



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 27 avril 2006 — Vol. 39 N° 6

**Étude des crédits du ministère des Transports (1):
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 jeudi 27 avril 2006 — Vol. 39 N° 6

Table des matières

Transports	1
Remarques préliminaires	1
M. Michel Després	1
M. Serge Deslières	3
M. Marc Picard	5
Discussion générale	5
Autoroute 30, à Montréal	
Suites données aux avis de la Commission de protection du territoire agricole au sujet du tracé sud	5
Financement de la Société de transport de Lévis	8
Projet de prolongement de la ligne de train de banlieue jusqu'à Saint-Jérôme	9
Suivi des recommandations du rapport du Vérificateur général sur la gestion des coûts du métro de Laval	10
Date prévue de l'entrée en service de la ligne de train entre Montréal, Repentigny et Mascouche	11
Dossier des travaux sur la rue Notre-Dame, à Montréal	
Calendrier de réalisation des travaux	12
Crédits alloués	13
État d'avancement du projet	14
Consultation publique sur l'intégration urbaine du projet	14
État d'avancement du projet (suite)	15
Consultation publique sur l'intégration urbaine du projet (suite)	15
Dépôt du concept revu du projet	17
Délai prévu entre la fin de la consultation publique et l'appel d'offres	17
Financement de la Société de transport de Lévis (suite)	18
Investissements immobiliers en 2005 pour la ligne de train de banlieue jusqu'à Saint-Jérôme	19
Améliorations prévues à la voie réservée sur l'autoroute 25	20
Solutions de rechange proposées en transport par suite de la hausse du prix de l'essence	21
Autoroute 30, à Montréal (suite)	
Conformité du tracé sud avec les obligations imposées à l'Administration par la Loi sur le développement durable	21
Différence de coûts estimés entre le tracé nord et le tracé sud	22
Conformité du tracé sud avec les obligations imposées à l'Administration par la Loi sur le développement durable (suite)	23
Utilisation des surplus budgétaires de l'Agence métropolitaine de transport	25
Faits saillants du rapport annuel 2005 de l'Agence métropolitaine de transport	26
Autoroute 30, à Montréal (suite)	
Demande de rencontre des représentants de la coalition contre le tracé sud	26
Budget du bureau de projet mis en place pour la réalisation du tronçon ouest	27
Liste des contrats accordés pour des services professionnels	28
Portion de partenariat public-privé pour la réalisation du tronçon ouest	28
Évaluation du degré de priorité des travaux sur l'autoroute 25 et sur la rue Notre-Dame	29
Processus d'appel d'offres pour le matériel roulant du train de banlieue de l'est de l'île de Montréal	31
État d'avancement du tronçon de la route 185 entre Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano	33
Dossier de la route 175, entre Québec et Saguenay	
Signature de l'entente détaillée	34
Entente sur le paiement des dépassements de coûts	35
Sommes versées à ce jour par le gouvernement fédéral	35
Motifs de l'annulation d'un appel d'offres le 13 avril 2006	35
Dossier du prolongement de l'autoroute 73 en direction de Saint-Georges de Beauce	36
Décision au sujet du tracé est ou du tracé ouest	36
Moyens envisagés pour diligenter le processus d'autorisation	36
Plan d'action pour améliorer la qualité du réseau routier	37
Bilan des travaux de la Table québécoise de la sécurité routière	37
Mesures visant à renforcer la sécurité aux abords des chantiers routiers	39

Table des matières (suite)

Bilan des opérations de contrôle menées aux abords des chantiers routiers	40
Sommes investies pour améliorer la qualité du réseau routier	40
Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	41
Intentions concernant des modifications possibles à la loi	41
Études sur les modes de construction et d'entretien des chaussées	42
Société de l'assurance automobile du Québec (suite)	
Objectifs du Fonds d'assurance automobile du Québec	43
Renouvellement en ligne du permis de conduire et du certificat d'immatriculation	45
Accès en ligne à son dossier	46
Dépôt d'une politique de financement du transport collectif	47
Date prévue de la mise en service d'une ligne de train de banlieue dans le corridor Montréal-Repentigny-L'Assomption	47
Demande d'installation d'un feu de circulation près de l'école primaire Horizon-du-Lac, à Sainte-Marthe-sur-le-Lac	49
Sommes prévues pour l'entretien des ponts	50
Financement de l'entretien des ponts municipaux	50
Retombées prévues de l'augmentation des crédits du ministère	51
Calendrier de réalisation du prolongement de l'autoroute du Vallon	52
Support au transport collectif dans les municipalités rurales	52
Actions envisagées afin de favoriser l'utilisation accrue du transport collectif	53
Support au transport collectif dans les municipalités rurales (suite)	53
Actions envisagées afin de favoriser l'utilisation accrue du transport collectif (suite)	54
Intentions concernant la possibilité d'équiper les véhicules taxis d'un système GPS	54
Calendrier de réalisation du train de banlieue Montréal-Mascouche	54
Financement de la modernisation de l'aéroport international Jean-Lesage	56
Problèmes de signalisation et de réaménagements routiers dans la circonscription de Mirabel	57
Dossier de la route 175, entre Québec et Saguenay	
Motifs de l'annulation d'un appel d'offres le 13 avril 2006 (suite)	58
Effets de la limite de charge des camions sur la détérioration des routes	58
Répercussions de l'agressivité au volant sur le bilan routier	59
Statistiques sur le nombre de billets d'infraction émis en raison de mauvais comportements au volant	59
Niveau de sévérité de certains contrôleurs routiers dans l'application des règlements	60

Autres intervenants

M. Maurice Clermont, président suppléant
M. Tony Tomassi, vice-président
M. Claude Pinard, président

M. Jean Dubuc
Mme Diane Lemieux
Mme Louise Harel
M. Réjean Lafrenière
M. Luc Thériault
M. Jean-Pierre Soucy
M. Janvier Grondin
M. Jean-Claude St-André
Mme Denise Beaudoin
Mme Julie Boulet
Mme Agnès Maltais

Table des matières (suite)

- * M. Joël Gauthier, Agence métropolitaine de transport
- * M. Jean-Louis Loranger, ministère des Transports
- * Mme Anne-Marie Leclerc, idem
- * M. Denys Jean, idem
- * M. André Legault, SAAQ
- * Mme Johanne St-Cyr, idem
- * M. Jean-François Brouard, 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 8 mai 2006.

Le jeudi 27 avril 2006 — Vol. 39 N° 6

Étude des crédits du ministère des Transports (1): volet Transports*(Neuf heures trente-sept minutes)*

Le Président (M. Clermont): Bonjour. Je déclare la séance ouverte. À l'ordre! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir fermer leurs cellulaires.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires relevant du ministre des Transports pour l'année financière 2006-2007. À cette fin, nous disposons aujourd'hui d'une période de temps de six heures. De plus, je vous indique que, conformément au calendrier déposé à l'Assemblée, une heure sera consacrée au volet Affaires maritimes; le mardi 2 mai 2006, une période de temps de quatre heures sera consacrée au volet Travaux routiers; Voirie, les 2 et 3 mai 2006. Par ailleurs, je vous informe que la mise aux voix des crédits des programmes 1, 2 et 3 sera effectuée à la fin de la séance du 3 mai 2006, puisque les éléments de ces programmes pourront faire l'objet de discussion lors de cette séance.

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

La Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Morin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Bernard (Rouyn-Noranda—Témiscamingue); M. Pinard (Saint-Maurice) est remplacé par M. St-André (L'Assomption); M. Grondin (Beauce-Nord) est remplacé par M. Picard (Chutes-de-la-Chaudière).

Le Président (M. Clermont): Je vais vous laisser finir, M. Tomassi.

Transports

Le Président (M. Tomassi): Alors, bon matin à vous tous. Je voulais savoir, pour les travaux, si on continue dans le même sens qu'on a fait dans les autres commissions, c'est-à-dire un bloc de temps de 20 minutes de part et d'autre, par alternance. C'est bien ça? Ça va?

Remarques préliminaires

Alors, j'inviterais M. le ministre pour ses remarques préliminaires. M. le ministre.

M. Michel Després

M. Després: Oui. Merci beaucoup, M. le Président. M. le Président, mesdames messieurs, membres de la commission, je suis heureux de me présenter ici, aujourd'hui, en compagnie du sous-ministre, M. Denys Jean, M. Pierre Thibaudeau, qui est le directeur général à la gestion par intérim, Mme Francoeur, qui est chef de cabinet... accompagnée de l'équipe de direction générale du ministère des Transports, des gens de la Commission des transports du Québec, sa présidente, Mme Lambert, M. Gauthier, qui est le président-directeur général de l'Agence métropolitaine de Montréal, et M. Breton, de

la Société d'assurance automobile du Québec.

● (9 h 40) ●

Ma collègue, M. le Président, je tiens à le préciser, sera parmi nous, la ministre déléguée aux Transports, Mme Julie Boulet. Vous savez qu'aujourd'hui, c'est la Journée maritime, donc elle est, au moment où on se parle, à cette Journée maritime. Par contre, elle sera avec nous cet après-midi. J'avais déjà avisé les membres de l'opposition qu'ils peuvent toujours poser des questions au ministre des Transports, mais, étant donné qu'elle a la responsabilité d'un certain nombre de dossiers, elle sera ici, cet après-midi, comme aux autres heures de crédits, pour pouvoir répondre aux députés ministériels et de l'opposition.

Pour la prochaine année, le ministère des Transports, M. le Président, dépose un budget de dépenses de 1 957 000 000 \$. Par rapport à l'exercice financier précédent, il s'agit d'une augmentation de 135 millions de dollars, soit de 7 %. Cette somme, dont nous pourrions discuter de l'utilisation en détail plus tard, permet au ministère de veiller à la mobilité des personnes, à celle des marchandises sur le territoire du Québec, de voir à ses infrastructures, aux systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec. C'est là une mission primordiale au coeur même de notre développement économique et social, puisqu'elle se situe en soutien au processus de la création de la richesse.

Nous devons nous acquitter consciencieusement, car, afin de tirer notre épingle du jeu devant les occasions d'affaires qu'offrent la globalisation des marchés et les ententes de libre-échange, nous avons besoin d'infrastructures de transport qui sont adéquates et qui permettent à nos entreprises aussi d'être compétitives. Par exemple, nous bénéficions, à l'échelle de l'Amérique du Nord, d'une position géographique qui est enviable, dont nous pouvons tirer profit. Le port de Montréal est réputé pour être une plaque tournante de l'intermodalité, est aussi la porte d'entrée sur un marché de 130 millions de consommateurs dans un rayon de 1 000 km. C'est un atout de taille qui, appuyé par un réseau de transport efficace, se matérialise par des retombées économiques qui sont considérables.

Il suffit d'ailleurs de se référer aux chiffres pour bien mesurer l'importance stratégique des transports dans notre économie. Cette industrie est à l'origine de plus de 4 % de notre produit intérieur brut et elle génère près d'un emploi sur 10 au Québec. En outre, nos réseaux de transport servent de lieu de passage pour nos échanges commerciaux, qui ont atteint, M. le Président, plus de 229 milliards de dollars en 2005, dont plus de 82 milliards de dollars avec les États-Unis, notre principal partenaire commercial. La proximité de ce marché fait en sorte que près de 65 % des produits que nous fabriquons et que nous exportons vers les États-Unis transitent par camion en utilisant naturellement nos grands axes routiers.

Il ne faut pas oublier également que les dépenses dans nos infrastructures routières ont un impact direct très important sur la création d'emplois, puisque cette industrie est très impliquée également au plan régional. Il s'agit

donc d'investissements dont le caractère structurant doit être apprécié à sa juste valeur.

De plus, nos actions doivent tenir compte des trois grands défis qui interpellent le Québec en matière de transport. Le premier consiste à consolider nos actifs et les réseaux existants afin de répondre aux enjeux que constituent la sécurité des usagers et la conservation des infrastructures de transport. Le deuxième touche l'optimisation des systèmes de transport en réponse aux enjeux que représentent la desserte des régions et des marchés extérieurs ainsi que la mobilité en milieu urbain. Quant au troisième, il nous éveille aux enjeux liés à l'environnement et consiste à ancrer nos actions dans une perspective de développement et de transport durables dans la foulée des engagements que nous devons assumer à l'égard des objectifs du Protocole de Kyoto et de la Loi sur le développement durable apportée tout récemment par l'Assemblée nationale.

C'est dans ce contexte que nous entamons la deuxième année d'un plan de redressement du réseau routier québécois qui prévoit des investissements sans précédent et près de 5,3 milliards de dollars répartis sur les quatre prochaines années, à l'échelle du Québec. Cet engagement ferme du gouvernement se traduit par des investissements successifs de 1,2 milliard l'année dernière, 1,3 milliard cette année, 1,4 milliard l'année prochaine, M. le Président, et, dans le dernier plan triennal qui a été annoncé, nous avons ajouté, l'année 2008-2009, 1,4 milliard de dollars, M. le Président, ce qui fait que nous revenons, même si nous avons déjà une année de faite, à un plan triennal dans le secteur routier, au Québec, et, je le répète, 5,3 milliards pour les quatre prochaines années.

M. le Président, durant la première année de ce plan, l'année dernière, qui était ambitieux, nous sommes intervenus sur plus de 1 500 km de chaussée, ce qui nous a permis de renverser, oui, la tendance des dernières années qui nous confrontait constamment à une dégradation continue du réseau. Résultat: nous faisons face maintenant à une réalité nouvelle. Depuis l'arrivée au pouvoir de l'actuel gouvernement, les routes du Québec ont non seulement cessé de se dégrader, mais elles s'améliorent, et l'ampleur et la diversité des travaux qui seront effectués dans la prochaine année nous démontrent que cette tendance à l'amélioration de nos infrastructures routières se produira de façon très concrète. Ainsi, en 2006-2007, nous investirons 612 millions de dollars dans la conservation des chaussées et des structures, 250 millions de dollars dans l'amélioration du réseau routier supérieur, notamment pour la mise en oeuvre d'interventions en matière de sécurité, et 438 millions de dollars dans le développement du réseau routier, pour le total de 1,3 milliard de dollars. Ces investissements nous permettront, je vous le disais, d'investir sur l'équivalent de 1 500 km de chaussée et sur aussi 380 structures cette année. De plus, il faut ajouter à ces sommes 385 millions de dollars qui sont consacrés, en 2006-2007, à l'exploitation des infrastructures, payée à même le budget des dépenses courantes.

Parmi ces principaux projets routiers envisagés cette année, je tiens à vous mentionner: la poursuite des travaux pour transformer la route 175 à quatre voies et à chaussée séparée qui est le plus grand chantier au Québec, cette année, en termes d'investissements routiers; la continuité des étapes menant au parachèvement de l'autoroute 30 en Montérégie; des travaux estimés à

81 millions de dollars sur plusieurs sections de l'autoroute 20, dont 23 millions de dollars sur le tronçon situé entre Québec et Montréal; des travaux sur l'autoroute 50, en Outaouais et dans les Laurentides, au coût de 72 millions de dollars; des investissements de 27 millions de dollars sur l'autoroute 10, en Estrie; ainsi que des investissements de 23,7 millions de dollars pour le prolongement de l'autoroute du Vallon dans la région de la Capitale-Nationale. À ces sommes s'ajoute une contribution de 170 millions de dollars de nos partenaires, dont le gouvernement fédéral, les municipalités et les organismes de transport.

Par ailleurs, durant l'année financière en cours, nous continuerons de poser des gestes favorisant, oui, l'intermodalité et mettant à contribution le potentiel de tous les modes de transport, plus particulièrement les modes maritime et ferroviaire. Ainsi, 69 millions de dollars sont alloués à des initiatives visant l'amélioration d'infrastructures multimodales et de dessertes de transport maritime et aérien. Nous poursuivons également la mise en oeuvre de l'entente conclue avec le gouvernement fédéral pour la réhabilitation des infrastructures des chemins de fer d'intérêt local, les CFIL, et la réalisation de projets intermodaux. Nous assurerons aussi le maintien de la desserte aérienne de l'ensemble des régions du Québec.

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 contribuant évidemment à la protection de l'environnement. Je crois par-dessus tout qu'il est un service essentiel à la population.

● (9 h 50) ●

Pour l'année 2006-2007, la contribution du gouvernement du Québec au financement du transport en commun atteindra 428 millions de dollars, dont 308 millions dans le cadre des différents programmes d'aide du ministère des Transports. À cette contribution s'ajoutent, en 2006, 265 millions de dollars disponibles au compte de la Société de financement des infrastructures locales, plus connue sur l'abréviation la SOFIL, pour le financement comptant d'investissements en transport en commun. En effet, la SOFIL dispose déjà d'une somme de 131,3 millions versée en décembre dernier selon l'entente conclue avec le gouvernement fédéral. Toujours selon cette entente, une somme additionnelle de 134 millions de dollars sera versée au compte de la SOFIL pour l'année 2006. De façon plus spécifique, tous ces montants serviront à financer des projets tels la poursuite de la rénovation du métro de Montréal, du prolongement vers Laval, le renouvellement du parc autobus des sociétés de transport en commun, l'amélioration des services de trains de banlieue et plusieurs autres services de transport collectif.

Vous vous souviendrez, entre autres, que le premier ministre a annoncé, en mars dernier, un projet de 300 millions de dollars qui se traduira par la construction d'une ligne de trains de banlieue d'une longueur de 51 km entre Montréal et Mascouche. Enfin, toujours en matière de transport en commun, je déposerai un projet de cadre financier qui respectera le juste équilibre entre les besoins réels et la capacité de payer des Québécois.

Dans un autre ordre d'idées, 2006 sera une année importante en matière de sécurité routière. Pour contrer le plafonnement du bilan routier depuis quelques années

et limiter les coûts sociaux énormes, humains, importants engendrés par les accidents, nous avons entrepris un vaste chantier, exercice de concertation et d'échange. Cet exercice prend la forme d'un plan global de sécurité routière suscitant une réflexion d'ensemble auquel sera étroitement associé le milieu municipal qui, tout comme le ministère des Transports, gère un réseau routier où se produisent de multiples accidents.

J'ai annoncé la mise en place de la Table québécoise de la sécurité routière, dont j'ai confié la présidence à M. Jean-Marie De Koninck. Cette table se veut un forum d'échange permanent qui regroupe tous les partenaires concernés par la sécurité routière. Les suggestions et recommandations qui en découlent enrichiront considérablement la réflexion que je mène actuellement. En bout de ligne, cette vaste concertation conduira au dépôt d'une politique gouvernementale de sécurité routière au cours de la fin de l'année 2006 qui sera suivie d'amendements législatifs au Code de la sécurité routière.

