avait des pour, il y avait des contre, il y avait des gens qui étaient pour, il y en a d'autres qui étaient contre — justement, le gouvernement a décidé... La meilleure assurance d'écouter puis de voir à la protection de l'environnement puis du développement durable, c'est bien d'écouter ce que le BAPE disait.

Et l'engagement politique qu'on a pris, c'est justement d'exercer notre droit sur le tracé du sud, M. le Président, c'est ce que nous avons décidé de faire, en écoutant. On n'a pas renversé une décision du BAPE, on a écouté le Bureau d'audiences publiques en environnement qui recommande, suite aux auditions qu'ils ont faites de ce dossier-là, d'exercer notre droit, que le meilleur tracé est sur celui du sud. Si vous me disiez: Vous êtes allés à l'encontre de la décision du BAPE... Nous sommes allés justement dans le sens que le BAPE recommandait au gouvernement, c'est l'engagement que nous avions pris. Ça allait dans le sens du Bureau des audiences publiques. Je vais vous dire, le gouvernement se sent très à l'aise. Vous m'avez posé une fois une question. Oui, la décision est prise, elle est finale. C'est évident, c'est un choix qu'on a fait. Je pense qu'il se justifie très bien dans le sens qu'il va dans le même sens que le Bureau d'audiences publiques, il ne va pas à l'encontre.

Mais effectivement c'est vrai que la CPTA a émis des avis. Mais, si vous me dites: Dans le cadre du développement durable?, je vais vous dire, écoutez, d'aller dans le même sens que le Bureau d'audiences publiques, qui a pour mission de voir à la protection de l'environnement, de voir au développement durable du Québec, je pense que nous sommes allés dans le bon sens, ce qui n'empêche pas le gouvernement du Québec en plus de faire effectivement des travaux, parce que le Bureau d'audiences publiques avait demandé à ce qu'il y ait des travaux de rénovation sur la 132, ce que nous faisons.

Maintenant, de dire que ça va coûter moins cher, je ne sais pas sur quoi vous vous basez pour dire ça, M. le Président, parce que je ne suis pas convaincu du tout qu'effectivement le coût serait moins cher. Il y a une chose qui est sûre, c'est que, le tracé qui était le plus optimal par rapport à l'environnement, par rapport au développement durable, par rapport à l'axe de développement qui est l'autoroute 30, nous pensons que nous avons pris la bonne décision qui va justement dans le sens... comme vous le disiez, quand vous me demandiez d'expliquer comment on fait pour protéger l'environnement et voir à faire du développement routier, du développement économique dans le cadre du respect du développement durable. Je pense, M. le Président, que ça se justifie très bien à partir du moment où il y a une instance qui est là pour écouter les parties, faire des suggestions au gouvernement et qu'en plus le gouvernement va dans le sens de cette décision.

J'ai de la difficulté à comprendre. Ça peut être un choix, hein, politique. Je comprends que son gouvernement en avait décidé autrement, d'aller à l'encontre des auditions du BAPE, c'est ce que je comprends, donc d'aller à l'encontre de l'environnement et du développement durable, je comprends leur choix, mais, je vais vous dire, je pense que le nôtre se justifie très bien. Nous sommes très heureux, très capables de vivre avec ce concept-là, le tracé qui a été choisi. Et je veux assurer le député que nous allons de l'avant avec le développement de ce projet, avec le tracé sud, et toujours en faisant des rénovations sur la route 132, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. M. le député de Beauharnois.

● *(22 h 20)* ●

M. Deslières: Merci, M. le Président. Est-ce que le ministre est en mesure de nous fournir des coûts, au moment où on se parle, l'évaluation, les estimations concernant le secteur est, là — je ne parle pas du secteur ouest — le secteur est de l'autoroute 30, c'est-à-dire entre Candiac... Est-ce qu'il est en mesure de nous fournir l'ensemble des coûts, compte tenu des expropriations que notre collègue... Je ne sais pas d'où il tient son chiffre, là, mais je vais prendre son... Il parle de 50 millions. Les propriétaires de Lafarge parlaient de 100 à 150 millions. D'autres données sortent, c'est à 150 millions. On va le prendre aux chiffres. Compte tenu de ça, des expropriations, qu'il n'aurait pas eu à faire, sur la 132 et compte tenu du fait qu'il doit faire des travaux, il s'est engagé, le gouvernement, à faire des travaux importants sur la 132 — alors, on comprend bien, M. le Président, que, s'il

y avait eu autoroute sur la 132, il n'y a pas dédoublement, là — alors, qu'on m'explique comment ça va coûter moins cher. Et donnez-moi les chiffres présentement des coûts, des évaluations, compte tenu de votre choix sur le tracé sud.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le ministre.

M. Després: Ce que je comprends — au fond, il y a plusieurs questions et sous-questions à la question du député de Beauharnois — ce que je comprends, là, c'est qu'il avance des coûts sur le coût d'expropriation, que ça risque de coûter 50 millions de dollars, et ce que je comprends en même temps, c'est l'évaluation, qu'il veut savoir, sur la partie est du projet. Si vous n'avez pas d'objection, je vais demander au sous-ministre qui a la responsabilité... Parce que vous savez que, dans chacun des grands projets, il y a ce qu'on appelle un bureau de projet, un bureau de projet, et que, dans le cas de l'autoroute 30, c'est le sous-ministre en titre qui a la responsabilité du dossier de l'autoroute 30. Ça fait que je permettrai, si vous n'avez pas d'objection, au sous-ministre de répondre à votre question.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. Gagné.

M. Gagné (Florent): Bien, d'abord, en ce qui concerne le processus d'évaluation, comme vous savez, la Loi sur l'expropriation est un processus relativement formel et complexe, et on est engagés dans ce processus-là, à ce moment-ci. Le premier décret d'expropriation pour la partie est d'ailleurs sera soumis au gouvernement dans les prochains jours, sur trois décrets, pour l'ensemble des terrains dont il est question.

Alors, il est un peu prématuré peut-être de prétendre que ça va coûter 40 ou 50 millions ou quoi que ce soit pour les coûts d'expropriation. À ce moment-ci, nous procédons d'abord par des approches gré à gré avec les propriétaires de terrains. Il est toujours souhaitable que les dossiers se règlent de façon gré à gré, sinon le processus d'expropriation prévoit des étapes qui nous amènent finalement devant le bureau d'expropriation pour la fixation du prix final. Alors, c'est au terme de ce processus-là qu'on saura réellement le coût des expropriations qui vont survenir.

Cependant, les montants qui ont été avancés, dans certains cas, nous apparaissent excessifs, à ce moment-ci. Évidemment, on saura le prix final simplement lorsqu'on aura terminé le processus d'expropriation. Mais il nous apparaît peut-être excessif d'avancer des montants de cet ordre-là. En tout cas, on demeure optimistes qu'on va régler selon les règles de l'art et selon les règles du marché qui sont habituelles en ces matières.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. Gagné. M. le député de Beauharnois.

M. Després: ...répondre à votre deuxième, M. le Président, parce qu'il y avait...

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

M. Després: Ce que veut savoir le député comme deuxième point, là — parce qu'il avait mentionné les coûts d'expropriation — c'est le coût des travaux de la partie est, ce que j'ai compris qu'il voulait savoir aussi. Je vais permettre au sous-ministre adjoint, M. Antoine Robitaille, qui a la responsabilité du territoire de l'Ouest du Québec, de pouvoir répondre précisément à cette question.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. Robitaille.

M. Robitaille (Antoine): Antoine Robitaille. La partie est, de 8,8 km, est estimée à 135 millions donc pour les travaux.

M. Deslières: Est-ce que je comprends...

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

M. Deslières: M. le Président, est-ce que je comprends, là... C'est parce que, dans toutes les fiches techniques, on parle d'un tronçon de 13 km. Est-ce que je comprends que, dans la réponse du sous-ministre, ça exclut le secteur Jean-Leman?

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

M. Robitaille (Antoine): Jean-Leman, c'est un 3,4 km, vous avez raison, qui additionne... 53 millions.

M. Deslières: 53 millions plus...

M. Robitaille (Antoine): 135.

M. Deslières: Donc, on est rendus à 188.

M. Robitaille (Antoine): Oui.

M. Deslières: 188 millions, plus la 132.

Le Président (M. Tomassi): M. Robitaille.

M. Robitaille (Antoine): Oui, pour le boulevard ou une partie...

M. Deslières: À combien s'élèvent, M. le Président, les montants qui devront être consacrés pour la 132?

Le Président (M. Tomassi): M. Robitaille.

M. Robitaille (Antoine): La 132, actuellement, il est trop tôt pour parler de tout l'ensemble du projet. Il y a seulement un 2 km sur lequel nous sommes en appel d'offres, sur une évaluation, sur le 2 km de la 132, qui est autour de... Un instant, je vais trouver la... Donc, 52 millions, pour l'instant.

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

M. Deslières: Ça, 2 km sur 8 km?

Le Président (M. Tomassi): M. Robitaille.

M. Robitaille (Antoine): L'estimé final, on ne l'a pas.

M. Deslières: Non, mais c'est 2 km... 52 millions, c'est 2 km sur 6?

M. Robitaille (Antoine): Sept.

M. Deslières: Sur 7.

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

M. Deslières: Donc, là, on est rendus autour de 230 millions, là.

Le Président (M. Tomassi): M. Robitaille.

M. Després: Effectivement.

M. Robitaille (Antoine): Oui.

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

M. Deslières: ...au même rythme, M. le Président, 2 sur les 7 km, est-ce qu'on peut penser, là, que nous sommes rendus au-delà de 300 millions?

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

M. Després: M. le Président, on a toujours dit qu'il fallait toujours être prudent. J'ai dit, dans l'ensemble des projets, que ce sont des estimations, et le sous-ministre vient bien de préciser que ce sont des estimations. Il y a une chose que je sais, c'est que, dans le projet que vous aviez avancé, vous ne l'aviez pas faite, l'évaluation des coûts. Si vous en avez, donnez-moi-les. Premièrement.

Deuxièmement, je sais que, dans le cadre des auditions, hein, qui ont eu lieu, du BAPE, le meilleur tracé que nous pouvions respecter, dans le cadre de l'environnement et le développement durable, était celui du tracé sud, l'engagement politique que nous avons pris, M. le Président. Si le député, qui en a entendu parler la première fois sous un régime duplessiste, en 1957, alors que je n'étais pas au monde, voyez-vous, c'est un dossier qu'on parle depuis longtemps, ça fait que c'est sûr qu'on ne parle pas des mêmes coûts qu'en 1957, même s'il n'en a pas avancé.

Mais de vous dire, M. le député, qu'effectivement c'est le coût pour développer des projets qui sont majeurs pour compléter le réseau routier au Québec. Nous avons pris l'engagement politique de le faire. Nous sommes très heureux de l'avoir fait, de l'avoir annoncé. C'est pour ça qu'on a annoncé une programmation de 3,9 milliards sur les trois prochaines années, qui nous permet de faire une planification du coût des projets.

Ce que je comprends, c'est que vous aviez pris l'engagement, vous aussi, d'aller de l'avant. Ça fait que j'espère que le député n'est pas en train de remettre le développement du projet est de l'autoroute 30, alors qu'eux voulaient aussi le faire. Mais ce que je comprends, c'est que, à ce moment-ci, quand vous me parlez de développer des axes routiers dans le cadre du respect de l'environnement et du développement durable, c'est exactement ce qu'on a fait en écoutant les audiences publiques.