Je ne voudrais pas, M. le Président, non plus oublier la commission parlementaire à laquelle, moi-même, j'ai participé, que vous avez faite en matière de sécurité. J'avais rassuré les membres de cette commission que le rapport serait naturellement déposé à la Table de la sécurité routière pour que les travaux faits par les parlementaires soient tenus en compte pour nous aider, M. le Président, à déposer cette nouvelle politique. L'ensemble de cette démarche vient naturellement s'ajouter aux investissements sur l'amélioration du réseau routier et sur son entretien d'été comme hiver, qui a un impact direct sur la sécurité routière.

La question de l'entretien du réseau routier a suscité certains commentaires de la part du député de Beauharnois il y a quelques semaines, et j'espère que nous pourrions revenir sur cette question pendant l'étude des crédits, puisque les commentaires en question méritent qu'une mise au point soit faite.

Par ailleurs, nous continuerons également de miser 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, l'ensemble de nos partenaires, nous poursuivons cette voie qui a déjà apporté d'excellents résultats.

En somme, M. le Président, vous constatez que nous avons, jusqu'à maintenant, pris de front les défis auxquels le Québec est confronté en matière de transport. Nos actions, notamment par des investissements sur le réseau routier, commencent à porter des fruits et montrent que nous sommes pleinement conscients des enjeux qui dominent le secteur des transports. Ce qui nous motive avant tout est le désir profond d'offrir aux Québécois et aux Québécoises des systèmes de transport durables, efficaces et sécuritaires qui répondent aux besoins, oui, de la collectivité et aux impératifs du développement économique durable, tout en respectant cette capacité du citoyen à pouvoir payer les factures. Il s'agit d'un défi que nous nous efforcerons de relever avec l'appui de tous les partenaires parce qu'elle implique, oui, des sommes qui viennent du gouvernement fédéral, oui, des sommes qui viennent du monde municipal, donc de tous les contribuables du Québec.

Je sollicite, M. le Président, en terminant, la collaboration des membres de la commission afin que

les crédits du ministère des Transports pour l'exercice financier 2006-2007 soient étudiés et adoptés, M. le Président, à la fin du processus, sur lequel nous avons quelques journées à nous pencher, deux jours à nous pencher sur cette étude des crédits. Je vous remercie beaucoup, M. le Président, à vous et aux membres de la commission, pour ces remarques préliminaires.

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

M. Serge Deslières

M. Deslières: Merci, M. le Président. Vous me permettez, d'entrée de jeu, de vous saluer, de saluer mes collègues, de saluer M. le ministre ainsi que toutes les personnes qui l'accompagnent. Et je voudrais aussi saluer toutes les personnes de la commission qui nous accompagnent, qui vont nous accompagner tout au long de ces travaux, au cours de cette journée et des prochains jours.

M. le Président, on sait tous et on reconnaît tous l'importance des moyens de transport dans nos vies, dans nos vies personnelles, à la quotidienneté, et bien sûr dans notre vie collective, dans chacune des régions du Québec. Cette importance, on peut la calculer en termes de retombées économiques, mais il y a également des conséquences sur le plan social, sur le plan environnemental pour chacune de nos communautés dans chacune de nos régions. Et c'est avec beaucoup d'intérêt et d'enthousiasme que les membres de l'opposition officielle entreprennent aujourd'hui ces travaux.

M. le Président, au cours de ces six prochaines heures, l'opposition officielle compte aborder une panoplie de sujets, parce que les transports, c'est un vaste domaine. On comprendra tout de suite, M. le Président, qu'il y a des éléments incontournables. Nous allons, de ce côté-ci, de l'opposition officielle — mes collègues vont le faire également; nous allons — traiter, et questionner, et voir le plus d'information pour le bénéfice de nos concitoyens en ce qui concerne bien sûr le transport collectif, le financement, cette promesse qui, encore une fois, retarde. On nous avait promis un financement des infrastructures de transport depuis 2004. 2005 est passé, on nous a dit: Tout va se faire en janvier 2006. Et là on nous dit: La date butoir, c'est 31 mars. On est rendu au mois d'avril, pas l'ombre d'un début de commencement d'une annonce d'une politique de financement.

Et, pendant ce temps-là, M. le Président, les citoyens et citoyennes ont subi, depuis trois ans, trois augmentations. Là aussi, le gouvernement, sur ce plan-là, il est cohérent: partout il a frappé et il a augmenté les tarifs. Puis la dernière en date, les tarifs ont été majorés, en transport collectif, de 4,6 le 1er mars dernier.

Nous aborderons bien sûr, concernant le transport collectif, les trains de banlieue. Il y a bien sûr eu une annonce, mes collègues de L'Assomption et de Masson qui m'accompagnent ont des questions bien sûr importantes à poser. Il y a eu une annonce, on veut voir si les oeuvres vont accompagner la foi, quel est l'échéancier, qu'est-ce qu'on a devant nous comme coûts, la réalisation. On a beaucoup de questions, on attend des réponses

précises, M. le ministre, sur ce projet tant attendu en termes de trains de banlieue, de transport collectif.

● (10 heures) ●

Sans oublier bien sûr l'état de notre réseau routier. Le ministre a beau se targuer qu'il y a eu du rattrapage, mais, lorsqu'on lit, en date du 13 février: «Le réseau routier est sérieusement endommagé»... Et de qui ça vient, M. le ministre? Des ingénieurs du gouvernement, et particulièrement de l'Association des ingénieurs du ministère des Transports qui dénonce l'état du réseau routier, qui dénonce l'état du réseau routier. Alors, le ministre a beau... de dire: On a investi, tout ça — et on verra ça en détail lorsqu'on étudiera cette question du réseau routier — mais vous comprendrez notre scepticisme et nos doutes quand les professionnels et les ingénieurs, avec force démonstrations, ont clairement démontré qu'il n'y a pas eu... loin d'un rattrapage, on n'est même pas en situation dans laquelle on était en 2002, lorsque le gouvernement du Parti québécois était au pouvoir.

Alors, bien sûr, M. le Président, des incontournables, les grands projets routiers, la 25, la 30, la 50, la 175, la 185, beaucoup d'annonces, beaucoup d'annonces, beaucoup de contrats professionnels, mais dans les faits, dans les faits, M. le Président, où en sommes-nous? Où en sommes-nous? On nous parlait de développement durable. Le premier ministre nous a dit: J'inscris mon gouvernement dans une perspective de développement durable, deuxième partie du mandat. J'ai un exemple. Est-ce qu'on peut parler de développement durable quand, trois ans plus tard, le ministère n'a même pas déposé une politique de financement du transport collectif? Et j'ai un exemple frappant, M. le Président, est-ce qu'on peut parler de développement durable au ministère du Transport lorsqu'on bâtit une autoroute dans des terres agricoles où on va sacrifier, enclaver plus de 500 hectares? Qu'on m'explique la logique et la cohérence, M. le Président, de ce ministère-là, du ministre qui nous dit: Ah, le développement durable, tout s'inscrit là-dedans, mais premier exemple, autoroute 30, on s'en va, on prend un tracé sud, terres agricoles, on sacrifie entre 500 et 600 hectares de bonnes terres. Dénoncé par une large coalition, à répétition d'ailleurs, et j'espère que le ministre, un jour, aura le courage d'aller rencontrer cette coalition qui lui demande depuis un an pour le rencontrer, que le ministre n'a pas encore accepté.

M. le Président, je vais m'arrêter ici... Quelques autres éléments qu'on veut aborder bien sûr avant de finaliser. Bien sûr, la SAAQ, là, la situation des augmentations de la SAAQ, le gouvernement s'est complètement déresponsabilisé en faisant adopter par bâillon, on se souviendra, la loi n° 55 complètement... on voit ce qui arrive, là, dénoncée de toutes parts, des augmentations, et je le dis, et je le répète, qui est complètement inacceptable sur le plan social. On n'a qu'à lire tout ce qui se passe au niveau de l'industrie de la moto, les conséquences sont déjà énormes. On parle d'une industrie de plusieurs centaines de millions de dollars, M. le Président, et là on voit les conséquences de ces augmentations sur l'achat des motos. Tout le monde dénonce la situation. Espérons que le ministre va prendre la perche que l'opposition lui a tendue et va faire une modification à la loi n° 55 pour reprendre ses responsabilités. On verra au fur et à mesure des travaux d'aujourd'hui et des prochains jours. Est-ce que le ministre va comprendre qu'il s'est complètement

déresponsabilisé, et conséquence énorme pour les citoyens et les citoyennes au niveau des augmentations?

Nous allons aborder bien sûr, M. le Président, le transport aérien. Je comprends que ça regarde particulièrement la ministre déléguée aux Transports, qui n'est pas ici avec nous, mais on l'apportera cet après-midi. Transport ferroviaire également. Transport aérien, M. le Président, s'il y a encore un constat de retard... Il y avait une entente qui se terminait en janvier. Tout ce que la ministre, après le forum, est venue dire au monde: Bien, je vais reporter l'entente jusqu'au 1er juillet, et là on verra. Et là on est à quelques semaines encore d'un autre échéancier, puis là on ne sait pas dans quel bateau qu'elle va nous conduire. Transport ferroviaire, transport adapté, on a des questions, bien sûr. L'Association des transports adaptés nous ont rejoints parce qu'il y a comme une non-écoute, là, au ministère des Transports concernant toute la question du transport adapté.

Et bien sûr — et c'est un des sujets — toute la question des VHR. On comprendra, là, M. le Président, qu'en décembre 2004 la ministre avait suspendu des droits pour 18 mois. On s'est dit: Elle va avoir le temps de finaliser le dossier, d'apporter des solutions. 18 mois plus tard, M. le Président, on est en face de quoi? On est en face d'une ministre qui a déposé le projet de loi n° 9, et quelle est sa solution? Suspension des droits des citoyens. Puis là je n'ai pas parlé de suspension pour ne pas dire d'abolition. Si, au Québec, on ne crée pas, par cette loi, deux classes de citoyens, qu'on m'explique quelle est la situation, M. le Président. La seule solution que la ministre a trouvée: suspension des droits. Incapable d'aller chercher des montants importants pour régler la situation, création des réseaux interrégionaux. En attendant, on n'y va pas de main morte, on suspend les droits des citoyens. Alors, M. le Président, je constate tergiversations, retards, incohérence.

On va sortir l'autoroute 25 sans avoir compris les conséquences et sans aménager la rue Notre-Dame. Conséquence, M. le Président? Vous connaissez la situation à l'est de Montréal, sur la rue Notre-Dame, congestion affreuse. Et là on va ouvrir sur la 25. Conséquence? Il va y avoir 100 000 autos de plus qui vont se diriger vers l'île de Montréal, tout ça. Belle logique, belle logique, belle logique en termes de transport et belle logique en termes d'environnement. On sait, quand les automobiles sont en congestion, ça crée encore plus de pollution. Et sachant, M. le Président, sachant, M. le Président, que le secteur des transports est responsable de 38 % des gaz à effet de serre, dont l'automobile est responsable à 25 % de ces 38 %, que fait le gouvernement? Alors, belle annonce, mais encore une fois les oeuvres n'accompagnent pas la foi. Et nous allons scruter, aborder, faire préciser des choses au ministre parce que partout, partout le scepticisme est là.

On a beau nous dire: Soyez patients, en temps et lieu ça va se régler, mais, M. le Président, on est loin du message de 2003, *Nous sommes prêts*. Nous sommes prêts à quoi? C'est Clémenceau, le grand politique français, qui nous disait: Quand on ne sait pas quoi faire, on forme une étude, une commission, un comité. Puis, quand ça ne fait pas, on redemande une autre étude. Or, ce gouvernement-là, M. le Président, est à l'image de ce que Clémenceau disait: études, commissions, comités. Et là où on en est dans les faits, trois ans plus tard, M. le Président, trois ans plus tard? On n'est pas bien plus

avancés, là, M. le Président. Bien des promesses; dans les faits, faits réels, là, où en sommes-nous?

Alors, M. le Président, nous allons questionner avec beaucoup d'intérêt, mes collègues et moi, sur l'ensemble de la gestion du ministre, sur ses promesses électorales non réalisées, sur les conséquences de son inertie et de son incohérence, et, M. le Président, j'espère qu'après six heures de travaux les citoyens et citoyennes en seront mieux informés et verront la couleur de ce gouvernement-là. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Beauharnois. Et je laisserais la parole au député de Chutes-de-la-Chaudière.

M. Marc Picard

M. Picard: Merci, M. le Président. Dans un premier temps, je tiens à remercier les gens qui sont présents. Nous avons quelques heures pour analyser les crédits du ministère des Transports.

Le ministère des Transports, comme disait mon collègue précédemment, c'est un ministère qui, par ses décisions, touche le quotidien des Québécois et des Québécoises, que ce soient les routes, que ce soient le transport en commun, les VHR, comme nous avons entendu en commission parlementaire, dernièrement. Et il y a aussi le fameux dossier de la SAAQ.

Mais je comprends qu'au moins on s'entend, le Parti québécois, Parti libéral. Tantôt, M. le ministre indiquait que, là, pour l'état des routes, il avait inversé la tendance. Mon collègue de Beauharnois disait: Bien, c'est pire qu'avant. Mais au moins il y a un consensus: les routes sont dans un piteux état. Ça, on s'entend tous là-dessus. Savoir où on se trouve dans la courbe, là, ça, c'est... Le citoyen, là, quand il passe dans les nids-de-poule, lorsqu'il prend l'autoroute 20, puis qu'il y a des roulières là-dessus, puis c'est partout dans le réseau, là, on s'entend que le réseau est dans un état lamentable. Donc, au moins, on a un consensus ce matin, c'est bien, on part avec ça. Donc, il va falloir trouver... Tantôt, le ministre va nous expliquer certains projets, on va questionner ses décisions.

● (10 h 10) ●

Sur le transport en commun, c'est vrai que, depuis trois ans, moi, que je suis député, on entend parler d'un plan de financement qui est retardé de date en date, puis là la dernière date, c'était au mois mars. Normalement, on devrait avoir quelque chose d'ici la fin juin, j'espère. Mais c'est certain aussi qu'au niveau du transport en commun, M. le Président, je vais questionner le ministre sur l'état unique au Québec que vit la Société de transport de Lévis. Tout à l'heure, en tout cas, je questionnerai de façon plus détaillée le ministre là-dessus.

Je suis d'accord avec le collègue de Beauharnois aussi concernant les VHR. Oui, je comprends que, dans le projet de loi, on enlève des droits, des droits de citoyens. On va questionner lors du processus d'adoption de la loi — parce que disons que, lorsqu'il y a eu les consultations, ça s'est fait à l'extérieur du Parlement, donc les parlementaires n'ont pas tous pu suivre les travaux — pour bien comprendre si c'était vraiment nécessaire de suspendre ou d'enlever les droits pour des périodes de cinq ans ou de trois ans. Ça va être révisé.

Et dans le quotidien, bien là on ne peut pas passer sous silence le projet de loi n° 55 qui a créé la fiducie à la Société d'assurance auto, qui enlève, celui-là, le droit des parlementaires de déterminer les différents tarifs que les citoyens doivent payer. Là-dessus, je vais questionner le ministre sur l'indépendance qu'il a créée, là, avec certaines de ses interventions. Mais je pense qu'il faut rappeler aussi aux citoyens que, oui, on a dû créer une fiducie parce que les gouvernements précédents ont perçu 2 milliards. Et le plus triste, c'est que, lorsqu'on crée la fiducie... Parce que le principe de la fiducie est bon, quant à moi, mais il aurait fallu la créer au jour 1. Minimale, nous aurions dû créer la fiducie avec un solde à zéro, et non déficitaire. Au moins, on aurait pu dire aux citoyens du Québec: On change les règles du jeu, on crée une fiducie pour bien administrer, mais on ne fera pas partir la fiducie en déficit.

Donc, M. le Président, je vais terminer mes remarques là-dessus, parce qu'on va avoir beaucoup de questions pour le ministre des Transports. Et je vous remercie.

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

Discussion générale

Et je serais prêt à débiter un premier bloc de 20 minutes du côté de l'opposition, et je serais prêt à reconnaître M. le député de Beauharnois.

Autoroute 30, à Montréal

Suites données aux avis de la Commission de protection du territoire agricole au sujet du tracé sud

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Nous allons débiter, M. le Président, concernant l'ensemble des travaux routiers. Et vous allez me permettre, M. le Président, de questionner le ministre concernant — j'en ai fait mention lors de mes remarques préliminaires; concernant — le dossier de l'autoroute 30.

M. le Président, le 3 février 2006, la Commission de protection du territoire agricole du Québec émettait un troisième avis décrétant que le choix du gouvernement, c'est-à-dire le tracé sud dans les terres agricoles, était tout à fait incompatible selon les critères de la Loi de protection du territoire agricole. Trois avis, hein? Le premier avis qui a été donné par la commission a été donné le 9 octobre 2002, le deuxième avis a été donné le 11 février 2004, et le troisième avis, comme je viens de le dire, le 3 février 2006. Trois avis, même constat, même conclusion: incompatible avec la protection du territoire agricole.

Est-ce que le ministre a pris acte de ces trois avis-là? Et est-ce qu'il maintient son choix de faire passer l'autoroute 30 dans les terres agricoles, sacrifiant ainsi plus de 500 hectares de belles terres agricoles?

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

M. Després: Je vais vous dire, j'écoute le député parler, M. le Président, vous savez, quand le gouvernement

prend une décision, il tient compte de l'ensemble des éléments d'information que nous avons. Quand il fait allusion au dernier avis, de celui de février 2006, il fait allusion au fond à la dernière audience que le BAPE a faite en ce qui concerne le bout sur Jean-Leman, hein? Donc, au fond, ce sont des avis qui ont été émis pour chacune des périodes qu'il y a eu le rapport du BAPE, qu'il y a eu des audiences auxquelles ces avis ont été déposés.

Ce que je retiens, M. le Président, c'est que c'est fort simple. Le gouvernement du Québec avait pris, oui, un engagement politique, un, de faire l'autoroute 30 et, de deux, d'avoir choisi un tracé, mais qu'il serait soumis, hein, analysé par le Bureau d'audiences publiques en matière d'environnement, qu'il connaît très bien. Et c'était quoi, les recommandations du Bureau d'audiences publiques en environnement? Le gouvernement du Québec a suivi, hein, les recommandations. Ça sert à quoi, un bureau d'audiences publiques en environnement? C'est d'entendre et de porter un jugement sur le développement économique du Québec en fonction d'études environnementales dans le corps d'un développement durable. M. le Président, pour nous, ce débat-là, quand vous me parlez de rencontrer le groupe qu'est la coalition, le gouvernement a tranché, il a pris sa décision en respectant la proposition du Bureau d'audiences publiques en environnement. Ça fait que le gouvernement se sent tout à fait à l'aise dans la décision qu'il a prise.