Et de lui dire que je suis, je vais vous dire, toujours très, très prudent parce que — même sous votre gouvernement, la même chose — les estimations de coûts, c'est réellement quand on va effectivement... Comme le disait le sous-ministre tout à l'heure, juste dans la partie d'expropriation, il y a une partie qui se fait de gré à gré, une autre partie qui peut être imposée, et il est toujours difficile d'évaluer avec précision le coût. C'est seulement quand on a fait les plans et devis, lorsque nous sommes réellement à l'appel d'offres que la marge de manoeuvre est en bas de quelques pour cent, je parle de 2 %, 3 %. Mais de vous dire que nous sommes très fiers de l'engagement que nous avons pris et que je pense, M. le Président, que c'est les montants à investir pour permettre de développer ces axes routiers.

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

M. Deslières: Oui. M. le Président, ce que je comprends de la réponse du ministre et du sous-ministre, c'est que, là, dans l'option que le gouvernement libéral a choisie, côté sud, on est au-delà du 300 millions. Il me parlait d'évaluations qu'on n'avait pas faites. Je m'excuse, il y avait eu une évaluation sur le secteur nord qui était évalué à 225 millions. Déjà, au départ, on assiste, un, à 100 millions de plus facilement — on n'est pas encore rendus au niveau des expropriations — et, deuxièmement, tout ça pour retarder, pour retarder le dossier. Mais ma dernière question, M. le Président, parce que je sais qu'il ne me reste que très peu de temps: Est-ce que le ministre...

Le Président (M. Tomassi): Il ne va rester aucun temps au ministre.

M. Deslières: Je viens de comprendre que le ministre va se rendre dans la région de la Montérégie, dans le comté de La Prairie. Est-ce que le ministre va accepter de rencontrer le comité, la large coalition qui veut lui donner des informations concernant leur point de vue sur ça?

Le Président (M. Tomassi): Alors, le temps est échu. Si vous voulez répondre, on va prendre le temps sur le parti ministériel. Ça va? Alors, M. le ministre.

M. Després: Juste peut-être permettre au député... De toute façon, je le sens dynamique, ce soir, pour poser un certain nombre de questions, comme je le connais, avec sa fougue, M. le Président. D'abord, de lui dire qu'il faut comparer des pommes avec des pommes. Parce qu'en ce qui concerne l'autoroute 30, là, on fait l'autoroute 30, hein, au tracé sud, en respectant l'environnement et le développement durable, comme j'ai dit. Deuxièmement, en plus, on fait des travaux sur la 132, alors que, vous, vous aviez décidé d'aller à l'encontre de la décision du BAPE, hein, en allant sur le tracé de la 132, en passant en plein milieu du centre-ville. Donc, vous faisiez strictement, au fond, le développement de la 30 sur la 132.

● *(22 h 30)* ●

Dans notre cas — il faudrait comparer, là — quand vous nous parlez de respect de l'environnement, là, c'est exactement ce qu'on fait, on respecte l'environnement en choisissant le tracé sud. Et naturellement le BAPE proposait de faire tout de même des travaux sur la 32, ce que

nous respectons aussi et ce que nous faisons. Donc, vous ne comparez pas la même chose en termes de projets.

M. Deslières: ...

Le Président (M. Tomassi): O.K. Non, M. le député de Beauharnois...

M. Després: Excusez, de quelle coalition vous parlez?

M. Deslières: ...

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Beauharnois, là le temps pressenti à ce bloc-là était expiré. Alors, je vais...

M. Deslières: ...

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Beauharnois, vous allez avoir la chance d'y revenir. Alors, je veux donner le côté ministériel à la députée de Pontiac qui avait demandé la parole.

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. La question que je pose, c'est pour la ministre déléguée.

Le Président (M. Tomassi): ...information, M. le ministre, en 1957, c'était Antoine Rivard qui était ministre des Transports et des Communications. Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Oui. J'attends que Mme la ministre déléguée prenne place. Merci, M. le Président. Je vais profiter de l'occasion, Mme la ministre et M. le ministre, compte tenu que je vais être absente vendredi et que j'ai aussi l'occasion, comme mes collègues, de vous avoir les deux, je veux un peu vous parler de mon comté et un peu de la situation des routes du comté. Avant de poser ma question à Mme la ministre, ce n'est qu'un constat, un état de fait que je veux déposer.

Le comté de Pontiac est un comté rural et urbain, mais la majeure partie des routes sont des routes rurales, dont une seule route d'accès, qui est la 148, une route qui a été négligée pendant plusieurs années. Et on essaie aujourd'hui de refaire un peu nos infrastructures routières pour avoir un accueil un peu plus organisé de la population estivale. Et je demande à Mme la ministre de porter une oreille attentive à nos besoins, compte tenu que je me suis fait dire par mes collègues... Comme on vient de régler la 50, mon collègue de Papineau a dit: Bien, là, je ne ferai plus de demande parce que mon problème est réglé. Et j'espère qu'à un moment donné on va pouvoir acheminer des ressources et des énergies vers l'autre partie de la région de l'Outaouais, la 148 qui est enclavée. On est une partie très négligée et méconnue. À partir d'Aylmer, on ne sait même pas, on pense que la 148 arrête là. Ça fait que je vais compter sur la collaboration du ministère.

Transport aérien en région

Ma question, Mme la ministre, concerne le transport aérien en région. Pour être une des utilisatrices de ce transport-là, compte tenu des distances pour venir à Québec, je comprends l'importance, et même ça devient un service plus qu'essentiel pour nous. On sait qu'il y a eu certaines difficultés, il y a eu des arrêts de service dans certaines régions. Et je peux à peu près imaginer comment les gens se sentaient isolés, surtout quand c'était quasiment impossible de faire de la route, quand on pense aux conditions hivernales.