Et le Bureau d'audiences publiques a reçu les avis. Moi, je reçois, comme ministre des Transports, des avis de municipalités, des municipalités régionales de comté, comme lui en reçoit de citoyens, de groupes, de coalitions, d'organismes gouvernementaux. Ce que je sais, c'est que celui qui a à faire des propositions, c'est le Bureau d'audiences publiques en matière d'environnement. Ça fait que, M. le Président, tout à fait à l'aise. La décision, elle est prise, nous ne reviendrons pas sur cette décision, M. le Président.

Et les avis que vous parlez ont été tenus en compte dans la décision, les recommandations que le Bureau d'audiences publiques en environnement... Si lui n'est pas à l'aise avec les décisions du Bureau d'audiences publiques en environnement, nous, nous sommes tout à fait à l'aise. Nous avons, oui, je me rappelle très bien... Le député connaît bien tous les débats de période de campagne électorale. Le dossier de l'autoroute 30 est un dossier qu'on parlait à l'époque où ni lui ni moi, nous n'étions probablement au monde, M. le Président. Peut-être pas dans le cas du député de Beauharnois, là, tout de même, mais dans mon cas j'ai réalisé, en écoutant un reportage qui a été télévisé sur tout l'historique de l'autoroute 30, d'où partait ce dossier-là qui était à l'époque où le premier ministre était M. Duplessis. Donc, ce n'est pas un dossier, là, qui est récent, c'est un dossier sur lequel il y a beaucoup de débats.

Et quand vous avez des décisions à prendre qui ne sont pas toujours faciles... L'idéal, ce serait de prendre des décisions où vous avez l'unanimité. Ce qui est important, c'est que les gouvernements se sont donné — autant notre gouvernement que l'ancien gouvernement — des structures qui sont là justement à émettre des avis auxquels, au bout de la ligne, des décisions doivent être prises. Mais nous sommes très à l'aise avec le tracé qui a été choisi, je le répète, qui respecte... et auquel le Bureau d'audiences publiques d'environnement a recommandé ce tracé qui est celui du tracé sud. M. le Président.

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

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Vous savez, on a l'âge de notre coeur, puis mon coeur est très jeune.

Le Président (M. Tomassi): On n'en doute point.
● (10 h 20) ●

M. Deslières: M. le Président, ce que je comprends de la réponse du ministre, là... On va s'inscrire pour quelques minutes, là, dans une question de développement durable. Est-ce qu'il est en train de me dire, est-ce qu'il est à me dire que, là où il y avait un tracé nord, sur la route 132, qui était prévu, qui est prévu... Cette autoroute-là est prévue depuis, je vais dire, 30 ans, pour ne pas dire 40 ans. Quand on regarde l'aménagement urbain de ce secteur-là de la ville de Sainte-Catherine jusqu'à Candiac, on se rend bien compte, on se rend tout de suite compte qu'il se passe quelque chose. Les magasins, les entreprises sont à des dizaines et des centaines de mètres, on voit bien qu'il y a quelque chose qui ne va pas, et là on se dit: Mais pourquoi? Mais bien sûr les gens vont vous le dire, parce que, depuis 30 ans, toute l'organisation de l'urbanisation s'est organisée en tenant compte de la construction de cette partie de l'autoroute 30, M. le Président.

Alors, M. le Président, est-ce que le ministre considère que son choix... Son choix qui d'ailleurs, là — puis je vais le dire, là — qui est sur une décision, une promesse de deux personnes, du député de La Prairie et du député de Châteauguay. C'est sur ça, là, qu'a été basé le choix du gouvernement de renverser le décret qui avait été adopté en mars 2003. C'est sur ça. Où est la cohérence et la logique à part de cette promesse, que je ne qualifierai pas par respect de mes collègues, mais qui est à la base de la décision du gouvernement? Ce n'est pas une bonne décision.

Est-ce que, M. le Président, une coalition nationale... Regardez bien qui est dans la coalition, je faisais référence l'UPA, l'ensemble des centrales, l'Ordre des agronomes du Québec, l'Union québécoise pour la conservation de la nature, Fondation québécoise de l'environnement, Conseil régional en environnement de la Rive-Sud, Association des détaillants en alimentation, l'Union des consommateurs, Option... Est-ce que tous ces gens-là se trompent, M. le Président? Est-ce qu'ils se trompent?

Quand je vois que des gens qui ont étudié sérieusement les deux options, les deux choix, soit la 132, le choix du tracé nord, et le choix du gouvernement, le tracé sud dans les terres agricoles, comment est-ce que le ministre peut défendre encore ce tracé quand on parle de développement durable? Tout le monde le dénonce. Ce n'est pas trois, quatre personnes, là, c'est des milliers de personnes qui le dénoncent, d'autant plus, M. le Président, d'autant plus, M. le Président, que d'abord le tracé sud est deux fois plus long que le tracé nord. Le tracé nord, on parle de 7 km; le tracé sud, on parle de 14 à 15 km. On parlait, M. le Président, d'un coût, pour le tracé nord, de 225 millions. On nous dit: Ça va coûter moins cher dans le tracé sud. Bien, surprise, M. le Président, on est rendu à 500 millions avec les expropriations de ciment Lafarge. Deux fois plus long, deux fois plus de

temps puis deux fois plus dommageable sur l'environnement. Montrez-moi la logique, M. le Président, comment ça peut s'inscrire dans le développement durable.

Trois avis, M. le Président. Trois avis, pas un. À toutes les étapes d'étude, la CPTAQ s'est prononcée, et elle est constante, cohérente, elle s'est prononcée contre. Comment aujourd'hui le ministre... Il ne peut pas défendre ça puis dire: Ça va coûter moins cher. Tout le monde le sait, 225 millions pour le tracé nord, on est rendu à 500 millions pour le tracé sud. C'est deux fois plus long, ça prend deux fois plus de temps. Il y a des contestations encore qui s'annoncent. Les comités se forment, une coalition nationale, M. le Président. Ce n'est pas juste un groupe, là, c'est une coalition nationale, et le ministre s'entête, s'entête à dire: Non, non, nous, on ne bougera pas. Deux collègues ont promis, ont fait une promesse irraisonnée.

Il est temps de revenir en arrière, M. le Président. Au nom de l'intérêt commun, M. le ministre, au nom de l'intérêt commun. Si vous avez tant d'argent que ça à dépenser ou à investir sur nos routes, on va vous en soumettre, des propositions sur d'autres projets, M. le Président. Moi, je ne peux pas comprendre qu'aujourd'hui le ministre se campe dans ses positions. C'est pratiquement de l'entêtement, nous dire... Écoute, la preuve est faite, dommage environnemental, ça coûte plus cher, c'est deux fois plus long, trois avis de la commission, et le ministre nous dit: Bien non, c'est notre choix, on y va. La décision est prise, puis les gens, là... je l'ai rencontré, là, je n'ai pas encore eu le temps — depuis les deux ans qu'il est là — je n'ai pas encore eu le temps, puis quand j'y penserai, puis peut-être quand ça va me tenter... C'est ça qu'il nous dit, là, il se fout carrément de l'ensemble de la coalition.

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

M. Després: M. le Président, j'ai l'impression que le député voulait passer, comme on dit, son message. Je pense qu'il a réussi à le passer, mais il n'est pas nouveau, M. le Président. Et j'ai de la misère un petit peu à suivre, honnêtement, le député de Beauharnois. Ils ont été au gouvernement pendant neuf ans, ils auraient eu l'occasion de pouvoir, eux, lancer des grands projets routiers au Québec, des grands projets routiers.

Le gouvernement du Québec a doublé les budgets en termes d'investissements routiers au Québec. Nous sommes rendus, dans les quatre années du gouvernement, à 5,3 milliards de dollars, alors qu'ils ont investi 700 millions par année. Nous avons décidé d'investir dans des grands projets routiers au Québec, hein, la 73, la 175, la 50, la 55, la 35, d'investir sur la 20, de développer des projets en partenariat public-privé auxquels eux-mêmes avaient à l'époque, dans leur plan de développement, dans le temps que M. Chevrette était là, un plan de déplacement... Puis on en reparlera parce que tantôt il a parlé de la 25. J'ai bien hâte qu'il en parle, hein? C'étaient des projets qu'ils connaissaient comme gouvernement, sur lesquels ils voulaient développer des partenariats public-privé, M. le Président, auxquels ils n'ont jamais réalisés. Pour quelle raison, je ne le sais pas, mais ils ne l'ont pas fait.

Et le député revient sur un processus qui est tout à fait transparent, qui est public, auquel il y a eu des

audiences de la part du Bureau d'audiences publiques en environnement et auquel par la suite, lorsque le gouvernement a reçu le rapport du BAPE, a pris une décision, M. le Président. Elle est prise, cette décision, justement en tenant compte effectivement du développement durable, M. le Président. Parce que, quand vous avez le choix entre certains projets, il faut analyser effectivement... oui, les coûts sont un facteur important, mais en même temps l'impact que ça va avoir. Il aurait fallu construire, M. le Président, une route qui aurait été en dépression sur la route 132, et il le sait très bien. Et une des conditions dans le Bureau d'audiences publiques dans l'environnement dit que le gouvernement, le ministère des Transports se doit de réinvestir, faire des travaux pour améliorer la situation de la route 132. Il y a des travaux à l'heure actuelle sur la route 132, M. le Président, mais il aurait été très hasardeux effectivement de faire ce choix.

Nous avons fait un choix, M. le Président, en tenant compte effectivement de tous ces critères, de l'environnement, du développement durable. Et je vous dirais qu'il a beau dire: Tout le monde... Je vais vous dire, je suis allé, moi-même, faire l'annonce du début des travaux l'année dernière avec notre députée responsable de la Montérégie. Je vais vous dire, juste le lancement des travaux, c'est arrivé par autobus, il y en avait plus de 200 qui sont venus en appui au lancement du début des travaux, M. le Président. J'ai vu effectivement quelques personnes avec quelques pancartes, hein, qui, eux, ne sont pas d'accord. Quand vous prenez une décision, c'est sûr qu'il faut faire l'équilibre. J'aimerais bien de faire l'unanimité, mais on sait bien que, dans tout projet, il y a des prises de position qui sont prises, il y a un processus qui est prévu, et le gouvernement respecte ce que le Bureau d'audiences publiques en environnement...

Si eux... Et j'aimerais bien poser à la députée... Est-ce que le député est en train de me dire, lui, qu'il serait allé à l'encontre de la proposition du Bureau d'audiences publiques? Moi, je vous dis tout simplement: Le processus est transparent, il y a un choix qui a été fait et auquel les gens... Moi, je suis allé sur le terrain. D'ailleurs, je l'invite, je suis devant la Chambre de commerce de Châteauguay, lundi. J'espère que le député va être présent. J'espère qu'il va être présent parce que je vais faire ça juste durant mon discours, parler de l'autoroute 30, de ce qui a été fait, de son histoire, vers quoi on s'en va, M. le Président, qui va être le plus grand chantier en partenariat public-privé au Québec dans le secteur routier, M. le Président.

Et vous-même, vous aviez à l'époque, M. le Président... Parce que vous l'aviez prévu, l'autoroute 30, de le faire, M. le député de Beauharnois, de le faire, ce projet-là, en PPP. Parce qu'on sait bien que ce sont des projets auxquels, premièrement, au-delà du 1,4 milliard que nous mettons cette année... Des projets aussi importants que ceux-là, de pouvoir les faire en partenariat public-privé, vous l'aviez vous-même prévu. Vous ne l'avez pas fait. Vous ne l'avez pas fait, mais vous l'aviez prévu. C'est écrit noir sur blanc, je peux citer l'ancien ministre des Transports. Donc, je vous dirais qu'on est très à l'aise. On aimerait bien faire l'unanimité, mais je vous dirais que ça respecte démocratiquement, de façon très transparente, le processus.

Et ce que je sais quand je vais dans cette région, comme je vais y aller lundi, les gens sont très heureux, très, très, très heureux que le gouvernement ait mis de

l'avant ce projet. Donc, j'aurai la chance, lundi... Je vous invite à ce lunch de la chambre de commerce, M. le député de Beauharnois. Ça va être fort intéressant, on évaluera sur place pour voir comment que les gens sont heureux de voir arriver le projet de l'autoroute 30 tel que la décision a été prise de la part du gouvernement. Merci.

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, tel que convenu, M. le député de Chutes-de-la-Chaudière, vous avez une période de cinq minutes. Alors, à vous. Cinq minutes, questions et réponses.

Financement de la Société de transport de Lévis

M. Picard: Merci, M. le Président. Comme doit s'en douter le ministre des Transports, je vais aborder la question du financement de la Société de transport de Lévis. Surtout pour informer les députés et collègues d'en face, il y a un principe dans la société québécoise et partout dans le monde quant à moi, c'est l'équité. Je vais vous conter... Au Québec, depuis 1992, les gens qui demeurent dans certaines agglomérations doivent payer, sur leur plaque d'immatriculation, 30 \$ pour financer le réseau de transport en commun. C'est un objectif valable et important, sauf que la ville de Lévis subit une inéquité, quant à moi, inacceptable. C'est la seule société de transport qui ne reçoit pas la totalité de l'argent versé par les résidents de Lévis lors de l'immatriculation de leur véhicule.

● (10 h 30) ●

Grosso modo, les citoyens versent 2 millions de dollars par année, et, depuis 1992, le 2 millions de dollars est transféré. Il y a 1 million qui va à Lévis et il y a 1 million qui va au réseau de transport de Québec. Donc, vous comprendrez aisément que le réseau de transport de Lévis souffre de sous-financement. Qui plus est, l'année dernière, le réseau de transport de Lévis a terminé l'année de façon déficitaire à 800 000 \$ et celui du réseau de la Capitale était en surplus de 1 million. On voit le débalancement, là, que vit la population. Et ça a surtout un impact sur le fait qu'on ne peut pas développer le réseau; en ne développant pas le réseau, il y a moins d'utilisateurs. Donc, pour le développement durable, ce n'est pas très, très bon.

Il y a une dizaine de jours, les dirigeants de la Société de transport ont remis une pétition au ministre du Transport, accompagnée d'un siège, vous l'avez certainement reçu, un siège d'un vieil... bien d'un vieil autobus... pas un vieil autobus, parce qu'à Lévis on fait beaucoup de recyclage, parce que les autobus qui sont mis au rancart à Laval, la Société de transport de Lévis les achète parce qu'ils n'ont pas les moyens d'acheter des autobus à 800 000 \$, donc ils achètent des autobus à 15 000 \$, 20 000 \$, puis ils les retapent le mieux possible. Donc, on fait beaucoup de recyclage, mais, au niveau de la sécurité, en tout cas, j'ose espérer que ça respecte le tout. Cette pétition-là a été remise au ministre du Transport, au ministre de la région de Chaudière-Appalaches et aussi à la députée de Lévis.

Donc, ma question est toute simple, et je suis certain que M. le ministre s'attendait à ma question: Est-ce que vous allez enfin répondre à la demande des administrateurs de la Société de transport et remettre l'argent que les citoyens de Lévis paient pour le développement du Réseau de transport de Lévis et non celui de

la Capitale-Nationale? Et, si oui, parce que je suis très optimiste, comment vous allez le faire et quand, surtout?

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

M. Després: Comme on dit souvent dans le milieu, le député agace en disant: C'est une question plantée. Je sais que vous ne m'aviez pas avisé avant, mais j'étais sûr que vous viendrez avec cette question.

D'abord, premièrement, pour vous dire que la formule de financement qui est utilisée par rapport à la contribution qui est collectée aux citoyens parmi les 30 \$ est une formule qui existe depuis 1992. Donc, à ma connaissance, probablement que, depuis 13 ans, la Société de transport de Lévis revient au ministère des Transports, à ma connaissance, pour faire le même type de demande. Donc, ce n'est pas nouveau.

Et, quand vous dites qu'il y a une inéquité — et c'est strictement la Société de transport de Lévis — vous n'êtes pas correct quand vous affirmez cette déclaration-là, parce que vous avez la même formule qui est utilisée ailleurs en région, entre autres dans la région de Montréal, où là c'est l'AMT qui distribue aux sociétés de transport, mais qui est une formule qui est la même formule sur l'ensemble du réseau, appliquée de façon... ou collectée par... d'une façon différente parce qu'à Montréal c'est l'AMT qui le fait et qui le redistribue.

Ceci étant dit, ce que je sais, c'est que j'ai rencontré, depuis mes responsabilités aux Transports, à au moins deux occasions, la mairesse de Lévis. J'ai rencontré son directeur général, j'ai rencontré le nouveau président de la Société de transport, dernièrement aussi, avec la mairesse comme telle. Ce qu'on a convenu, c'est que la ville de Lévis avait effectivement aussi beaucoup de choses à faire pour son transport en commun. Elle a été longtemps à ne pas investir dans son transport en commun, vous le savez très bien. Mais ça, je n'attribue pas ça à la mairesse, parce que, bien au contraire, elle était présidente de la Société de transport. Elle était venue... Lorsqu'elle l'était, présidente de la Société de transport, je venais d'arriver en fonction. Et, depuis qu'elle a été élue aux élections, je sais la détermination qu'elle a à vouloir que la ville réinvestisse.

Parce que ce n'est pas le gouvernement du Québec qui va investir dans les budgets d'exploitation. Mais il y a une chose que je sais, c'est que nous travaillons à l'heure actuelle, et je l'ai dit à plusieurs occasions, puis on a regardé, de long en large, la situation de Lévis, autant ses immobilisations, parce qu'elle n'avait pas les moyens... Et, entre autres, avec le nouveau programme de la SOFIL, elle va pouvoir renouveler une partie de ses autobus pour des autobus neufs parce qu'elle a des autobus qui sont excessivement âgés, dans le cas de la Société de transport de Lévis. Donc, comme elle n'avait pas investi, je sais qu'elle va pouvoir maintenant le faire parce que ça va les aider, parce que le programme qui faisait que les autobus devaient être financés à coups de 50 % le sera maintenant... Ça lui coûtera 15 %. Donc, voici une façon de pouvoir mieux s'équiper.

Deuxièmement, il y a le plan triennal d'immobilisations auquel j'ai demandé — juste en conclusion; j'ai demandé — avec les gens — c'est important, le dossier de la Société de transport de Lévis; demandé — aux

gens du ministère, avec les gens de la Société de transport, de travailler puis de regarder toutes, dans le plan triennal d'immobilisations, leurs demandes spécifiques pour s'assurer que tous les programmes auxquels ils ont droit puissent être mis en application à Lévis.

Et, troisièmement, je vous dirais que la politique de financement de transport en commun qui s'en vient donnera des instruments auxquels, au-delà de la formule... Je l'avais dit d'ailleurs à la mairesse, j'ai dit: Ce n'est pas la formule qu'on va corriger, ce qu'on va essayer de corriger, c'est de voir maintenant quels sont les nouveaux moyens, et, dans le cadre de la politique, quels sont les moyens tant, en immobilisations, par les deux plans que je vous ai parlé et par la politique de financement de transport en commun, comment on va pouvoir aider. Et je sais d'avance, M. le député, pour vous rassurer, que la société de Lévis va avoir de meilleurs moyens avec les instruments que le gouvernement met en place, mais en sachant aussi que la ville de Lévis est intéressée à investir plus, elle aussi, dans son transport en commun.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. Alors, je prendrais l'autre bloc de temps pour le parti ministériel, et je céderais la parole au député de La Prairie où est-ce que l'autoroute, je crois, traverse. Alors, M. le député de La Prairie, la parole est à vous.

M. Dubuc: Merci, M. le Président. M. le ministre. Bon, c'est sûr que je ne voulais pas parler nécessairement de la 30, je n'ai comme pas le choix de parler un peu de la 30 parce que j'ai été un petit peu impliqué dans ce dossier-là. Puis j'entendais mon collègue de Beauharnois qui disait que c'était un enjeu politique, avec le député de Châteauguay et le député de La Prairie. On a fait un enjeu politique dans une chose qui est vraie, on a dit une chose, M. le Président: La 30, nous, on va la faire dans notre mandat, puis on l'a promis, début 2006, puis, M. le ministre, corrigez-moi si je fais erreur — puis terminer en 2008. Ça, c'est vrai qu'on a pris l'engagement de tout ça.

Si on prend sur la question du rapport du BAPE du nord et du sud, ça, on s'est engagé à une condition: le BAPE, il avait sorti des recommandations, il faut respecter ça. Comme le ministre disait tantôt, il y a des citoyens, des citoyennes qui ont été présenter les mémoires au BAPE, puis c'est drôle, le rapport du BAPE a recommandé au sud. Pas nous, là, c'est les citoyens puis les citoyennes du comté, avec des mémoires, puis le rapport est sorti au sud.

Nous, quand le rapport a sorti, à ce moment-là on a dit, en campagne électorale... Moi, Jean-Marc Fournier, on avait rencontré le premier ministre, on a dit: Si on est élu, on s'engage de faire la 30 dans notre mandat, puis, en plus de ça, on s'engage de respecter le rapport du BAPE, puis c'est l'engagement qu'on a fait.

Puis c'est drôle, les citoyens, pendant les élections, ils m'ont élu. Bien, si les citoyens, là, qui ont le droit de vote puis le droit de parole, ils ont élu un député libéral dans le comté, depuis 18 ans qu'on n'avait pas eu de député libéral, pour une seule et unique raison: ils avaient décidé que la 30 au sud, c'était recommandé, puis ils voulaient ça.

Puis, en plus de ça, on a eu des élections municipales dans la ville de Saint-Constant. Le maire de Saint-Constant était pour la 30 au sud; c'est drôle, les citoyens de Saint-Constant, parce que les gens qui sont plus pénalisés, c'est dans le secteur de Saint-Constant, les gens

des terres agricoles, le maire qui endossait l'autoroute 30 au sud, il a été élu. Ça fait qu'on voit qu'il y avait une volonté en quelque part des citoyens.

Si on prend le nord et le sud, c'est sûr que, d'une façon ou d'une autre, il y a quelqu'un qui est dérangé en quelque part. Si on s'en va sur la 132, moi, j'ai rencontré les citoyens, j'ai rencontré un garage, un propriétaire d'automobile, puis il avait peut-être 75 employés, lui-même — je ne le nommerai pas — il m'a dit: Moi, si la 30 passe sur la 132, à court terme je vais être obligé de fermer mes portes. Puis plusieurs commerces, sur le long de la 132, il y avait des travaux qui pouvaient durer jusqu'à une échelle de cinq ans, bien, à ce moment-là, il y avait des choses qui pouvaient pénaliser les commerçants sur la 132.

Si on regarde dans les terres agricoles, on est tous convaincus, j'en suis un des premiers... je comprends les agriculteurs, il y en a une partie qui sont touchés par ça plus que d'autres. Il y en a, des cultivateurs, qui sont propriétaires de terres, qui sont d'accord que l'autoroute 30 passe au sud, sur leurs terres. Par contre, il y en a d'autres qui ne sont pas d'accord, puis je les comprends, je les comprends, c'est sûr que ça dérange quelqu'un quelque part.

Puis, nous, comme gouvernement, on a un choix à faire, puis le choix, il est là, parce que la décision a été recommandée par le rapport du BAPE. Ça fait qu'il faut arrêter de dire en quelque part que, nous, on a fait une promesse électorale sur la question au sud, c'est une promesse parce que le BAPE l'a recommandé, puis on a dit oui. Puis la grosse promesse, on a dit: On va le faire, les travaux s'en viennent. Le ministre, il l'a dit tantôt: Voilà une couple de mois, il y a eu un investissement de 1,5, 1,6 sur une bretelle, sur la 15. Je dirais qu'il va y avoir des investissements dès cette année, je ne dirais pas le mois exactement, mais c'est sûr que, cette année, il va y avoir des investissements pour les échangeurs, d'une valeur... il y a un investissement d'au-dessus de 20 millions. Ça fait que la 30, on est rendu là, c'est acquis, ça va se faire.

● (10 h 40) ●

Quand on parle des coûts, les coûts de la 30 au sud, c'est 135 millions. On ne parle pas de 500 millions, là, on parle de 132 millions. Il y a des coûts qui se font sur la 132, qu'on s'est engagé de le faire en campagne électorale. Il y a la 15, la rue principale, et on investit 56 millions; ça, c'était encore un besoin, on le fait, on est rendu où on parle de... voilà 40 ans, on parlait de la 30 au nord, on était d'accord dans le temps de la 30 au nord.

Aujourd'hui, là, 40 ans après, on n'a pas la même population. Il y a beaucoup plus de citoyens, il y a des automobiles, ça prend deux routes, puis le but est tout simplement: le besoin, il est là, puis on va le faire. Je voulais tout simplement corriger la question.

J'aimerais poser une question... Parce que ce n'est pas une question, c'est un commentaire que je voulais donner sur la 30: On est là, puis le besoin et l'importance de le faire, puis on va le faire.

Projet de prolongement de la ligne de train de banlieue jusqu'à Saint-Jérôme

J'aimerais poser une question sur la question du train de banlieue. On sait bien que le train de banlieue, aujourd'hui... moi, je l'ai dans mon comté, je tiens à

remercier le ministère puis M. Joël Gauthier, de l'AMT, qu'on a travaillé très fort avec les villes, on l'a eu, puis c'est un besoin, le train de banlieue, pour le développement économique. Si on veut avoir un développement économique dans nos secteurs, dans nos villes, dans nos villages, peu importe où au Québec, ça prend des services; ça prend des routes, ça prend un service d'écoles, ça prend des trains de banlieue pour les citoyens, puis ça amène un développement économique.

Moi, je le sens dans mon comté, puis je peux vous dire une chose: Juste qu'on ait la 30, M. le député de Beauharnois, je peux vous dire que, chez nous, en quelque part, il va y avoir un développement économique qui va se faire énormément parce qu'on va avoir des services, on va avoir des routes, puis on va être capables de répondre aux besoins. Ça, j'en suis bien convaincu.

La question se pose au ministre ou à M. Joël Gauthier qui est présent: Quand l'arrivée du train de la gare de Saint-Jérôme dans la ligne de Blainville et quels sont les travaux réalisés à cette fin?

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

M. Després: C'est juste, M. le Président, avant de donner la parole, demander l'autorisation, je vais... juste peut-être pour rajouter... finaliser le dossier de l'autoroute 30, de dire en plus au député que la MRC Roussillon, M. le député, a donné l'avis de conformité pour les travaux en ce qui concerne le bout de Jean-Leman et la partie est des travaux sur l'autoroute 30. Donc, même les élus qui sont concernés par le dossier de l'autoroute 30 ont donné les avis de conformité, tout en vous disant qu'eux aussi ont eu à se pencher, comme élus, hein, sur ce dossier, sur cette situation, et régulièrement, je vous dirais, ont eu part de toutes les interventions que vous parliez tout à l'heure, ils se sont penchés et ont pris, eux aussi, la décision d'émettre au ministère des Transports cet avis de conformité pour réaliser les travaux.

Maintenant, M. le Président, si vous n'avez pas d'objection pour donner l'information au député, je permettrais au président-directeur général de l'AMT, M. Gauthier, de pouvoir répondre à la question du député.

Le Président (M. Tomassi): Est-ce que j'ai consentement? Est-ce que j'ai consentement? Est-ce que j'ai consentement? Oui? Ça va?

Alors, je vous inviterais à vous identifier au micro, pour les fins de l'enregistrement.

M. Gauthier (Joël): Alors, Joël Gauthier, Agence métropolitaine de transport.

Le Président (M. Tomassi): Oui. Vous pouvez y aller, M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le député de La Prairie, pour votre question. Juste avant d'y répondre, là, parce que votre question porte sur le prolongement de Blainville—Saint-Jérôme, je veux quand même souligner le succès de la ligne de train de banlieue qui dessert, qui dessert notamment, là, votre secteur et votre comté, et vous dire qu'on a aussi fait un prolongement l'an dernier. Vous vous en rappellerez, on a prolongé la ligne de train

de banlieue de Delson jusqu'à Candiac, on a ouvert une gare à Candiac, et c'est un service qui va très bien, tellement bien que, pour l'année 2005, la plus grosse croissance d'achalandage en pourcentage émane de la ligne de Delson—Candiac.

Ceci étant, en ce qui concerne le dossier de Saint-Jérôme, vous vous rappellerez sans doute qu'il y a à peu près un an jour pour jour, le ministre des Transports autorisait le prolongement de la ligne de train de banlieue — connue sous le nom de Blainville — jusqu'à Saint-Jérôme. Or, les travaux sont entrepris, c'est un investissement de près de 20 millions de dollars, et, actuellement, actuellement, il y a un entrepreneur qui est à refaire l'emprise ferroviaire de 17 km entre Blainville et Saint-Jérôme, parce que c'était une emprise ferroviaire qui appartenait au Canadien Pacifique, qui était en mauvais état; l'AMT a acquis cette emprise ferroviaire l'an dernier. Alors, les titres de propriété maintenant sont clairs, c'est à nous. Les travaux ont débuté il y a quelques semaines. Il y a aussi la construction de ce qu'on appelle un dépôt de nuit, ou un garage pour remiser les trains, dont les travaux ont débuté, si je ne m'abuse, en novembre dernier. Alors, c'est un projet qui se déroule très bien et pour lequel on a bon espoir de pouvoir offrir la mise en service avec Voyageur, d'ici l'automne 2006.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. Gauthier. Alors, M. le député de Mille-Îles.

Suivi des recommandations du rapport du Vérificateur général sur la gestion des coûts du métro de Laval

M. Clermont: M. le ministre, écoutez, je suis un gars de Laval, je pense que vous le savez très bien...

Une voix: Tout le monde le sait.

M. Clermont: Je suis de Laval, mais j'ai été conseiller municipal à Laval, pendant 25 ans. Et ma grosse question, c'est sûr qu'on parle beaucoup de routes qui sont défoncées ou quoi que ce soit, mais, moi, ma vraie question, M. le ministre, j'en ai une à vous poser. Le métro de Laval a fait beaucoup de bruit depuis trois ans que je suis élu: 179 millions à 803 millions. Moi, ce que je voudrais savoir exactement: Est-ce qu'il y a eu des suites, à l'AMT, qui ont été données au Vérificateur général? Le métro de Laval, tout le monde était d'accord à 179 millions. Je ne sais pas si on poserait la même question, à 803 millions, aujourd'hui, ce qu'ils diraient. C'est sûr que ça va être beau, et tout ça. C'est toujours une question de prix.

Moi, ce que je veux vous demander: Est-ce que l'AMT a donné suite au Vérificateur général sur le métro de Laval?

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

M. Després: M. le Président, absolument. Tout le monde se rappellera en même temps l'époque où tout le monde était heureux de l'annonce effectivement du dossier du métro de Laval. On se rappellera que ce qui a inquiété tout le monde, ça a été un peu la perte de contrôle dans

ce dossier-là où, lorsque nous sommes arrivés au gouvernement, nous avons demandé effectivement au Vérificateur général de pouvoir aller effectivement vérifier l'état de situation, auquel un rapport a été déposé, auquel l'AMT — auquel le président est ici, ce matin — nous avons effectivement suivi les recommandations du rapport du Vérificateur général.

Il y avait deux objectifs: de s'assurer effectivement du contrôle des coûts, parce qu'il n'y avait pas grand contrôle des coûts... Ce dossier-là était passé effectivement d'une annonce à 179 millions où effectivement on avait, je vous dirais, mal planifié l'évaluation des coûts, alors qu'un métro, vous allez à peu près tous les métros dans le monde, vous venez vous apercevoir que le coût au fond du kilomètre, hein, le coût du kilomètre, prenez n'importe quel projet de métro dans le monde, vous allez arriver à une moyenne de 150 millions du kilomètre. C'est la moyenne. Mais, quand on annonce un projet à 179 millions puis qu'on a 5 km à faire, difficile de rentrer dans le coût alors que ce n'est pas ça du tout, la réalité des coûts ailleurs. Donc, effectivement, il y a une analyse qui a été faite de la situation pour s'assurer du contrôle des coûts et de l'échéancier du projet.

Je peux vous rassurer qu'en ce qui concerne autant l'échéancier, qui est prévu pour juillet 2007... vont être respectés, et que, deuxièmement, en ce qui concerne le coût, qui est à 803,6 millions de dollars, de mémoire, M. le Président, que les coûts vont être aussi respectés, et que l'AMT a la situation bien en main dans ce dossier-là. On s'est assuré... et ça a été, je dirais, notre grande préoccupation lorsqu'on est arrivés, de s'assurer que ce projet-là soit pris en main, de s'assurer qu'on le connaisse effectivement bien. Et ça, je vous dirais que c'est des leçons à tirer pour tout le monde.

Et ce n'est pas toujours... je le comprends que ce n'est pas toujours évident — moi, je le vis comme ministre des Transports — d'émettre... parce que des fois on a des étapes où on parle d'estimation, des fois on parle de coût du projet. C'est sûr qu'on sait toujours... je dis toujours: C'est quand l'enveloppe de l'appel d'offres sort qu'on connaît effectivement le coût réel, on n'est plus dans les périodes d'estimation. Mais on a la responsabilité tout de même d'être dans un ordre logique des choses. On l'a fait dans le dossier, on aura peut-être l'occasion — je vois les députés qui sont ici — dans le cas du dossier du train qu'on vient d'annoncer dans l'est de Montréal.

Il y a toujours une période de choses qui est difficile à évaluer dans le temps, qui sont l'augmentation des coûts de certains produits, mais je vous dirais que, dans le cadre du métro, je pense que tout le monde peut être rassuré. Je pense qu'il y a eu un excellent suivi de la part de l'AMT. Et les échéanciers, M. le député, parce que ça vous concerne, vont être respectés. Vous pouvez vous assurer que ce sera ouvert pour juillet 2007. Et le contrôle des coûts, qui sont les derniers chiffres qu'on a avancés, vont être respectés. Ils ne seront pas au-dessus, et on pourra, en temps et lieu, vous dire exactement combien ça a coûté, mais de vous assurer que ça ne défoncera pas ça.

M. Clermont: Merci, M. le ministre. J'aurais une autre question, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Oui, allez-y. Il reste quatre minutes, M. le député.

Date prévue de l'entrée en service de la ligne de train entre Montréal, Repentigny et Mascouche

M. Clermont: Je vais faire ça vite. Vous avez annoncé 300 millions pour le train de Montréal et Repentigny-Mascouche. Est-ce que vous avez une idée de la date à peu près que la nouvelle ligne pourrait être mise en marche?

• (10 h 50) •

M. Després: Lorsqu'on a fait le point de presse, on a parlé naturellement... Je vous dirais que, d'abord, premièrement, c'est une excellente annonce. Je vois le député de Masson ici, je suis sûr qu'il doit se réjouir; d'ailleurs, je suis certain qu'il va nous en parler de façon positive. Je vois le député de L'Assomption aussi, une excellente nouvelle pour sa région, et il aura l'occasion de nous questionner là-dessus tout à l'heure, je le sens déjà prêt. Mais de vous dire qu'on était... on était... on était très heureux...

Des voix: ...de L'Assomption.

M. Després: ... — vous aurez la chance d'avoir le droit de parole, vous êtes au gouvernement, à l'Assemblée nationale, depuis x temps; mais de vous dire — que c'est une très belle annonce, je pense, pour l'ensemble. On a fait l'unanimité, même les députés sont venus nous... les députés de l'opposition étaient très heureux, certains ont fait des commentaires d'ordre public, mais de vous dire que naturellement l'AMT travaille présentement là-dessus. Il y a un bout qui est le bout entre Montréal et Repentigny où on a déjà accès effectivement aux voies qui sont déjà existantes, même s'il y a des travaux à faire. Naturellement, le bout qui est entre Repentigny et Mascouche, il y a une zone à développer, c'est-à-dire qu'il n'existe pas effectivement de voie. Donc, je vous dirais qu'on travaille en même temps sur les deux projets. Je ne peux pas vous donner exactement, comme dans le cas du métro, à ce moment-ci, de date précise, mais l'objectif, c'est de travailler de façon accélérée.

Le président de l'AMT a parlé d'une échéance de 36 mois lorsqu'il a présenté le projet. Je peux lui passer la parole, M. le Président, pour préciser, en termes d'échéancier, ce que l'AMT s'est donné.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. Gauthier, pour l'annonce du train de banlieue de l'est, allez-y.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, merci, M. le Président. Alors, M. le député de Mille-Îles, comme y faisait référence le ministre des Transports, le 17 mars dernier était annoncé le projet du train pour desservir une partie de l'est de Montréal et la couronne nord-est, alors les territoires en milieu lanauois de Repentigny et Mascouche et Terrebonne. C'est une annonce — et je veux le souligner, c'est une annonce — qui découle d'un très large consensus, chez tous les intervenants du milieu, à quelque niveau que ce soit, là, les paliers politiques, les chambres de commerce, les paliers municipaux, provinciaux et les députés — je vois quelques députés ici, dans la salle, là — c'est un projet qui a fait preuve de beaucoup de concertation, là, et, au-delà de toutes les allégeances, là, que ce soit municipal, provincial, et nous sommes très heureux de ce projet-là.

Au niveau de la réalisation du projet, l'échéancier... les études qu'on a, nous, à l'interne, puis il y a beaucoup d'études qui ont été faites dans ce dossier-là, l'échéancier, nous, on le situe entre 24 et 36 mois, et pourquoi cette période de 12 mois là? C'est ce qu'il faut comprendre qu'il y a plus de 50 % du budget prévu qui va aller à l'acquisition de matériel roulant neuf, donc pas de l'usagé, là. Alors, ce n'est pas une ligne qu'on met en service pour une mesure de mitigation à des travaux routiers, là, c'est une ligne qui va desservir une clientèle, un bassin de clientèle qui est fort important, et on veut le faire avec de l'équipement neuf, comme ça se fait... comme nos autres autorités, en Amérique du Nord, le font, là, de l'équipement neuf, à deux étages, deux étages pour mettre des passagers, qui fait en sorte qu'on peut... une capacité d'accueil plus grande, mais on réduit les coûts d'exploitation.