J'aimerais, Mme la ministre, connaître un peu les efforts qui ont été déployés par votre ministère devant les difficultés qu'ont connues certaines compagnies aériennes dans certaines régions. Et quelles sont les mesures qui sont en place pour assurer le maintien des services dans les régions, compte tenu des distances que les gens ont à parcourir et pour des services même de santé, des services d'urgence ou pour tout autre service?

Moi, je fais juste regarder les gens qui doivent venir à Québec, qui viennent de la Côte-Nord ou des endroits comme ça. Même nous, de chez nous, de mon comté, c'est sept heures de voiture. Ça fait que, vous comprenez, je pense qu'il y en a que c'est encore plus loin. Ça fait que j'aimerais, Mme la ministre, que vous nous parliez un peu de ce que fait le ministère pour aider aux régions et aussi qu'est-ce que vous avez l'intention de faire à terme avec l'entente avec Air Canada qui a été signée voilà plusieurs années.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup.

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

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Je voudrais remercier Mme la députée de Pontiac de sa question, parce qu'évidemment le gouvernement se préoccupe particulièrement des services aériens en région. Je peux vous dire que j'ai fait toute la Moyenne et la Basse-Côte-Nord, au printemps dernier, en juillet, et que je me suis rendue jusqu'à Blanc-Sablon, j'ai fait tous les villages le long de la côte, j'ai voyagé par bateau, par avion, et je me suis rendu compte à quel point ces gens-là, à la limite, là, sont victimes de leur isolement, de leur éloignement et qu'on doit leur offrir des services de transport, que ce soit par bateau ou par avion. Mais il faut absolument, c'est un impératif, qu'on puisse briser cet isolement-là puis leur permettre de voyager puis d'avoir accès aux grands centres partout au Québec via des services qui sont adéquats et qui correspondent à leurs besoins.

Alors, comme vous l'avez dit, le gouvernement vit actuellement avec une entente avec Air Canada, une entente qui a été signée en janvier 2003 par le précédent gouvernement. C'est une entente d'une durée de trois ans qui comprend une compensation financière du gouvernement à la hauteur de 2,5 millions de dollars par année. Alors, cette entente-là permettait... ou demandait à Air Canada d'assurer une desserte aérienne régionale partout au Québec et d'amener également une tarification réduite des sièges qui sont disponibles sur les vols.

Alors, ça a été une entente qui avait certains avantages. À l'époque, on avait pesé les avantages et les inconvénients. C'est un marché qui fluctue beaucoup. Pendant une certaine période, on a beaucoup de transporteurs qui se retrouvent en service, qui se retrouvent en région, puis, par certains moments, il y a comme un

vide parce que c'est difficile pour ces transporteurs-là, pour ces privés-là de survivre. Et, à certaines périodes de la décennie, si je puis dire ainsi, il y a des périodes où il y avait un creux, et d'assurer le service minimal en région était difficile. Alors, on a pensé à l'époque que c'était le meilleur moyen de combler le déficit et de faire en sorte que tout le monde, partout dans les régions, avait un service aérien qui soit minimum et adéquat.

Alors, aujourd'hui, on vit avec cette entente-là qui doit se terminer en janvier 2006. Alors, évidemment, on est en train de se questionner, on est en train de réévaluer les tenants et aboutissants de cette entente-là. Est-ce qu'elle doit être renouvelée? Est-ce qu'elle doit être bonifiée? Est-ce qu'elle doit être améliorée? Est-ce qu'elle doit être repensée? Est-ce qu'elle doit être annulée? C'est une réflexion qu'on fait actuellement au ministère des Transports du Québec.

Et cette réflexion-là, on ne la fera pas tout seuls. On a décidé de faire un forum aérien. Et, à partir du 11 juin prochain, je serai aux Îles-de-la-Madeleine pour commencer cette première tournée là pour le forum aérien. Et vous savez qu'aux Îles-de-la-Madeleine ils ont vécu des problèmes particuliers, cet automne, avec la cessation du transporteur de Québecair Express. Alors, on va commencer, on va aller voir les gens en région, quelles solutions ils ont à nous proposer, quelle est leur vision du service aérien qui devrait être assuré et quel rôle devrait jouer le gouvernement, quel rôle devraient jouer les régions, mais qu'est-ce que leur population a besoin comme service aérien. Alors, on va faire cette démarche-là. Et ça nous donne quelques mois, on a quelques mois devant nous, là, avant le renouvellement, qui est en janvier. Alors, comme je vous dis, on poursuit notre réflexion et on va essayer de faire en sorte que... Écoutez, notre objectif à nous, c'est d'assurer le meilleur service possible aux gens dans toutes les régions du Québec.

Avec ça, on a également une aide financière, qui s'appelle Réduction des tarifs aériens. Alors, c'est pour les résidents de la Basse-Côte-Nord, du Nunavik et des Îles-de-la-Madeleine. Alors, un montant de 665 000 $ est consacré au programme pour les gens de la Basse-Côte-Nord et les Îles-de-la-Madeleine, c'est-à-dire qu'ils ont une réduction de leurs tarifs. Alors, ils ont une réduction de leurs tarifs quand ils achètent des billets. Alors, c'est une réduction de 450 $ par personne, par an, dans la région du Nunavik, ce qui représente, pour le Nunavik, une subvention de 700 000 $ par année. Et, sur la Côte-Nord et les Îles-de-la-Madeleine, c'est 300 $ par personne, par an, ce qui fait un budget de 665 000 $ par année qui est consacré dans le Programme de réduction de tarifs aériens. Ça fait 1,3 million en moyenne à chaque année.

Également, cette année, on a permis de démarrer deux études également de liens aériens qui n'existaient pas, alors entre Sherbrooke et Toronto ainsi que Gatineau et Québec, où le ministère a investi 50 000 $ pour faire l'étude de nouvelles liaisons aériennes qui ne sont pas en place actuellement. Alors, dans les deux projets, les régions se sont impliquées. Et ce sont des projets qui tournent autour de 150 000 $ à 200 000 $. Et on est après évaluer la pertinence. Comment pourrait-on mettre en place un tel service? Est-ce qu'on peut assurer sa rentabilité, sa viabilité? Alors, c'est une aide financière qui va permettre... comme ça a déjà servi à l'époque, à Havre-Saint-Pierre, quand il y avait eu un arrêt des services aériens, on avait donné ce petit coup de pouce là pour permettre de redémarrer, permettre à une nouvelle initiative de prendre forme et qu'on puisse avoir un projet porteur d'avenir en termes de desserte aérienne dans ces régions-là, au Québec.

● *(22 h 40)* ●

Il y a également le ministère qui est propriétaire, Mme la députée, de 27 aéroports. Alors, le ministère, le gouvernement du Québec est propriétaire de 27 aéroports au Québec et de huit héliports qui sont principalement dans la région du Nord-du-Québec et sur la Basse-Côte-Nord et sur lesquels, ces aéroports et ces héliports, le gouvernement consacre près de 10 millions annuellement à leur entretien et aux immobilisations. Alors, je pense que c'est significatif comme contribution en termes de desserte aérienne.

Et, finalement, à l'époque des gels et des dégels, il y a des services de traverse, il y a des dessertes aériennes en région qui sont mises de façon ponctuelle quand on est entre le gel... entre la glace... alors entre deux saisons, si je puis m'exprimer. Et il y a des services qui sont rajoutés ponctuellement pour aider des régions, comme un service entre Chevery puis Harrington. Il y a à l'Île-aux-Grues où il y a des suppléments de services qui sont ajoutés de façon ponctuelle pour répondre à un besoin particulier dans un moment précis de la saison.

Alors, évidemment qu'on mise beaucoup sur le forum de discussion qui va être mis en place. Et ça va nous permettre de dégager des orientations, de trouver des pistes de solution. Mais assurément partout au Québec, partout au Canada, je dirais, le transport aérien, c'est une dynamique particulière, c'est une problématique qui a ses particularités et ça demande une attention tout à fait spéciale. Et c'est ce sur quoi nous allons nous pencher, là, dans les prochaines semaines, dans les prochains mois, d'ici au renouvellement de l'entente avec Air Canada.

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, M. le Président. Combien de temps nous reste-t-il?

Le Président (M. Tomassi): Il vous reste cinq minutes.

M. Soucy: O.K. Merci. Alors, merci, M. le Président. Avant d'aborder ma question, je voudrais quand même faire le point, là. On entend... il y a eu plusieurs échanges entre les collègues, aujourd'hui, sur les investissements antérieurs. Il n'en demeure pas moins que, lorsqu'on parle d'infrastructures de transport, les investissements antérieurs, même s'ils ont été modestes, dans certains secteurs, ils ont quand même été fort intéressants. Et c'est un des avantages qu'il y a au niveau du ministère des Transports, peu importent les gouvernements, quand l'investissement est fait, il est là pour plusieurs années, 25, 30, 40 ans. Et je suis content que certaines décisions aient été prises dans le passé, ça nous permet de continuer, nous autres, à bonifier, parce que c'est un processus qui est évolutif puis qui est continuel. Alors, ce qu'on fait aujourd'hui, bien on peut l'ajouter à ce qui a été fait avant. Puis, nous autres, on va pouvoir

continuer à en faire un grand bout, comme gouvernement. Alors, c'est très intéressant. Il faut vivre avec les décisions du passé aussi. Ça, je pense que ça fait partie des responsabilités qu'on doit assumer.

Parachèvement de la Route verte

Tantôt, M. le Président, la ministre déléguée aux Transports a parlé des véhicules hors route, elle a parlé de la route blanche. Moi, je voudrais vous parler de la Route verte. Alors, la Route verte, c'est un projet d'itinéraire cyclable de 4 350 km devant traverser le Québec. Le but de la Route verte est d'offrir aux Québécoises et aux Québécois et à ceux qui visitent le Québec un itinéraire de pistes cyclables pour découvrir la nature du Québec ainsi que pour promouvoir une activité de loisir essentiellement écologique, allant dans le sens du développement durable.

Le gouvernement libéral est essentiellement convaincu des valeurs sociales, éducatives, écologiques et aussi économiques de la pratique du vélo pour tous les citoyens de tous âges. Le Québec est en train de se doter d'un réseau de pistes cyclables unique de par sa conception et exceptionnel par son ampleur et par la solidarité des partenaires qui y sont engagés. Alors, on sait qu'elle a débuté il y a plusieurs années. Maintenant, à quand l'échéance, quand est-ce qu'on complétera le réseau de la Route verte?

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre, en 2 min 30 s.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Assurément, je vais manquer de temps. Alors, écoutez, la Route verte, c'est un très beau projet qui a été mis en place en 1995, et je pense que c'est... Le projet en fait servait à doter le Québec de sentiers de vélo pour les cyclistes, parce qu'on dit qu'il y a près de 3 millions d'adeptes de bicycle, de vélo au Québec. Alors, finalement, ça correspond très bien à la vision gouvernementale de développement durable en termes d'environnement, en termes de santé parce que les gens font de l'exercice physique. Et c'est un sport également qui est souvent pratiqué en famille, alors que ce soient les enfants, les parents. Et c'est également des retombées économiques importantes parce qu'on calcule... la Chaire de tourisme de l'UQAM évalue les dépenses sur la Route verte à 95 millions de dollars en 2000 et à 134 millions de dollars lorsqu'elle sera terminée, en 2007.