Sauf qu'aller en appel d'offres pour le contrat de l'achat à la fois des locomotives et des voitures, notre échéancier est tributaire de la capacité de production de celui qui remportera l'appel d'offres, et, quand on a fait un étalonnage ou, si vous me permettez l'expression anglaise, un «benchmarking», les manufacturiers sur le marché, là, on est à l'aise avec le 24 à 36 mois, mais, évidemment, si on s'arrime à une commande qui est déjà faite avec un manufacturier, ça peut aller plus rapidement, puis, si c'est un autre manufacturier qui obtient les commandes et qui doit commencer sa chaîne de montage, alors ça peut entraîner un délai. C'est pour ça que, lors de l'annonce, on a dit: Ce sera entre 24 et 36 mois.

Le Président (M. Tomassi): Merci. Merci beaucoup, M. Gauthier. M. le député de Mille-Îles, ça va être pour tantôt. Alors, j'irais du côté de l'opposition.

M. Deslières: Juste 30 secondes...

Mme Lemieux: ...

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Beauharnois, moi, je vous écoute.

M. Deslières: M. le Président, nous sommes toujours dans les grands projets autoroutiers, et je veux revenir sur le dossier de l'autoroute 30, mais entre-temps je vais permettre à mes collègues de Bourget, d'Hoche-la-Maisonnette, la chef de l'opposition, d'intervenir sur le dossier de la rue Notre-Dame. Alors, je céderais la parole à Mme la députée de...

Mme Lemieux: La leader.

M. Deslières: La leader... et Mme la chef de l'opposition.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Beauharnois, je vais prendre cette responsabilité de lui céder la parole.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Tomassi): Alors...

M. Deslières: Merci, M. le Président.

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

Dossier des travaux sur la rue Notre-Dame, à Montréal

Calendrier de réalisation des travaux

Mme Lemieux: Merci, M. le Président. M. le Président, je veux effectivement intervenir sur le dossier de la rue Notre-Dame. Les élus municipaux sont exaspérés, les élus de l'Assemblée nationale le sont tout autant, les intervenants économiques sont aussi exaspérés et la population également. M. le Président, l'objectif de notre intervention aujourd'hui, c'est d'avoir des réponses claires, de la part du ministre, quant aux gestes à poser pour réaliser la modernisation de la rue Notre-Dame.

Et, M. le Président, non seulement ce dossier traîne depuis que le gouvernement libéral est aux commandes, mais en plus il a ajouté le fait de travailler à l'envers en se précipitant dans la réalisation de l'autoroute 25 tout en étant silencieux en ce qui a trait à la rue Notre-Dame. Alors là, les citoyens sont plus qu'exaspérés, ils sont maintenant insultés. M. le Président, on n'a pas besoin d'un cours spécialisé dans ce domaine pour savoir que, de réaliser l'autoroute 25 sans résoudre les problèmes de Notre-Dame, c'est une absurdité. N'importe qui est capable de comprendre que, l'autoroute 25, alors que Notre-Dame n'est pas résolue, c'est une folie.

Alors, M. le Président, la ville de Montréal a procédé, ces derniers mois, à des travaux de sécurisation de Notre-Dame. Elle a donc prévu des sommes d'argent dans ses propres budgets. Il y a peu de signes, dans les budgets de Montréal, quant à la suite des choses. Pourquoi, M. le Président? Parce qu'elle n'a pas de signal du ministère des Transports. Et, encore aujourd'hui, lorsqu'on examine les budgets, on ne voit pas de trace des intentions budgétaires du gouvernement du Québec quant à la réalisation de Notre-Dame.

Alors, M. le Président, j'aimerais savoir quel est l'échéancier du ministre quant à la réalisation de Notre-Dame, quand les travaux vont-ils commencer?

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

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président. J'ai bien écouté la députée de Bourget. Je comprends qu'elle est dans l'opposition, M. le Président, elle était, il n'y a pas longtemps, ministre d'un gouvernement. Elle me dit qu'elle est exaspérée, elle aurait dû l'être le temps qu'elle était ministre au gouvernement, bien assise dans les responsabilités, ministre pour son comté et de sa région.

Je vais vous dire, le dossier de Notre-Dame, elle le sait très bien, ce n'est pas un dossier qui est facile, ça fait 30 ans... Je vois la députée de Maisonnette, la chef de l'opposition qui est là, qui connaît, je pense... C'est probablement elle, la parlementaire qui connaît le mieux toute l'histoire de ce dossier. J'ai eu la chance d'ailleurs de pouvoir échanger avec elle, et j'ai appris, en discutant avec elle, un certain nombre de choses sur l'autoroute 30, qui est un dossier qui, effectivement, économiquement et socialement, est important pour la ville de Montréal.

On était très heureux. C'est un dossier qui n'était pas facile. Moi, quand je suis arrivé, j'ai eu la responsabilité de regarder avec la ville de Montréal. J'ai eu plusieurs discussions avec le maire de Montréal. Les fonctionnaires ont travaillé ensemble à développer un concept, hein? Ce qui demandait beaucoup, je vous dirais, de trouver un terrain d'entente entre la municipalité... Et la députée le sait très, très bien, de développer un concept qui est assez particulier dans le cas de la rue Notre-Dame, à Montréal. Et nous avons réussi effectivement à s'entendre sur un concept qui a été signé au mois de juillet dernier.

Ce que je peux dire à la députée, c'est que les choses sont toujours... les gens du ministère des Transports sont en contact avec les gens de la ville de Montréal auxquels il y aura une consultation qui aura lieu prochainement. Parce qu'on avait dit, lors du point de presse, qu'il y aurait effectivement une consultation auprès des citoyens, pour un certain nombre d'éléments, entre autres tout l'aspect sonore du projet comme tel, et pour, je vous dirais, finaliser techniquement le projet.

En ce qui concerne les investissements de cette année, l'échéancier qu'on avait prévu dans ce dossier-là est un dossier de 2006 à 2012. C'est un dossier qui est complexe, qui a peut-être strictement 9 km, mais qui est excessivement complexe, qui a des enjeux importants, entre autres avec le port de Montréal. De vous dire que la volonté du gouvernement, lorsque nous avons annoncé Notre-Dame, qui est un dossier important, un dossier de plus de 600 millions de dollars, auquel le gouvernement, le ministère des Transports, on y mettra 500 millions de dollars, 100 millions viendront de la ville de Montréal. C'est un dossier qui est important, c'est un dossier qui est prioritaire.

● (11 heures) ●

Et justement, Mme la députée, ce qu'on a voulu faire, et les choses se font en parallèle, oui, on va développer le projet du PPP de l'autoroute 25, tel que vous en aviez déjà parlé — que vous n'avez pas fait non plus quand vous étiez ministre au gouvernement — donc, oui, de développer Notre-Dame, de développer la 25. Puis, quand on a annoncé le train de banlieue, tout ça est en train de se faire justement en parallèle. On ne fait pas un sans l'autre, on fait un avec l'autre. Mais naturellement les travaux ne sont pas du même type, ne sont pas de la même complexité.

Mais de vous rassurer, Mme la députée, que, quand vous me dites: Les gens sont exaspérés; moi, j'ai des discussions avec la ville de Montréal: la ville de Montréal est heureuse de voir que le gouvernement a décidé, a trouvé un concept qui plaît à la ville de Montréal, qui va de l'avant, auquel on a investi — cette année, il y aura des travaux, dans le secteur de Souigny, pour 10 millions de dollars — et naturellement les budgets vont augmenter en croissance durant la période, quand certaines étapes seront franchies, entre autres, de finaliser l'étape de la consultation qui reste à faire avec la ville de Montréal; deuxièmement, de la préparation des plans et devis dans ce projet-là.

Mais je veux vous assurer qu'il n'y a absolument rien de remis en question sur le développement de Notre-Dame. On sait que c'est la priorité pour les élus de Montréal et la population de Montréal, et je suis très heureux de vous dire que, tant qu'à moi, il n'y a rien de retardé dans ce dossier. Bien au contraire, on travaille des dossiers, avec la ville de Montréal, pour voir à l'ensemble de son développement, et on va aller de l'avant.

Le Président (M. Tomassi): Je vous remercie, M. le ministre. Mme la députée.

Crédits alloués

Mme Lemieux: La meilleure manière de mesurer la volonté politique... enfin, une des manières de mesurer la volonté politique, c'est de voir les traces financières des choix politiques. Alors, quelles sommes sont-elles prévues? Quelles sommes sont prévues, dans les crédits actuels qui concernent Notre-Dame, pour la prochaine année?

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

M. Després: Je vais vous les donner, ça ne sera pas très long; je cherche juste mon tableau, excusez-moi.

(Consultation)

M. Després: Donc, cette année, il y aura 20 millions de travaux qui seront effectués sur Notre-Dame: 10 millions venant du gouvernement du Québec et 10 millions mis de la part de la ville de Montréal, cette année.

Mme Lemieux: Est-ce qu'on comprend que c'est les travaux de sécurisation de Notre-Dame?

Une voix: Non, non, non!

M. Després: Non. Non. Absolument pas. Ça ne comprend pas les travaux de sécurisation.

Mme Lemieux: O.K., c'est un projet à hauteur de 600 millions, Notre-Dame?

M. Després: C'est un projet qui est à la hauteur de 600 millions, gouvernement et ville.

Mme Lemieux: On peut-u convenir que 20 millions sur 600 millions, c'est mince?

M. Després: Mais, je vais vous dire, la ville ne peut pas aller plus vite que nous, nous pas plus vite que la ville. Il reste des étapes à franchir. Ce qui est important, je pense, là, c'est qu'on a réussi à développer un concept qui a été annoncé. Il reste effectivement, sur un certain nombre de choses, à faire une consultation publique qu'on a dévoilée, qui est en train de s'organiser avec les gens de la ville de Montréal, mais vous comprendrez qu'il faut toujours valider.

Vous prenez n'importe quel projet, Mme la députée, puis regardez, naturellement il y a des projets... qui fait qu'une année vous êtes à l'étape, comme on dit, de la préparation du chantier puis des plans et devis, puis, à un moment donné, vous êtes carrément dans l'aspect de la construction. Donc, naturellement, c'est pour ça que le projet est évalué entre 2006 et 2012. Nous commençons le projet. Naturellement, plus les années vont avancer, plus les investissements vont être majeurs sur cet axe-là. Comme par exemple l'autoroute 175, cette année, est le plus grand chantier routier au Québec, où on investit 80 millions de dollars dans la programmation.

Donc, c'est évident qu'en fonction des étapes qu'on a à franchir... fait qu'à Notre-Dame il y aura des

investissements majeurs sur cet axe-là. Comme sur d'autres axes routiers, nous sommes, excusez l'expression, en «phasing out» de nos travaux cette année, donc il y a moins d'investissements sur certaines routes parce que nous finissons le projet comme tel. Donc, naturellement, il y a un plan, il y a un échéancier qui est là, qui est prévu.

Mais je veux rassurer la députée encore une fois qu'il n'est aucunement l'intention de... bien au contraire, on ne peut pas aller plus vite, il y a des étapes à franchir; je pense qu'elle connaît bien ce type d'étapes à franchir. Mais je veux lui signifier qu'il n'y a absolument rien de changé, et c'est clair, pour le gouvernement du Québec, que le développement économique de la Notre-Dame, de la 25, comme du service du train de banlieue de l'est de Montréal, les trois ont été annoncés, les trois sont en chantier, et les trois vont se réaliser.

Mme Harel: M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Oui, Mme la chef de l'opposition.

État d'avancement du projet

Mme Harel: Oui. Alors, M. le Président, le ministre vient de déclarer que les sommes d'argent, là, 20 millions au total, donc 10 millions pour la ville de Montréal et 10 millions pour Québec, qui vont être investies cette année, semblent être pour la réalisation du projet de Notre-Dame.

Je veux simplement citer le responsable de la planification, au comité exécutif de la ville de Montréal, M. Lavallée, qui, lui, confirmait que «les seuls travaux qui seront réalisés en 2006 pourraient être des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame et de la préparation de plans».

Le ministre parle comme si le concept était arrêté, hein? C'est intéressant. Puisque, si, comme le prétend le ministre, le concept est arrêté, il aura l'occasion, ce matin, de nous en donner les modalités. Cependant, à la ville de Montréal, ce qu'on nous dit, c'est que non seulement le concept n'est pas arrêté, mais qu'il y a une quinzaine de millions qui vont être affectés à la préparation de ce projet.

Alors, le ministre dit d'une part qu'il y a le train de banlieue. Je lui rappelle que le train de banlieue dessert... Nous l'applaudissons, nous en sommes très satisfaits, et notre collègue la députée de Pointe-aux-Trembles, vous le savez, a travaillé très fort dans ce projet, mais le train de banlieue, ça dessert le nord de l'île de Montréal.

Alors, quand on parle de Notre-Dame, on parle de la seule artère, au sud du boulevard Métropolitain, où il peut y avoir le transport des matières dangereuses. C'est la seule artère. Ça signifie donc des milliers et des milliers de véhicules lourds, des milliers et des milliers de camions tous les jours. C'est un quartier que je connais, j'y vis, je l'habite. Et, moi, ce qui m'intéresse, c'est que le concept plaise aussi à la population qui habite le secteur.

Je rappelle que le concept de la modernisation de Notre-Dame, sur lequel le gouvernement précédent avait travaillé très fort, avait été finalisé en 2002, entre le ministère des Transports et la ville de Montréal, et, en... attendez, plus exactement, c'est 2002, et donc que tout était prêt, les appels d'offres étaient lancés. Et je comprends que ça a été retiré parce que, de part et d'autre,

à Québec... à Montréal d'abord, puis par la suite à Québec, toute la remise en question du projet finalement nous amène, trois ans plus tard, à être au même point de départ que là où on était il y a déjà une décennie.

C'est toutes les semaines, M. le Président, que je m'intéresse à ce projet. Il est bien évident que la population est très... extrêmement inquiète, avec la décision du gouvernement d'aller de l'avant avec le prolongement de la 25, sachant que Notre-Dame devra accueillir 100 000 nouveaux véhicules qui vont provenir du prolongement de l'autoroute 25, sachant que les embouteillages, les gaz à effet de serre vont avoir un impact considérable sur tous les quartiers environnants, sachant que les quartiers environnants ont un triste championnat des maladies d'asthme, donc des populations asthmatiques, au Québec et à Montréal en particulier, et qu'il est tout à fait illogique d'ouvrir une nouvelle porte sur Montréal, une nouvelle entrée, un nouveau pont...

Une voix: Ça n'a pas de bon sens.

● (11 h 10) ●

Mme Harel: ...sans s'assurer d'abord où ce trafic va s'en aller.

Je sais, M. le Président, que le conseil régional de l'environnement, le groupe Greenpeace, le groupe Équiterre ont déposé, il y a à peine quelques semaines, là, une poursuite en Cour supérieure contre le gouvernement du Québec, sur le prolongement de l'autoroute 25, parce qu'ils plaident que cette décision contrevient aux lois du gouvernement et sur l'évaluation environnementale notamment, alors sur la consultation publique.

C'est 9 km, mais c'est 9 km pas en plein champ; c'est 9 km en plein coeur de ce qui a été, dès le départ, le développement de Montréal. On le sait, Hochelaga, c'était la bourgade, n'est-ce pas, où... et c'était... La rue Notre-Dame, en fait, c'est la route royale, en fait, c'était la voie royale qui longe le port de Montréal.

Alors, ce que je veux savoir du ministre, puisque le concept est arrêté, nous a-t-il dit, et que la population est très désireuse de connaître le concept, est-ce qu'il peut nous en faire parvenir copie par l'intermédiaire du président et du secrétariat de la commission? Peut-il nous indiquer, ce matin, lesquelles des voies de circulation auront un feu de circulation?

Vous savez que la population s'inquiète extrêmement de la présence d'un trafic lourd et d'un trafic de véhicules dans les rues résidentielles du quartier, avec ces feux de circulation qui vont permettre d'envahir... avec l'arrivée de ces 100 000 nouveaux véhicules automobiles, avec l'ouverture du pont de la 25, on imagine à quel point le pare-chocs-à-pare-chocs, là, qui existe, à partir de 6 heures du matin, sur Notre-Dame, va être amplifié, d'où l'inquiétude de la population de se voir envahie, aux feux de circulation, dans les rues résidentielles du quartier, par ces véhicules.

Consultation publique sur l'intégration urbaine du projet

Et, M. le Président, je termine en disant, en demandant au ministre: Comment entend-il faire appliquer le décret du 25 septembre 2002, toujours en vigueur, qui prévoit une consultation publique sur l'intégration urbaine du projet et qui prévoit que cette consultation doit traiter

des aménagements des parcs, des espaces publics, des éléments patrimoniaux, de la piste multifonctionnelle, de la piste cyclable, ainsi que des mesures d'atténuation du bruit? Quand prévoit-il que cette consultation sur l'intégration urbaine du projet, à l'ouest de la rue Dickson va se réaliser, puisque le concept, disait-il, est terminé?

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la chef de l'opposition. J'aurais besoin du consentement pour extensionner le bloc de temps de l'opposition pour permettre au ministre de répondre. Est-ce que j'ai le consentement? Consentement? Oui. Alors, M. le ministre.

État d'avancement du projet (suite)

M. Després: On peut débattre de... permettre, étant donné que les députés sont venus, de même étirer le temps sur ce sujet, quitte à le rééquilibrer par la suite avec les députés ministériels.

Premièrement, avant d'arriver directement à la réponse de la députée, j'aimerais tout de même préciser un certain nombre de choses, Mme la chef de l'opposition. Vous, qui connaissez bien... ça, je le sais très bien, comme je l'ai dit, ça fait probablement 30 ans que vous suivez ce dossier-là et que vous connaissez toute l'histoire, d'ailleurs, pour y vivre dans le milieu comme tel, de vous dire...

Vous vous rappellerez tout de même que le concept qui avait été déposé en 2002, même si le gouvernement était prêt à aller en processus d'appel d'offres, ce que vous me dites, vous conviendrez que, la ville de Montréal, avec l'arrivée du maire, n'en voulait plus, de ce projet. Et techniquement l'évaluation qui en a été faite, de ce projet, à l'époque, qui a été entendue entre le gouvernement et la ville, était techniquement, excessivement, difficilement réalisable, pour ne pas dire qu'il ne l'était probablement pas, mais je vous dirais, techniquement difficile à réaliser.