Alors, vous posez la question, M. le député: Quand est-ce qu'on pense qu'elle sera complétée? Alors, on a bon espoir, on espère très fortement, on travaille très, très fort afin qu'elle soit complétée pour 2007. Alors, on sait que le programme d'aide financière permet... le gouvernement met à chaque année... Cette année, on a mis 2,5 millions de dollars. C'est-à-dire que ça sert à payer 25 % des coûts de développement de la Route verte. Alors, le ministère donne le quart des coûts de développement de projet, et la MRC, les municipalités assument les trois quarts, c'est-à-dire 75 %. Et il y a également un programme d'aide à l'entretien où on paie 50 %, dans lequel il y a 2 millions d'investis par année en subvention, où on paie 50 % des coûts d'entretien jusqu'à un maximum de 1 000 $ du kilomètre en subvention.

Alors, c'est 4 300 km de sentiers, 4 353. Il y en a actuellement 3 400 km qui sont faits, donc elle est réalisée à la hauteur de 78 %, M. le Président. C'est plus de 18,1 millions qui ont été investis. Alors, 18 millions multiplié par quatre, ça veut dire qu'il y a une centaine de millions de dollars ou presque, là, 80, 90 millions qui ont été investis en termes de développement. Ce qu'il reste à faire, il reste une portion... Évidemment, la Route verte, il y a la portion qui appartient aux municipalités. Il reste 422 km à faire sur les routes locales et pistes cyclables, en sites propres. Et il reste également 529 km à faire sur les routes qui sont sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec, c'est-à-dire les accotements des routes dans les régions du Québec.

Alors, évidemment que cette année, avec le 2,5 millions, on espère avancer encore le projet de la Route verte. On espère qu'on sera en mesure de réaliser, là, 92 km sur le réseau qui relève du ministère des Transports du Québec. Et, sur la portion de la route des municipalités, il y aurait une centaine de kilomètres qui pourront être développés. Alors, écoutez, on a bon espoir, on continue à travailler très, très fort. On est en pourparlers avec les municipalités, avec Vélo Québec, qui est le maître d'oeuvre de ce projet-là, et on est après préparer une ouverture officielle pour 2007. Et c'est un très beau projet rassembleur et qui permet à l'ensemble des Québécois de visiter nos régions, nos belles régions, nos magnifiques régions et en même temps de pratiquer un sport et de pratiquer un loisir avec leurs familles, avec les gens qui leur sont chers. Alors, c'est un très beau projet.

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup, Mme la ministre. Alors, on va aller du côté de l'opposition. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: M. le Président, comme on en est à notre dernière étape, je pense qu'on a eu une entente... je ne pense pas, je crois, qu'on a une entente, M. le ministre, pour des remarques finales.

Le Président (M. Tomassi): Deux minutes chaque intervenant.

M. Deslières: Deux minutes chaque. Donc, j'ai deux ou trois questions rapides et j'apprécierais que...

Le Président (M. Tomassi): Et, pour mettre au clair, les remarques sont celles finales pour aujourd'hui, parce que les crédits se terminent vendredi. Alors, M. le député de Beauharnois, la parole est à vous.

Prolongement de l'autoroute 30 (suite)

M. Deslières: Exact. Dans le dossier, M. le Président, dans le dossier de l'autoroute 30, est-ce qu'il est exact qu'il y a eu engagement, l'embauche de M. Yvon Mouscardy à titre de conseiller chevronné et membre du Bureau du projet de la structure de gestion, un contrat de 900 000 $, à 225 000 $ par année, dans le dossier de l'autoroute 30? Est-ce qu'il est exact — je répète ma question — est-ce qu'il est exact que le Bureau de projet de la structure de gestion a engagé M. Yvon Mouscardy pour un contrat de l'ordre de 900 000 $, à 225 000 $ par année?

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le ministre.

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président, pour la question. Si vous n'avez pas d'objection, je vais permettre au sous-ministre, qui a, je l'ai bien dit, la responsabilité du bureau du projet de développement de l'autoroute 30, de pouvoir répondre à cette question.

Le Président (M. Tomassi): M. Gagné.

M. Gagné (Florent): Oui, M. le Président. M. Mouscardy est un spécialiste dans le domaine des partenariats public-privé qui a travaillé sur des projets internationaux importants, dont le projet du pont de la Confédération et l'autoroute Fredericton-Moncton. Et c'est vrai que nous l'avons recruté étant donné qu'une partie du projet de la 30 sera faite sous format de partenariat public-privé. Alors, nous avions besoin de spécialistes. On sait qu'ils sont rares. Et, quant à son salaire, à mon sens, il est plutôt de 150 000 $ par année, c'est le chiffre que j'ai, plutôt que le chiffre que vous avez mentionné. Et, pour une compétence de cet ordre-là, je pense que c'est un prix qui est très... selon les règles de l'art.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. Gagné. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Juste en référence à la réponse et rapidement — la réponse du sous-ministre — je lui fais part que les renseignements que j'ai proviennent des engagements financiers de décembre 2004, donc déposés... et que c'est bien 900 000 $, à 225 000 $.

Le Président (M. Tomassi): M. Gagné.

• *(22 h 50)* •

M. Gagné (Florent): Alors, nous allons vérifier cet énoncé-là parce que ce n'est pas le chiffre que j'avais. Je n'ai pas les données devant moi, mais le chiffre que j'avais en tête était de 150 000 $ par année. Alors, nous allons le vérifier, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. Gagné.

M. Deslières: M. le Président, est-ce qu'on peut déposer ça pour les fins de la commission? Ça va?

Document déposé

Le Président (M. Tomassi): Oui. C'est correct.