Ceci étant dit, il est arrivé une nouvelle administration à la ville, qui a repoussé ce concept-là. Difficile pour le gouvernement de commencer à injecter des centaines de millions de dollars dans un projet, peu importe le gouvernement, quand la municipalité dit: Je ne veux pas de ce projet, de ce concept. C'est à partir de ce moment-là qu'on a retravaillé avec la ville à refaire un projet. Et elle le sait très bien au fond, tout le modèle de développement de boulevard urbain sur la rue Notre-Dame a été la plus grande difficulté, pour tous les gouvernements, à développer ce concept. Ce que nous avons réalisé avec l'administration en place: il y a un concept qui est techniquement réalisable.

Consultation publique sur l'intégration urbaine du projet (suite)

Le concept a été présenté à plusieurs occasions. Je ne sais pas si la députée de Maisonneuve a eu la chance de participer à une des présentations qu'il y a eu sur le concept, parce qu'il y en a eu au niveau des élus municipaux, etc. Donc, de vous dire que nous avons un concept qui est devant nous, qu'il y a une volonté de gouvernement d'aller de l'avant, des investissements qui sont majeurs, de vous dire que l'étape de la consultation sera à l'été. Je pourrai confirmer, je n'ai pas les dates précisément, on ne peut pas me donner exactement la date,

ça serait de concert... ça va se faire de concert avec la ville — ce n'est pas strictement le ministère des Transports — justement, auprès de la population, ce qui va respecter effectivement le décret, que vous mentionnez, de septembre 2002, auquel il y a obligation de faire cette consultation, qui aura lieu, comme je vous dis, conjointement avec la ville, auprès des citoyens.

Et en même temps que nous sommes désireux d'aller, le plus tôt possible, dans cette consultation, justement pour que nous puissions, comme la députée votre collègue le veut, le plus tôt possible, pour qu'on soit capables justement d'aller dans les réalisations, et qu'elle voie concrètement, dans les budgets, que nous soyons dans la phase que j'appelle beaucoup plus de la construction qu'à la phase de concept, d'étude, mais que nous devons franchir, respecter les décrets, et naturellement d'arriver à la phase de réalisation des travaux.

Donc, je veux rassurer la députée, et de lui dire qu'aussitôt qu'il y aura consultation publique, le concept pourra être effectivement, au niveau du document, remis à cette période-là. Et je pourrai m'assurer, M. le Président, que la députée — les deux députées, députée de Bourget, de Maisonneuve — soient informées le plus tôt possible, lorsque les dates seront connues, de les aviser aussitôt que ces dates seront fixées conjointement avec la ville.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. Je vais donner la parole au député de Chutes-de-la-Chaudière pour son temps de parole, et par la suite nous allons compenser avec...

M. Després: Excusez-moi, M. le Président, sans vouloir... revenir pour la députée de Maisonneuve, je sais que la députée de Maisonneuve... qu'on puisse réorganiser le temps, mais peut-être permettre à la députée... je sais que, comme chef de l'opposition, elle a un certain nombre de choses. Mais, moi, je serais prêt à consentir que la députée de Maisonneuve finisse, tout en... à ce que le député de Chutes-de-la-Chaudière ait son droit par la suite.

Le Président (M. Tomassi): Avec le consentement, nous pouvons tout faire ici, M. le ministre. Alors, vous êtes d'accord?

Mme Harel: Je l'apprécie beaucoup, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la chef de l'opposition.

Mme Harel: Merci, M. le député de Chutes-de-la-Chaudière. Merci, M. le ministre. J'apprécie également que nous puissions échanger sur le sujet et que vous, en fait, manifestiez votre intérêt à donner l'heure juste sur ce dossier important.

Vous parliez d'une consultation publique cet été. J'aimerais savoir quelle sera la nature de cette consultation publique. Une consultation, c'est autre chose qu'une séance d'information, on en convient. Alors, qui va être chargé de la consultation publique? C'est la première question.

Quelle date approximative? On sait à quel point les Québécois en général, les Montréalais également, apprécient, l'été, avoir moins, disons, à s'occuper de la

chose publique. Alors, je voudrais savoir à quelle date va se faire la consultation publique. Je ne pourrais pas imaginer que ce soit, par exemple, pendant les vacances de la construction, là. Et je voudrais savoir également donc qui va la mener, quand elle va être menée et sur quoi elle va porter?

Le décret parle d'une consultation sur l'intégration urbaine du projet. Est-ce qu'elle va porter également sur la partie qui se trouve du côté de ce qu'on appelle la rue Papineau, mais de ce qu'on appelle très communément la prison des patriotes, n'est-ce pas, donc qui est plus... la partie plus à l'ouest, là, qui se trouve également maintenant dans le comté d'Hochelaga-Maisonneuve?

Et cette consultation, tel que prévu, porte sur 19 objets différents, notamment les mesures d'apaisement de la circulation, les parcs et espaces publics, l'offre de transport alternative à l'automobile dans ce secteur-là. On parle d'une offre de transport alternative pas à l'est, au nord de l'île seulement, mais dans la partie sud.

La consultation doit porter sur la piste multifonctionnelle, sur l'esplanade des Patriotes, sur la tonnellerie, qui est un édifice patrimonial aussi sur le site, et puis sur l'ensemble des aménagements paysagers: intégration visuelle, qualité de l'air, qualité du bruit, sols contaminés, etc. Alors, il y a 19 objets, n'est-ce pas, sur lesquels il doit y avoir intervention du ministère des Transports pour satisfaire le ministère de l'Environnement.

Alors, est-ce que l'ensemble de la consultation va porter sur une proposition complète concernant toutes ces dimensions que je viens de mentionner?

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

M. Després: Juste pour faire un aparté, M. le Président, mais ça ne s'adresse pas nécessairement à la députée de Maisonneuve. Je vois qu'elle est plus soucieuse des décrets du Bureau d'audiences publiques que l'est le député de Beauharnois quand c'est sur le dossier de la 30.

Mais, ceci, ceci étant dit, écoutez, il reste les modèles. Ce qu'il est important de retenir, là, c'est que la consultation qui est prévue, que la ville et le ministère vont organiser, se fera sous l'aspect de l'intégration. Je ne veux pas reprendre chacun des éléments, mais sur l'intégration urbaine — non sur le tracé, sur l'intégration urbaine — donc qui font partie des éléments, là, que... Je n'ai pas la liste devant moi, mais je pense qu'on se comprend quand on parle de l'intégration urbaine. C'est les choses entre autres que vous venez d'énumérer sur lesquelles aura lieu cette consultation. C'est dans ce sens-là que le décret du BAPE est fait.

Ce que je peux vous dire, M. le Président, je peux prendre l'engagement à la députée de Maisonneuve, à la députée de Bourget de revenir. Les dates n'ont pas été arrêtées à ce moment-ci. C'est pour ça, quand je vous parle de la période estivale, ça peut être plus tôt. On s'assurera naturellement que ça ne se fasse pas durant la période de vacances intense, si je peux m'exprimer ainsi.

Mais les dates sont à être déterminées. La ville est justement en train d'identifier, sur l'aspect du fonctionnement, de quels seront les groupes qui seront rencontrés, qui seront les groupes, probablement qui viennent du milieu qu'elle connaît bien. Mais c'est de faire une consultation auprès des principaux groupes impliqués, de faire connaître... qu'ils soient consultés sur l'intégration urbaine.

Donc, les modalités, je vous dirais, Mme la députée, sont en train de se fixer. C'est en discussion entre la ville et le ministère. Et, aussitôt qu'elles seront fixées, je pourrai revenir pour donner l'information sur les dates et sur, je vous dirais, la formulation, le déroulement de ce processus pour fournir une information aux députés.

Mais prenez pour acquis que je pense qu'il est tout à fait normal, M. le Président, que, lorsque ce sera déterminé, par le fait même les élus, qui sont les élus municipaux, qui sont les élus de l'Assemblée nationale seront informés du processus, c'est-à-dire qu'ils soient au courant pour qu'ils puissent eux-mêmes pouvoir échanger avec les groupes qui viennent de leurs milieux et pouvoir donner leur opinion sur le dossier.

● (11 h 20) ●

Mme Harel: Je comprends bien, M. le Président...

Le Président (M. Tomassi): Mme...

Mme Harel: ... que la consultation n'est pas sur invitation. La consultation publique, telle qu'elle est décrite dans le décret, n'est pas sur invitation.

M. Després: Ce qui est important, il y aura... Il y aura une consultation. Quelle forme? Elle n'est pas identifiée. Il y aura une consultation auprès des groupes, que la ville déterminera avec les gens du ministère. Cet exercice-là est fait. Il y aura des consultations sur l'intégration urbaine. Je pense que ça, c'est important. Et ce que vous en même temps, là, c'est qu'en même temps que vous êtes préoccupée, vous, par l'aspect de la consultation, votre collègue, qui est à côté de vous, elle, a hâte qu'effectivement... puis elle surveille les budgets qui sont entamés pour faire la réalisation du projet. Ça fait qu'assurez-vous, là, qu'on va faire chacune des étapes. Le BAPE a été fait. Il y a un décret qui est là. On n'a pas besoin de retourner au BAPE. Le concept a été annoncé. Il y a des discussions entre la ville et le ministère des Transports. Il y aura une consultation sur l'intégration urbaine.

Mme Harel: M. le Président, faisons bien attention, là.

Le Président (M. Tomassi): Mme la...

Mme Harel: Ma collègue et moi-même, nous sommes préoccupées que ce projet se réalise dans le respect des populations qui habitent dans le secteur. Et le concept sur lequel le BAPE a fait l'évaluation n'a plus rien à voir avec ce concept nouveau dont vous nous parlez ce matin, là.

Le BAPE a fait une évaluation sur un concept, en 2001, qui prévoyait une route en dépression. C'est ce que demande la population. La population ne veut pas vivre derrière un mur antibruit, pas en ville, pour retrouver des seringues ou autres choses près du mur. La population ne veut pas avoir son espace limité, pas en ville. La population ne veut pas vivre avec un mur antibruit. La population a toujours souhaité que la rue Notre-Dame soit légèrement en dépression de façon à pouvoir avoir accès aux espaces verts qui sont de l'autre côté de la rue Notre-Dame. C'est assez aberrant de penser que le plus grand espace vert, dans ce secteur-là, est inatteignable,

parce qu'il n'y pas une famille avec un carrosse ou une personne âgée avec une canne qui va traverser la rue Notre-Dame, avec ses milliers de véhicules lourds par jour, pour s'en aller sur l'espace vert qui est le parc champêtre l'autre côté. Alors, c'est évident que la population a déjà une idée de faite de ce qu'elle veut. Alors, on verra avec le concept sur lequel il y aura consultation, mais ça ne peut pas être sur invitation, c'est une consultation publique qui est prévue dans le décret.

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

M. Després: Ce qu'il est important de retenir, Mme la députée, je pense que tous les députés ont à coeur effectivement tout l'aspect de la sécurité. Je vous dirais qu'en ce qui concerne l'intégration urbaine je rappellerai tout de même que la ville de Montréal, hein, dont les citoyens font partie de cette ville-là, ont eux-mêmes proposé ce concept-là, dont je suppose que la ville de Montréal, qui, elle-même, va investir 100 millions de dollars, qui ne voulait pas vivre avec le projet, ça fait que, là, je comprends qu'il peut y avoir des points de vue qui sont différents entre les citoyens, comme on l'a tous dans nos municipalités, mais dont la ville a refusé le concept d'avoir une autoroute en dépression.

Le maire de Montréal a été en partie élu sur ce dossier-là. Il a développé un concept sur lequel, je vous dirais, le ministère des Transports a été très innovateur dans son approche pour justement développer un concept d'intégration de boulevard urbain dans le dossier de la rue Notre-Dame. Et la ville de Montréal a, elle aussi, cette responsabilité-là, et, quand elle est très à l'aise, très heureuse de ce projet-là, je suppose qu'elle aussi tient compte du point de vue des citoyens parce qu'elle a elle-même avancé ce concept-là.

Donc, je vous dirais que, moi, à partir de ce moment-là, que la ville est heureuse avec un concept auquel elle va vivre, qui correspond au développement économique, qui correspond aux besoins de sa municipalité, donc de par le fait même. Et la ville de Montréal, là-dessus, vous le savez très bien, Mme la députée de Maisonneuve, que la ville de Montréal, au-delà du 600 millions de dollars, la ville a probablement un autre 100 millions facilement à investir pour tout l'aspect d'intégration urbaine, que ce soient des parcs que vous me parlez, que ce soit de la piste cyclable, hein, de la protection où les citoyens vont devoir pouvoir marcher sur une zone qui ne sera pas directement mais à l'extérieur avec aménagement urbain. Je veux dire, la ville de Montréal, elle-même, va investir probablement 150 millions supplémentaires, au-delà de l'axe routier, en développement urbain. Donc, elle a tenu compte, je pense, de ces facteurs-là.

Donc, je vais vous dire, je suis très heureux. Jusqu'à preuve du contraire, je pense qu'on a un concept, pour une fois, autant municipalité, gouvernemental, qui est un concept intéressant en termes de développement urbain. Et de vous dire qu'il y aura effectivement consultation sur l'intégration urbaine, là, conjointement, parce que la ville a elle-même, Mme la députée, beaucoup, beaucoup, elle-même... elle s'est donné beaucoup, elle-même, d'exigences là-dessus. Donc, elle a cette responsabilité-là de voir à ce que ça corresponde à vos citoyens.

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

Dépôt du concept revu du projet

Mme Lemieux: Deux questions très techniques. D'abord, est-ce que le ministre est prêt à déposer le concept? Et sinon, quand pourra-t-il le faire?

Délai prévu entre la fin de la consultation publique et l'appel d'offres

Et, deuxièmement, entre la fin du processus de consultation et l'étape suivante, qui est grosso modo, j'imagine, l'appel d'offres, là, combien de temps le ministre s'accorde-t-il?

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

M. Després: Deux choses. Premièrement, avant de la rendre publique, il faudrait... on va le faire conjointement avec la ville. Je ne le ferai pas seul, parce que c'est un projet qui est développé avec la ville; même l'étape de la consultation l'est. Moi, je prends pour acquis que, normalement, quand on va arriver à la période de consultation, ce sera le moment pour pouvoir en déposer le concept, parce qu'il sera en consultation.

Et, deuxièmement, de l'assurer que tout se fait conjointement, c'est-à-dire que, même si nous sommes à l'étape, ça n'empêche pas les gens du ministère et les gens de la ville de travailler techniquement sur la planification effectivement des plans et devis pour s'assurer que ce projet-là, qu'on a présenté, se fasse entre la période de 2006 où il y a 20 millions de dollars d'investis, cette année, sur la préparation de plans et devis, jusqu'à sa réalisation finale, qui est celle de 2012. Mais, naturellement, à partir du moment où nous aurons franchi cette période qui est importante, que vous venez de parler, nous pourrions aller plus rapidement sur l'étape de sa réalisation.

Mme Lemieux: Ça veut dire quoi, entre la fin des consultations puis la prochaine... l'étape suivante? C'est quoi: deux mois, trois mois, six mois?

M. Després: Bien, vous savez, en termes de travaux d'opération entre la préparation des travaux, ça, ça se fait continuellement. On est déjà là-dessus.

Mme Lemieux: Oui!

M. Després: Mais dans les faits vous savez qu'il y a des périodes... Si on s'en va en consultation au mois de... cet été, vous savez bien qu'on fait plus difficilement de travaux quand on arrive dans la période en décembre. C'est réellement... La période de vrais travaux de chantier, c'est la période du mois de mai au mois de septembre, octobre, si vous voulez, dans le cas de Montréal. Donc, il y a une période qui est plus difficile à travailler, donc naturellement nous tombons sur l'échéancier de la prochaine année.

Mais, avant d'être précis, Mme la députée de Bourget, je vous comprends, vous êtes préoccupée par la consultation, là, en même temps vous êtes préoccupée sur le projet de réalisation. Moi, je vous réponds avec

prudence en vous disant que je suis prêt à aller de l'avant le plus tôt possible, mais naturellement en respectant ce que vous me demandez, c'est-à-dire celle de franchir les étapes que les décrets et que la ville et le gouvernement se donnent.

Mme Lemieux: Alors, je comprends que ça pourrait ne pas être avant le printemps 2007.

M. Després: Non. L'objectif — on va se comprendre; l'objectif — c'est d'y aller le plus tôt possible, mais en respectant les étapes naturellement que vous-même... sur lesquelles vous me sensibilisez. C'est d'y aller le plus tôt possible, et c'est de rentrer dans l'échéance. On s'est dit 2006 à 2012, et, moi, je suis prêt à investir les sommes qu'il faut pour accentuer ce projet-là. Mais naturellement je vous répondrai, Mme la députée, c'est facile, pour moi, de vous dire: Regardez, au mois de juillet de telle année, ça va être rendu là. Ce que je vous dis, c'est que la volonté, c'est d'y aller le plus rapidement possible, mais en même temps je vous dirai: Je vais respecter ce que vous me demandez, là, on va franchir l'étape.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le ministre. Alors, je laisserais la parole au député de Chutes-de-la-Chaudière, et par la suite on balancera le temps qu'il reste. Alors, M. le député des Chutes-de-la-Chaudière.

Financement de la Société de transport de Lévis (suite)

M. Picard: Merci, M. le Président. Je vais reprendre le sujet du sous-financement chronique de la ville de Lévis concernant son transport en commun. Tout à l'heure, M. le ministre indiquait que la municipalité avait fait sa part: oui, avec les nouveaux élus municipaux. Maintenant, nous avons atteint un financement adéquat par la ville, mais il faut comprendre avant tout, M. le Président, que ce sont les mêmes citoyens qui paient des taxes municipales.

M. Després: ...

M. Picard: Oui?

M. Després: Je m'excuse, il y a tellement de bruit que je ne vous entends même pas.

Le Président (M. Tomassi): Oui, oui, on va attendre...

M. Picard: C'est bien, M. le ministre.

M. Després: Recommencez si vous voulez.

Le Président (M. Tomassi): ...

M. Després: Même ça ne compte pas, M. le Président, son temps, je n'ai absolument... il y avait tellement de bruit que je n'entendais même pas ce que le député... On va lui permettre de recommencer.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Chutes-de-la-Chaudière, si vous voulez recommencer.

● (11 h 30) ●

M. Picard: Oui, M. le Président. Donc, je reprends concernant le sous-financement chronique du transport sur la Rive-Sud de Québec, c'est-à-dire la ville de Lévis. Tout à l'heure, le ministre indiquait que la municipalité faisait maintenant sa part au niveau du financement. C'est vrai, c'est vrai, et c'est une bonne chose, mais il faut comprendre que les citoyens, là, ils n'ont pas un portefeuille municipal, provincial, donc, pour eux, c'est de l'argent qu'ils donnent. L'argent qu'ils donnent aux droits d'immatriculation, c'est pour le financement du transport en commun sur la Rive-Sud de Québec.