Entente fédérale-provinciale sur le financement de travaux d'infrastructures de transport

M. Deslières: M. le Président, une deuxième question au ministre concernant l'entente fédérale, les travaux routiers, l'entente fédérale de 1 170 000 000 $, question bien simple: Cette entente porte sur combien d'années?

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le ministre.

M. Després: Ce que je peux vous dire, M. le Président... Vous parlez, là, de l'entente d'infrastructures municipales, en matière municipale puis en matière de transport qui a été signée dernièrement, M. le Président. Ce qu'il y a dans l'entente, c'est des projets qui sont identifiés, avec des montants qui sont identifiés, il n'y a pas d'échéance comme telle dans l'entente, c'est des montants sur lesquels on s'entend pour développer des projets. Il y en a eu...

J'ai fait moi-même une annonce sur le dossier de la rivière Saint-Charles, la semaine dernière, un projet de 110 millions qui est partagé, si vous voulez — très rapidement — tiers-tiers-tiers entre le monde municipal. Je peux vous dire que, dans ce cadre-là, le projet est déjà en plans et devis pour déjà commencer les travaux cette année. Donc, je vous donne un exemple.

Mais tout dépendant des projets, des échéances des projets fait que ces sommes-là peuvent être versées dans le cadre de la prochaine année, des deux prochaines années, des trois prochaines années, des quatre prochaines années, tout dépendant de l'échéance des projets que nous avons identifiés. Ça fait que, votre question, je ne peux pas répondre parce que, tout dépendant des projets, que ce soit en matière d'affaires municipales ou en matière de transports, fait que ce sont des sommes qui sont réservées pour des projets spécifiques.

M. Deslières: ...

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

M. Després: Il faut comprendre que, dans l'entente que nous avons, c'est des montants que nous avons identifiés sur des projets. Le gouvernement fédéral a annoncé dans son dernier budget qu'il y aurait d'autres fonds disponibles dans le cadre de programmes d'infrastructures. Donc, oui, il sera possible pour le gouvernement du Québec de négocier avec le gouvernement fédéral d'autres ententes sur un certain nombre de projets qui peuvent être effectivement les mêmes puis, dans le cadre d'autres projets, des montants à investir.

Ce que je peux vous dire, c'est que les montants qui étaient disponibles et, dans le cadre des infrastructures, qui avaient déjà été votés dans les budgets du gouvernement fédéral, ce sont des montants que nous avons négociés. Donc, indépendamment du fameux budget qu'il reste à voter au gouvernement fédéral, ces projets-là ne seront pas en cause parce que les sommes ont déjà été votées au gouvernement fédéral.

Mais, comme je vous dis, il y a une prévision, dans le cadre du budget fédéral, d'une possibilité de nouvelles sommes que le gouvernement fédéral pourrait mettre en disponibilité. Quand? Je suis incapable de vous répondre. Mais, en ce qui concerne les montants qu'on s'est entendus, comme le gouvernement du Québec est maître d'oeuvre, nous mettons les travaux de l'avant et, en fonction de la réalisation des travaux, nous pouvons réclamer au gouvernement fédéral la part qu'ils investissent dans ces projets.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le ministre. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Je prends un exemple concret, M. le... toujours suite à cette entente. Dans le projet de

parachèvement de l'autoroute 50, qui est évalué, de mémoire, là, à 600 millions, où le gouvernement — je pense, c'est le premier ministre — a annoncé 256 millions sur trois ou quatre ans, là, on nous indique que la participation du fédéral serait de l'ordre de 38 millions de dollars. Est-ce exact?

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

M. Després: Oui. Vous avez absolument raison, dans l'entente qui a été signée, le gouvernement fédéral s'engage à investir 38 millions dans ce projet, que nous pourrons dépenser dans le cadre des trois prochaines années et réclamer au gouvernement fédéral. Ça ne veut pas dire... On s'entend, là. Nous, on a signé une entente sur un certain nombre de projets au Québec, la 55, la 35. Je pourrais les énumérer, il y en a plusieurs sur lesquels on s'est entendus, ils ont été rendus publics. C'est les sommes où le gouvernement fédéral investit sur ces axes-là. Et c'est une première phase d'investissements sur laquelle on s'entend. Nous, on va de l'avant, le gouvernement fédéral investit dans ces projets-là. Il sera possible effectivement pour le gouvernement fédéral de réinvestir dans d'autres projets, mais naturellement lorsqu'ils annonceront un nouveau programme en matière d'infrastructures.

Le Président (M. Tomassi): Merci. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Donc, je comprends — ce sera ma dernière question — que, dans l'exemple du 38 millions, le gouvernement doit minimalement mettre le 38 millions et plus, s'il le désire.

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

M. Després: Absolument. À partir du moment où le gouvernement fédéral met 38 millions.... Bien, je peux déjà confirmer qu'on va en mettre plus parce qu'on a planifié d'en mettre 256 sur les trois prochaines années. Donc, vous avez raison, à partir du moment qu'ils mettent 1 $, on met 1 $.

Remarques finales

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je vais m'arrêter ici pour faire quelques remarques, tel que prévu.

Le Président (M. Tomassi): Oui. Oui, parfait. Seulement vous rappeler que le document que vous avez soumis a été déposé, et on va en faire des copies et en distribuer aux membres de la commission. Alors, si vous voulez y aller avec vos remarques.

M. Serge Deslières

M. Deslières: Oui. Je veux juste signaler à la ministre déléguée que ce n'est pas de mauvaise foi, là, nous étions sur le volet routier, et nous avions d'autres questions concernant les haltes routières et le transport aérien. Je sais que mes collègues ont posé... On se reprendra demain, je pense.

Une voix: Vendredi.