Tout à l'heure, le ministre nous indiquait qu'il y avait d'autres situations où il y avait un calcul qui se faisait. Moi, je prends tout simplement la Loi sur les transports, Financement [des] services de transport en commun.

Une voix: ...

M. Picard: À l'article 88.6, M. le Président, on dit: «Chaque organisme [...] de transport en commun reçoit [...] la part attribuable à sa région sauf ceux dont le territoire est compris dans celui de la Communauté métropolitaine de Québec qui se partagent la part attribuable à ce territoire.»

Et on dit que c'est le gouvernement... l'alinéa suivant, on dit: «Le gouvernement prévoit, par règlement, le critère de répartition [...] attribuable à la Communauté métropolitaine de Québec [et] entre la Société de transport de Québec et la Société de transport de Lévis.»

Tout à l'heure, le ministre aussi nous indiquait qu'avec les nouveaux programmes, là, pour l'achat d'autobus, le nouveau Programme d'infrastructure, la Société de transport de Lévis pourra financer ses acquisitions. Mais, à ma compréhension — peut-être que je suis dans l'erreur — je ne pense pas que ça va régler l'iniquité, ça va être les mêmes règles pour toutes les sociétés de transport au Québec.

Et, en terminant, M. le Président, j'aimerais que le ministre note que, dans le plan de transport 2002-2008, rédigé par la... le *Plan de transport de [...] Chaudière-Appalaches*, rédigé par le ministère des Transports, à la page 48, là, on vient dire: «La Direction de [...] Chaudière-Appalaches et ses partenaires dans l'organisation du transport en commun sur le territoire de la ville de Lévis s'entendent sur l'importance de revoir la répartition des droits versés au Fonds des contributions des automobilistes...»

Donc, le ministère des Transports, la Direction régionale de Chaudière-Appalaches a produit un document — ce qui est le plan stratégique de 2002-2008 — disant qu'il faut revoir... Nous sommes rendus en 2006, et rien n'a été fait.

M. le Président, la solution est bien simple: le ministre devrait tout simplement appeler le projet de loi n° 199. Même je peux le retirer s'il veut le présenter, je n'ai pas de problème avec ça. Moi, le seul but: je voudrais que l'iniquité vécue par les gens de Lévis soit réglée une fois pour toute.

Et, M. le Président, en terminant, ce projet de loi, le projet de loi n° 199, a reçu des appuis importants des acteurs économiques de la ville de Lévis. Je cite le Mouvement Desjardins, la chambre de commerce, la Société de développement économique de Lévis.

Donc, tout simplement, M. le ministre, quand allez-vous régler la situation? Et, si oui, le plus vite possible.

Et quel montant les gens du réseau de transport pourront obtenir pour pouvoir développer adéquatement? Parce que tout ce sous-développement-là du réseau de transport de Lévis donne une pression supplémentaire sur le réseau. Dans le document qui émane de la direction régionale, on indique que le sous-financement fait que les infrastructures actuelles se dégradent plus rapidement, c'est-à-dire l'autoroute 20 et l'autoroute 73.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Chutes-de-la-Chaudière. Je voudrais saluer un ancien de nos collègues, M. Robert Thérien, qui est rentré ici, dans la salle, l'ancien député de Bertrand, je crois, M. Thérien. Alors, M. le ministre, la parole est à vous.

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président. Il faut donner une chose au député des Chutes-de-la-Chaudière: c'est un homme constant, puis il défend très bien le dossier du transport en commun, comme ma collègue la députée de Lévis, qui m'en parle régulièrement, le fait aussi très bien.

D'abord, premièrement, pour préciser une chose, on n'aurait pas besoin... Quand vous parlez de la formule de financement, il n'y a pas besoin de projet de loi pour déposer... Donc, même si vous avez déposé, ça ne prend pas un projet de loi nécessairement pour changer effectivement la formulation.

Ceci étant dit, je pense que la ville de Lévis — vous l'avez dit — c'est vrai, cette année, a investi plus dans son transport en commun, et il faut qu'elle continue à investir plus. Parce que quand je regarde effectivement ce que la ville de Québec met pour son transport en commun, c'est 106,27 \$ par citoyen, qu'elle investit, la ville de Lévis en met 24,80 \$. Donc, naturellement... Et je pourrais faire le ratio pour chacune des municipalités pour s'apercevoir qu'effectivement la ville de Lévis commence seulement... et c'est la première année qu'elle investit, qu'elle démontre réellement qu'elle doit investir, et ça fait partie... C'est à elle à se donner cette priorité-là, d'investir. Ce n'est pas le gouvernement du Québec qui va investir pour la municipalité, elle se doit d'y croire. Je pense qu'elle est dans la bonne direction, M. le député, parce qu'elle a fait une démonstration, cette année, qu'elle voulait y démontrer plus d'importance par rapport à ça.

Lorsqu'il me parle d'iniquité, je pourrais lui donner facilement... quand je lui dis cette formule-là... Et vous me dites: C'est les seuls, je ne veux pas parler d'iniquité, mais quand vous dites exactement... Je vais vous prendre... la Société de transport de Laval, où on perçoit l'équivalent de 12,4 %, hein, et qu'elle reçoit dans les faits, même si on perçoit sur son territoire 12,4 % en droits d'immatriculation, elle reçoit 4,8 %. Tout ce qui est... entre autres, les CIT, les OMIT, sur lesquels on leur perçoit 31,6 %, elles reçoivent 2,7 %. Donc, je pense que ce n'est pas de cette façon-là qu'il faut la voir.

J'ai dit tout à l'heure qu'on s'était donné des instruments pour revoir effectivement le financement des sociétés de transport. Il y a d'ailleurs la SOFIL, sur laquelle elles vont bénéficier... ils sont capables d'acheter des nouveaux autobus; au lieu de les financer puis que ça leur coûte 50 %, ça va leur en coûter 15 %. Et ils peuvent déjà en partie renouveler une bonne partie de leur flotte. Juste cette année, elles peuvent se permettre d'acheter huit nouveaux autobus sur lesquels elles vont

payer 15 % au lieu de 50 %. Je ne sais pas si vous le savez, mais, dans votre budget d'exploitation, vous devez, même si vous empruntez, tout de même rembourser une partie du capital et d'intérêts à chacune des années; je vais vous dire que ça leur permet déjà de faire un pas dans la bonne direction. Quand on parle de services aux citoyens, déjà d'avoir des autobus qui sont neufs leur permet de faire ça.

Deuxièmement, j'ai dit à la mairesse, j'ai dit au président, j'ai demandé aux gens du ministère, et ils travaillent ensemble pour travailler effectivement tout ce qui concerne les mesures du plan triennal d'immobilisations qui peut concerner le développement de Lévis, qui, je dirais, qui est effectivement — elle, et d'autres endroits, elle n'est pas la seule — où je dirais qu'il y a un peu un sous-développement auquel les municipalités n'ont pas toujours cru, donc sur lesquels... À partir du moment où elles font des efforts, on va faire nos efforts aussi de regarder avec eux.

Troisièmement, en ce qui concerne le financement au sens large, la politique de financement de transport en commun sera déposée prochainement, sera déposée prochainement, sur laquelle on va permettre, je dirais, aux sociétés de transport, même si la responsabilité du gouvernement... Je le répète, la responsabilité du gouvernement, ce n'est pas les budgets d'exploitation des sociétés de transport, c'est les immobilisations par lesquelles on vient aider quand les sociétés de transport décident eux-mêmes de mettre — et ce n'est pas dans le cas de Lévis; de mettre — la gratuité pour les étudiants ou de se donner un certain nombre de mesures. C'est facile de prendre un certain nombre de mesures puis après ça de venir frapper à la porte puis de dire: On a besoin de financement comme société de transport. Elles font des choix, en termes de services à la clientèle, auxquels elles doivent assumer et prendre leurs responsabilités.

Mais je vous dirais que, dans la nouvelle politique, on va venir redéfinir le cadre de financement auquel on va permettre aux sociétés de transport, je pense, d'avoir de l'oxygène, de connaître un cadre dans lequel... quelles sont les règles qui va bien définir quelles sont les responsabilités du gouvernement du Québec, quelles sont les responsabilités des sociétés de transport.

Mais ce que je peux vous assurer en conclusion, c'est que les trois moyens qui sont là, qui sont le plan triennal d'immobilisations qui était dans le budget, 1,5 milliard d'annoncé pour le transport en commun... il y en a effectivement pour toutes les sociétés de transport, Lévis va avoir sa part. Elle a la SOFIL qui lui permet de renouveler ses immobilisations, ce qui est très important dans son cas, très important dans son cas, et la nouvelle politique. Ce que je peux vous garantir, c'est que les trois additionnés, elle a beaucoup plus de moyens pour faire son développement de transport en commun qu'elle avait voilà deux ans, puis voilà cinq ans, puis voilà 10 ans.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le ministre. Alors, je vais aller du côté ministériel. M. le député de Mille-Îles, qui n'avait pas eu le temps de reposer une deuxième question. La parole est à vous.

Investissements immobiliers en 2005 pour la ligne de train de banlieue jusqu'à Saint-Jérôme

M. Clermont: Je voudrais poser la question à M. Joël Gauthier. Est-ce qu'il est ici encore ou...

Une voix: ...

M. Clermont: C'est bien.

Des voix: ...

M. Clermont: M. Gauthier, écoutez, tout à l'heure on a parlé, et je ne veux pas m'allonger tellement sur ça, sur le train de banlieue qui s'en vient pour le nord, Terrebonne, et tout ça. Je peux juste vous dire, en tant que député, je suis un petit peu même jaloux parce que j'aurais bien aimé ça qu'il passe à Laval, mais ça va être peut-être pour les prochaines fois. Mais j'ai dit aux gens de l'opposition que je suis bien content pour eux autres, et aussi pour mon président qui est sûrement très content de ça.

Ma première question, M. Joël Gauthier: Quels ont été les investissements immobiliers en 2005 exactement, sur les investissements pour le train, en 2005?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Mille-Îles. Et, nous aussi, dans l'est, on est jaloux que le métro soit à Laval. Alors, M. le président de l'AMT.

● (11 h 40) ●

M. Gauthier (Joël): Merci. Alors, M. le député de Mille-Îles, en 2005, si j'exclus la portion des travaux, là, qui sont attribuables uniquement au métro de Laval, là, alors je l'exclus parce qu'il y a eu des sommes importantes qui ont été dépensées, là, par l'AMT. Au 31 décembre 2005, là, il y a 599 millions de dollars qui ont été dépensés, et, dans les projets qui sont terminés en 2005, on a pour 58,6 millions. Parmi ces projets-là, si vous me permettez, là, je peux vous en énumérer certains.

Alors, il y a eu l'acquisition et la mise en service de 22 voitures de train de banlieue à deux étages neuves qui ont été mises en service, en partie sur la ligne Montréal-Dorion-Rigaud mais en partie aussi, pour la rive nord, sur la ligne de Blainville. Ces 22 voitures-là, dois-je le rappeler, ont été achetées et mises en service pour remplacer des voitures de train qui dataient de 1953. Il y a eu l'acquisition — on y a fait référence tantôt à une question de votre collègue de... du député de La Prairie, là; l'acquisition — d'une emprise ferroviaire pour le tronçon de Saint-Jérôme et le début des travaux... les travaux de la construction d'une nouvelle voie entre Blainville et Saint-Jérôme, l'aménagement permanent d'un stationnement incitatif dans le secteur Pincourt et Terrasse-Vaudreuil, il y a eu tout l'aménagement de refaire de façon permanente la gare du secteur Lachine, il y a eu le prolongement du service de train de banlieue de Delson jusqu'à Candiac, ouverture d'une gare à Candiac, construction d'un stationnement incitatif.

Chez vous, sur votre territoire, sur le territoire lavallois, peut-être pas nécessairement dans votre comté, là, il y a eu l'agrandissement... on est passés de 300 places de stationnement à près de 750 places de stationnement à la gare Sainte-Rose et aménagement permanent, donc asphaltage. Il y a eu évidemment l'inauguration du terminus Côte-Vertu aussi, terminus d'autobus qui est connexe à la station de métro Côte-Vertu et qui dessert principalement les autobus de la Société de transport de Laval qui prennent des passagers sur le territoire lavallois et qui les amènent à la station Côte-Vertu.

D'autre part, toujours en 2005, il y a 213,1 millions de dollars qui ont été engagés dans la réalisation de projets qui sont en cours mais non terminés, donc prolongement du métro vers Laval, contribution de l'AMT au programme Réno-système. Réno-système, ça, c'est la rénovation des systèmes dans le réseau de métro de Montréal; il y a une contribution de 38,9 millions qui est faite par l'AMT dans ce projet-là. Allongement des quais à la gare de Pointe-Claire, révision et réaménagement, remise à niveau des voitures de train que, nous, on appelle les séries 900 mais qui sont des voitures mezzanines à deux étages qui datent de la fin des années soixante-dix, si je ne m'abuse, là, qui étaient en service sur la ligne Blainville. Alors, il y a un contrat qui a été donné pour leur redonner... les rajeunir.

Alors, ça fait le tour, là, grosso modo des principaux projets d'immobilisations réalisés en 2005 ou en cours de réalisation.

M. Clermont: J'avais une petite question, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Mille-Îles, il reste cinq minutes. Alors, vous pouvez y aller.

Améliorations prévues à la voie réservée sur l'autoroute 25

M. Clermont: La voie réservée pour l'autoroute 25, pourriez-vous m'en parler. La voie réservée pour l'autoroute 25, pouvez-vous me parler de ça? Pour 2006, y a-tu quelque chose qui peut être réalisable, ou l'année 2006, ou non?

M. Gauthier (Joël): Vous faites référence à la voie réservée déjà existante, hein, sur l'autoroute 25?

M. Clermont: C'est ça.

M. Gauthier (Joël): O.K. Il y a une problématique particulièrement dans votre secteur, là, il y a une problématique de congestion pour la pointe du soir. Alors, nous avons effectivement — puis je vous remercie pour la question, parce que je l'avais oubliée, nous avons — entrepris, en 2005, les études, en collaboration avec les autorités du ministère, pour prolonger ou devancer cette voie réservée là pour que les autobus et les covoitureurs n'aient plus à subir le bouchon de circulation. Donc, elle sera prolongée, et effectivement les plans et devis sont faits, et on devrait être en appel d'offres au cours des prochaines semaines, pour réalisation en 2006. Alors, la réponse, c'est oui pour 2006.

Il y a évidemment une autre voie réservée dans le cadre de ce qu'on appelle l'autoroute 25, là, qui sera intégrée, vous la connaissez, sur l'éventuel pont de la 25, là.

M. Clermont: Celle que je vous parle, là, c'est celle sur la 25 qui débouche à l'école Leblanc, là, si vous voulez, c'est ça qui va être agrandi pour arrêter d'avoir le monde en trafic tout le temps, pour les autobus, et tout ça. Ça, ça va être fait cette année?

M. Gauthier (Joël): Ça, ça va être fait cette année, et elle va être prolongée vers l'ouest; elle va surtout servir à la pointe du soir, là, quand les gens reviennent. Mais les plans

et devis sont faits, l'appel d'offres devrait partir au cours des prochaines semaines, pour réalisation cette année.

M. Clermont: Merci.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Mille-Îles. Et je commence à être jaloux de Laval. Alors, M. le député de Gatineau.

Solutions de rechange proposées en transport par suite de la hausse du prix de l'essence

M. Lafrenière: Oui. Ma question sera pour M. Gauthier. En restant dans l'actualité, là, pendant la hausse des prix de l'essence, qu'offrez-vous comme alternative aux personnes qui ne souhaitent pas utiliser leurs voitures?

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

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Évidemment, vous ne serez pas surpris que je vous dise qu'on va leur recommander d'utiliser les réseaux de transport en commun qui existent dans la province, là, parce que la situation, l'augmentation du coût de l'essence, là, n'est pas limitée aux territoires de l'AMT puis à la Communauté métropolitaine de Montréal, mais est vécue sur l'ensemble du territoire.

Le Québec, et je pense qu'il faut le souligner, le Québec a un réseau de transport en commun, là, les différents exploitants, qui est extrêmement performant. La part de marché, les utilisateurs du transport en commun au Québec, est la plus élevée au Canada, et ça, je pense qu'il faut le souligner. Et il y a beaucoup d'impacts à ça, mais il y a beaucoup d'impacts qui sont positifs, un, parce qu'on utilise les réseaux de transport en commun, donc on améliore la qualité de l'air et on améliore la qualité de notre environnement, mais, ceci étant, je tenais à le rappeler en préambule, en préambule à votre question.

D'autre part, il faut aussi sensibiliser les citoyens. Un citoyen ou un couple qui vit en banlieue puis qui possède deux automobiles, là, évidemment l'augmentation du coût de l'essence, là, va chercher plus d'argent dans leurs poches. Mais il n'y a pas juste l'essence, quand on parle de l'utilisation d'une automobile, là, pour un couple qui vit en banlieue puis qui a deux automobiles, les estimés qui ont été faits par des professionnels estiment que c'est 18 000 \$ par année qui va devoir être consacré par le couple: essence, paiement de l'automobile ou location d'automobile. Il y a l'essence, il y a l'assurance, la dépréciation.

Alors, tout ça, nous, nous amène à dire qu'il faut mieux communiquer les coûts de l'utilisation de l'automobile, puis on n'est pas contre l'automobile, sauf que peut-être qu'un cocktail transport, là, une automobile pour un couple, là, associé à des mesures de transport, améliorer le covoiturage, s'assurer qu'on puisse mieux desservir dans l'offre de service en transport en commun mais aussi par un réseau de covoiturage, ça pourrait faire en sorte d'avoir un bénéfice direct dans les poches, là, des contribuables et des citoyens.

Finalement, en réponse à votre question. Évidemment, le gouvernement a annoncé des mesures dans le budget, le budget du ministre des Finances récemment, qui devraient favoriser une augmentation de l'utilisation du transport en commun par la déductibilité à 200 %, là,

déductibles de transport qui sont remboursés par les employeurs. Nous, on salue cette mesure-là, et on espère, au cours des prochains mois, là, des prochaines semaines, des prochains mois, aussi pouvoir lancer — je ne veux pas vous donner un scoop — mais une initiative audacieuse, audacieuse pour la région métropolitaine, des utilisateurs de transport en commun, pour favoriser encore une émergence puis un accroissement de la clientèle.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. Gauthier. Et le bloc de temps est terminé. Je vais aller du côté de l'opposition, M. le député de Beauharnois... M. le député de Masson, pour rebalancer le temps, là, c'est une période de cinq minutes, de part et d'autre, de votre côté et du côté de l'ADQ. Si l'ADQ ne prendra pas son cinq minutes, le cinq minutes s'ajoutera à votre temps. Alors, M. le député de Masson.