M. Deslières: Vendredi. Alors, je conclus, M. le Président, rapidement, quelques mots, quelques mots suite à l'ensemble de ces travaux de cette étude de crédits. Alors, trois éléments me viennent en tête. D'abord, en ce qui concerne les transports en commun, il est clair et net qu'il n'y a rien de nouveau sous le chapiteau, on devra attendre. Je reprends le mot du ministre: Soyez patients, soyez patients, malgré le fait que ce soient deux ans qu'ils sont là. Ils devaient être prêts pour régler l'ensemble des dossiers.

Cadre financier pour le financement du transport en commun, c'est en attente. On ne sait pas si c'est à l'automne, là. J'ai pu comprendre que ça se ferait à l'automne ou en janvier 2006. Mais, de toute façon, dans ce dossier-là comme dans bien d'autres, il y a un retard certain.

Les citoyens et les citoyennes automobilistes doivent s'attendre pour une autre année à des augmentations de tarifs. Il est clair et net, confirmé par le ministre, il est clair et net que les automobilistes vont y goûter, eux autres aussi, comme les gens ont vu leurs tarifs augmenter au niveau de l'électricité, au niveau du transport en commun, au niveau des CPE, etc. Ils sont passés maîtres dans l'art, champions tous azimuts pour annoncer ces augmentations. Ça ne fait pas exception, le ministre des Transports, à son tour, pour ne pas être en reste, va faire décréter par la société, d'une façon pratiquement irresponsable, il va faire décréter par la société des hausses de tarifs concernant les immatriculations.

Et, concernant les travaux routiers, beaucoup de chiffres, beaucoup d'annonces, on parlait d'une vingtaine de communiqués, dont le ministre était très fier, annonçant des choses. Nous espérons — parce que, là, je peux dire que le niveau de confiance varie beaucoup face à des promesses non tenues de ce gouvernement-là — on espère, M. le Président, que toutes ces annonces ne seront pas des annonces à l'hélium et qu'on verra des résultats concrets pour le bénéfice des citoyens. Mais on va attendre avant de juger. On a bien la foi, mais on aime mieux les oeuvres. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Beauharnois. M. le ministre, pour votre dernière intervention de deux minutes.

M. Michel Després

M. Després: Remercier, M. le Président, les députés qui, toute la journée, ont participé à ces travaux, entre autres le député de Beauharnois, qui va malheureusement nous quitter, qui ne sera pas... alors que d'autres collègues prendront la relève vendredi. Mais de vous dire, M. le Président, que ma collègue et moi, la députée de Laviolette, nous sommes très fiers. Une annonce sans précédent de 3,9 milliards sur trois ans, du jamais vu, trois ententes de signées avec le gouvernement fédéral dans les trois dernières années, pour l'équivalent de 800 millions de dollars, M. le Président, nous sommes très heureux de ces annonces.

De vous dire aussi que je suis très heureux. Parce qu'il a parlé de politique de financement en transport en commun. Ils ont été là, ils ont fait un rapport des mandataires, ils n'ont absolument rien fait

pendant neuf ans qu'ils sont là, alors que nous avons augmenté le budget en transport collectif de 40 millions la première année, d'un autre 40 millions la deuxième année, ce qui était une augmentation de 10 % en transport collectif, à chacune des années que nous avons été là. Et, M. le Président, oui, nous avons déposé un document, oui, nous avons fait une consultation, oui, nous allons annoncer une nouvelle politique de transport en commun pour que les sociétés de transport puissent l'appliquer dans le cadre de la prochaine année.

En ce qui concerne la Société de l'assurance automobile du Québec, je suis content, M. le Président, de voir qu'il y a un gouvernement qui va voir à la pérennité du système d'assurance automobile qu'on a, M. le Président. Ils connaissaient la situation depuis 2001, ils n'ont absolument rien fait. Ils avaient prévu, dans les cartons de la députée de Taillon, des augmentations, M. le Président, hein, assez sans précédent, au 1er septembre 2003, de 70 $, au 1er septembre 2004, qui étaient planifiées, M. le Président. Nous avons pris nos responsabilités, nous allons dépolitiser le débat. Nous avons, M. le Président, assumé nos responsabilités.

● *(23 heures)* ●

Et de lui dire, en terminant, M. le Président, qu'en ce qui concerne le développement du transport en commun, M. le Président, et tout le développement du nord-est de Montréal, M. le Président, que l'Agence métropolitaine de Montréal, que le ministère des Transports avec les gens des municipalités travaillent sur un projet. Et je suis très content qu'on ait annoncé le train de banlieue qui s'en va maintenant jusqu'à Saint-Jérôme et que la députée de Papineau, qui fait partie de son caucus, était excessivement heureuse. Un petit peu déçu ce soir, vous le conviendrez, qu'elle ne soit pas avec nous pour partager cette joie avec toute la population de la région des Laurentides. Merci.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le ministre. On a compris que vous faisiez rapport à la députée de Prévost.

M. Després: ...

Le Président (M. Tomassi): C'est correct. Alors, j'avais compris que M. le député de Beauharnois avait oublié ses remerciements.

M. Deslières: Oui. Je vous remercie de me céder la parole. Je voudrais d'abord vous remercier. Merci, c'est toujours agréable de travailler avec vous. La façon que vous avez présidé encore une fois vous honore. Je vous remercie, M. le secrétaire. Remercier toutes les personnes qui nous ont accompagnés durant ces heures, remercier les deux ministres et bien sûr tout le personnel, remercier l'ensemble des collègues. Merci à l'adjoint, M. Picard, Mme Fillion, pour leur aide très, très, très précieuse. Et espérant se revoir vendredi.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci beaucoup, M. le député de Beauharnois. La commission ajourne ses travaux au jeudi 26 mai, après les affaires courantes.

(Fin de la séance à 23 h 1)