Autoroute 30, à Montréal (suite)

Conformité du tracé sud avec les obligations imposées à l'Administration par la Loi sur le développement durable

M. Thériault: Merci, M. le Président. D'abord, je voudrais souligner que j'ai apprécié la sobriété du ton du ministre lorsqu'il a donné en réponse au député de Mille-Îles, une réponse, je dirais, assez tempérée quant aux coûts du métro de Laval qu'on se rappellera que, selon le fonctionnement et l'évaluation et le processus d'évaluation des coûts d'un dossier... Je lui avais posé la question l'année dernière, les gens m'avaient répondu effectivement. Quand on pense que l'intention annoncée en 1998, là, c'est cinq ans plus tard dans les Maritimes, là, par rapport à la réalisation, alors qu'il y ait effectivement des coûts différents, là, déjà, d'entrée de jeu, c'est tout à fait quelque chose de l'ordre du processus normal. Toutefois, je rappellerais que sa collègue de Lavolette avait, à un moment donné, juré que ça ne dépasserait pas 500 millions; on est rendu à 800.

● (11 h 50) ●

L'idée, ce n'est pas de revenir pour dire: Ah, c'est effrayant. L'idée, c'est de dire qu'au fond ou on doit réviser totalement le processus d'estimation des projets que l'on annonce ou on fait de la petite politique. Or, moi, je pense que, quand on ne veut pas faire de la petite politique, bien c'est les mêmes personnes qui sont derrière le ministre, là, qui étaient là en 1998... Et, quand on respecte le travail des professionnels en matière de transport, bien, je me dis, c'est eux autres qui écotent, d'une certaine manière, et c'est toute la classe politique, quand on fait ça, qui écote aussi. Puis après ça on se questionne à savoir comment ça se fait, comment ça se fait que la population est en bris de confiance quant au politique?

Ceci étant dit, quand j'entendais le député de La Prairie tout à l'heure dire: Non, non, non, ce n'est pas à peu près 500 millions, la 30, là. Bien, ici, là, les informations rendues publiques par le ministère des Transports: tracé sud incluant le tronçon Jean-Leman, 174 millions, plus 10 km en construction sur route 132, 52 millions, plus possibilité de boulevard urbain sur la route 132, 5 km, 40 millions, ajouter échangeur A-30, route 132, pont Mercier, 30 millions, plus expropriations des terrains ciment Lafarge, 150 à 350 millions. On évalue entre 450 à 650 millions le projet. Bon.

Alors, il faut dire ce qu'il faut dire, là, là. Et j'entends la députée nous dire: Non, non, non, ce n'est pas de cet ordre-là. Peut-être que le ministre pourra me corriger, là, ces informations-là viennent de son ministère. Moi, ce qui a attiré mon attention, c'est quand le ministre nous dit: Le tracé sud n'a rien à voir avec des enjeux électoraux, le tracé sud est lié à une décision du Bureau d'audiences publiques en environnement, sans pour autant dire que ce rapport du BAPE, parmi tous ceux que j'ai pu lire dans ma vie, est un des plus mitigés, hein?

C'est-à-dire qu'en quelque part préférentiellement le tracé sud, mais il n'y avait pas des objections absolument épouvantables pour dire que le tracé nord était impraticable. C'est ça, la réalité. Or, à la lumière de la loi que l'on vient de voter, la loi n° 118, et les principes de développement durable qui doivent être respectés maintenant par l'administration publique, moi, j'aimerais ça que le ministre puisse me dire s'il considère que la loi n° 118 et les principes, les 16 principes, sont respectés avec le tracé sud.

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

M. Després: M. le Président, premièrement, pour dire au député: Peu important les projets, ce qui n'est toujours pas évident, peu importe qui les fait, c'est toujours à quelle étape au fond le projet est annoncé.

Et on sait que bien souvent, peu importe le gouvernement, l'annonce des projets n'est pas toujours faite à la même étape. Des fois, oui, le ministère a eu le temps de travailler le dossier et de préparer le dossier, d'en faire une certaine évaluation. Encore là, je le dis toujours, la marge d'erreur qui est l'évaluation la plus réelle est celle... lorsqu'on est rendu en appel d'offres. C'est sûr que, rendu là, la marge d'erreur n'est plus tellement grande. On ne se trompe plus tellement, effectivement, entre la fin des travaux puis l'appel d'offres. On joue à 1 % ou 2 % de marge d'erreur.

Vous avez parlé tantôt du dossier du métro. La seule parenthèse que j'y ai faite, ça en est un projet sur lequel le projet a été annoncé beaucoup... avant même que les gens du ministère aient eu le temps de faire une évaluation, tellement rapidement qu'on sait que l'ensemble des métros — c'est ce que je disais — coûtent environ en moyenne — il y en a une que c'est plus haut, il y en a une que c'est plus bas — mais vite, la moyenne, quand on prend tous les projets qui existent dans le monde, c'est à peu près 150 millions du kilomètre.

Donc, on voyait immédiatement... même si on n'a pas travaillé sur des plans et devis, mathématiquement, il y avait une problématique. Mais encore là chaque projet peut avoir ses difficultés, tout dépendant d'où vous faites les projets, puis des contraintes auxquelles vous êtes confrontés dans la situation, que ce soit un métro, que ce soit une route, que ce soit le dossier de la 30, qui est un dossier qui est fort complexe sur lequel il faut constamment... je dirais, dans ce genre de projet là, qui sont des projets complexes sur lesquels il faut toujours, effectivement, être prudent.

Mais, ceci étant dit, ce que je sais, et je l'ai dit dans mon introduction — oui, vous avez raison — quand je dis: Le rapport du BAPE permet ce dossier-là, permettait effectivement d'autres scénarios, et que nous avons fait, nous, un choix sur lequel on avait une tendance. Si le BAPE par contre avait dit: Il n'est aucunement question,

on aurait probablement remis en question notre prise de position, même si à première vue on peut favoriser, comme vous, vous le faites sûrement comme député, vous favorisez un certain nombre de choses de vos électeurs, qui fait que des fois il y en a qui ont le même point de vue, mais vous avez bien souvent un autre point de vue. Ce que je sais, c'est que ça a respecté le processus effectivement de consultation du Bureau d'audiences publiques d'environnement, de ce que la loi prévoit. Il y a eu consultation. Oui, le gouvernement a fait un choix, et nous allons de l'avant avec ce choix.

Vous avez identifié le volet de l'expropriation. J'entendais le député, votre collègue, mentionner dès le départ les coûts... je ne veux pas m'avancer, je sais juste que c'était... dans ma tête, ça a sonné que c'était beaucoup trop élevé par rapport à ce qu'il avait... mais encore là la négociation s'exerce quand on parle de Laforge, Laforge, ça s'exerce présentement. Donc, difficile, entre vous puis moi, autant pour les gens qui sont ici, du ministère, qui sont les spécialistes, de donner le coût. On est dans une période de négociation d'expropriation. Donc, c'est à ce moment-là qu'on va connaître effectivement le vrai coût, qui fait que ça pourra varier effectivement, quand vous donnez des chiffres, hein, mais qu'il y a un écart presque de 100 millions, je pense, que vous avez donné, ou de 50, je ne me rappelle pas, là, exactement. 150 millions, je pense, vous avez dit... 150, 300. La réalité, entre vous puis moi, difficile, aujourd'hui, de m'identifier puis vous dire: C'est tant que ça va coûter, on est en train de le négocier. Mais tout ça pour vous dire qu'effectivement, peu important les projets, vous savez que de l'expropriation, il en existe sur à peu près tous les grands chantiers au Québec, mais c'est réellement quand on avance dans les projets qu'on peut, et qu'on connaît, et qu'on définit mieux effectivement les projets.

Mais je vais vous dire une chose: Moi, j'ai demandé même, quand je suis arrivé dans mes responsabilités, aux gens du ministère, parce que c'est quelque chose qui me frappait, de voir comment on pouvait mieux travailler dans la précision, que, lorsqu'on annonce des projets, je vous dirais, d'avoir la meilleure approximation, parce que ça reste des approximations, peu importe le projet, comment on devait... et j'ai demandé aux gens du ministère qu'on se penche là-dessus à partir du moment où on annonce des projets. Mais naturellement ce n'est pas nécessairement évident, parce que, comme je vous dis, tout dépendant à quelle étape. Avez-vous les plans et devis dans vos poches quand vous le faites? Avez-vous effectivement, par rapport à l'expropriation, le type de commerce? Pas toujours évident comment ça va finir. Mais je vous dirais que, moi, je suis sensible à ça, puis j'ai demandé depuis mon arrivée... Je ne vous dis pas... On n'a pas de nouvelle formule à ce moment-ci, mais qu'il fallait faire une réflexion là-dessus pour l'ensemble des projets quand le gouvernement annonce en matière de transport ou de transport en commun.

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

Différence de coûts estimés entre le tracé nord et le tracé sud

M. Thériault: Les chiffres qui circulent actuellement, là, j'ai fait une énumération tout à l'heure, on

peut enlever la dernière partie, là, au bas mot, tracé sud, 450 millions, et les chiffres déposés en Cour supérieure, là, par le ministère par rapport au tracé nord, c'étaient autour de 217 millions. C'étaient 217 millions. Est-ce qu'on est en train de nous dire que cette évaluation-là n'était pas à point et qu'au fond il n'y a pas ce décalage, là, entre le tracé sud et le tracé nord, en termes de coût, au moment où on se parle?

Et d'autre part j'aurais aimé que le ministre ou le ministère éventuellement nous dise en quoi le tracé sud respecte davantage cette loi n° 118 que nous venons d'adopter à l'Assemblée nationale quant aux 16 principes qui doivent être respectés par l'administration publique. Ce n'est quand même pas rien, des terres agricoles, hein, les meilleures d'ailleurs du Québec, et puis qu'on décide d'en scraper une partie.

M. Després: Bien, je vous dirais là-dessus que c'est toujours...

Le Président (M. Tomassi): ...pour bien comprendre, là.

M. Thériault: Donc, il y a deux choses, hein? Les coûts, la différentielle de coûts, là, est-ce que ces chiffres qui circulent sont vraiment inexacts? Puis ensuite l'application de la loi n° 118, rapidement.

Le Président (M. Tomassi): Alors, la période de cinq minutes qui était accordée du côté de l'opposition est terminée. Je vois que le député de Chutes-de-la-Chaudière me fait signe qu'il vous donne généreusement son temps à vous. Alors, M. le ministre, vous pouvez répondre, et ça fera une période de 10 minutes pour le parti de l'opposition.

● (12 heures) ●

M. Després: Je peux dire deux choses au député, et je reviens exactement là-dessus: Tout dépendant à l'étape. Quand vous êtes à l'étape où vous parlez du coût de 217 millions, ça, c'est un bel exemple où il y a... vous êtes carrément à l'étape très préliminaire. Il n'y a pas de plan, il n'y a pas de devis dans le coût de réalisation de ce projet-là, à ce moment-là. Ce que je vous dis, c'est que, les coûts, on les connaîtra, et, là-dessus, quand effectivement la négociation sera terminée, entre autres sur l'expropriation; c'est là qu'on connaîtra le coût. Mais il y a une chose qui est sûre, à 217 millions, c'était définitivement très sous-estimé. Ça, c'est évident, parce qu'on était à l'étape carrément préliminaire, avec aucun plan, aucun devis, alors que, là, présentement, nous sommes beaucoup plus rendus à l'étape d'évaluation. On n'est pas rendus à l'étape du processus d'appel d'offres mais d'une évaluation qui est beaucoup plus juste. Encore là, on parle d'estimation.

Conformité du tracé sud avec les obligations imposées à l'Administration par la Loi sur le développement durable (suite)

Pour le volet... deuxième volet que vous avez abordé pour les terres agricoles, je vous dirais que c'est toujours un débat qui est très, très sensible, entre vous puis moi, à partir du moment qu'on touche à ces évaluations-là. Ce que je peux vous dire, c'est que... Et d'ailleurs la CPTA, que mentionnait votre collègue tout à l'heure, ça fait partie de son rôle. À partir du moment où, elle, elle

a un scénario qui ne touche pas aux terres agricoles, c'est évident qu'elle émet un avis, hein, du scénario qui ne touche pas aux terres agricoles puis c'est tout à fait normal qu'elle le fasse ainsi.

Mais je vous dirais que, dans la protection des terres agricoles, on s'assure que, quand il y a une décision comme celle-là qui est prise, elle est prise en respectant encore là des scénarios. Nous ne serions pas allés de l'avant au-delà qu'on avait un choix effectivement, comme tous les citoyens font des choix qui fait qu'ils sont pour ou contre quelque chose, je vous dirais qu'on l'a fait dans une vision tout de même où le processus par rapport au Bureau d'audiences publiques le permettait, on ne va pas à l'encontre. Puis c'est la mission du Bureau d'audiences publiques en environnement de se pencher là-dessus, sur toutes les opinions qui sont émises. Donc, on est conscients de ça. Ce n'est pas des décisions qui seront faciles prendre, quand vous avez ce genre de décisions là à prendre, mais il faut que vous le regardiez dans sa globalité, M. le Président.

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

M. Thériault: Merci. Faisons une hypothèse, mais vraiment une hypothèse, là, mettons que ça coûte la même chose. Admettons, hypothèse. 30, 40 ans auparavant, le tracé nord a fait, a créé un développement, un développement urbain. Les gens se sont installés autour de ça, et on a créé donc un aménagement urbain autour de ce tracé-là. Est-ce que vous pouvez vous engager aujourd'hui à me dire qu'il n'y aura pas le même phénomène? Parce que c'est une chose de faire un tracé, mais qu'est-ce qu'il engendre par après, 30 ans plus tard... Est-ce que vous avez prévu que cela n'arrivera pas? Parce que, là, on va empiéter pas à peu près, là. S'il arrive ce qui est arrivé au tracé nord pendant 30 ans avec le tracé sud, là on ne parle pas juste de passer, là, dans le sud, là, une autoroute, là. Vous savez ce que je veux dire, là.

M. Després: Je comprends très, très bien. Je vous dirais qu'en même temps l'idée du tracé nord avait elle aussi ses préoccupations. D'ailleurs, il aurait fallu faire une autoroute qui aurait été en dépression, techniquement aussi difficile à faire. Et, si vous regardez, parce que vous me semblez avoir lu le rapport du BAPE, Bureau d'audiences, il y a une condition qui fait effectivement qu'il y a des travaux en parallèle qui doivent s'effectuer dans le cas de l'autoroute 132; ce qui se fait. Les travaux sont déjà en cours... l'année dernière, cette année, l'année prochaine, qui s'intègrent effectivement, ces travaux-là, qui sont beaucoup mieux. On a prévu aussi de limiter les accès, je vous dirais, entre la 132 et l'autoroute du sud. Il y aura toujours, effectivement, un ajustement puis une préoccupation à partir... quand vous me parlez de l'aspect du développement économique, mais en même temps je vous dirais: Est-ce qu'on se doit d'empêcher de faire du développement? Moi, la réponse, je pense que non. Je pense qu'avec ce qu'on fait comme travaux, qui était une exigence de la part du BAPE: de faire des travaux sur la 132, je pense qu'on va conserver cette activité-là. Et, quand vous êtes dans des projets comme ceux-là, il y aura toujours... C'est un peu le même principe que toute la transition entre le commerce que nous avons, ces axes

sur les artères, M. le député, de centres-villes ouverts, et, du jour au lendemain, on est allés dans les aires qui sont fermées. Je vous dirais que, nous, on pense qu'on n'empêchera pas, on ne tuera pas le développement économique; bien au contraire, on va permettre le dés-engorgement avec l'autoroute 30 d'effectivement du secteur du Grand Montréal. Et je vous dis que le choix que nous avons fait est un choix qui est responsable, qui respecte les audiences publiques, qui respecte la vision qu'on peut avoir du développement économique.

M. Thériault: Ce que...

Le Président (M. Tomassi): Ah! c'est terminé. Or, vous aurez la chance d'y revenir. Je vais changer de bloc, du côté du parti ministériel pour une période 15 minutes, M. le député de La Prairie.

M. Dubuc: Oui. Merci, M. le Président. Je veux éclaircir des points, là. À un moment donné, je veux rien qu'éclaircir des points. On parlait de chiffres tantôt, là, et puis, quand je parle de chiffres, là, je me renseigne à qui de droit, puis je dis les chiffres que j'ai à ce moment-là, puis que je donne exacts.

Il y a une chose que... à un moment donné, il faut être à l'écoute, là. Bon. Quand on parle des coûts, là, à un moment donné, on peut parler... il ne faut pas mêler les pommes puis les oranges, là. Quand on parle de la 132 puis on parle de la 30, là, on parle de deux dossiers qui sont différents. Le dossier de la 30, c'est une chose, puis, à un moment donné, on en a toujours parlé, à un moment donné, dans le dossier de la 30 original, du rapport du BAPE. On se comprend bien? Puis corrigez-moi, M. le sous-ministre, vous êtes au courant du dossier aussi, on ne parlait pas de la bretelle de Jean-Leman; à un moment donné, quand on s'en venait sur la 30, on faisait — si vous vous en souvenez bien, M. le député de Beauharnois; on faisait — le rond-point, on reprenait la 15, puis on retombait sur la 30. Puis ça, c'était le dossier original de la 30. Puis ça, on parlait de 135 millions, 135 millions. C'est sûr que ça varie, les coûts, à un moment donné, les années passent, puis on est au courant que ça peut changer un petit peu. Mais c'est ça qui était le 135 millions dont on parle. Ça, c'était le rapport du BAPE, qui recommandait dans le temps...

Nous, on a fait différent, on a dit: Bien, ça prend... Puis le rapport recommandait ça, des travaux sur la 132. Ça, c'était une autre route complètement. On parle de deux choses, là. La route 132, de la 15 à la rue principale — puis corrigez-moi encore, M. le sous-ministre ou M. le ministre — on parlait de 55, 56 millions. C'est des travaux qu'on a besoin. Je le disais tantôt: On a un développement chez nous, il va se développer, puis on a besoin de deux routes. On est là.

Bien, il ne faut pas mêler les deux routes. Quand on dit, là: On va tomber à 500 millions ou à 450 millions, on refait la 132, puis, de la rue principale, on va faire ça en boulevard urbain, il y a encore des sous, ça va se faire. Mais il ne faut pas dire, là... Quand on parle de 400 millions, ce n'est pas ça. Je m'excuse, là, on va avoir deux routes, puis on va avoir Jean-Leman à ce moment-là, aussi des travaux qu'il fallait... qu'on a faits différents que la 30 recommandait. Ça fait que c'est sûr qu'il y a des coûts qui changent parce qu'on a changé des choses puis on a deux routes.

Ça fait que je voulais tout simplement éclaircir le point, là. Je ne veux pas dire des choses, moi, que... j'ai dit 135 millions, puis, à un moment donné, que je passe pour un menteur. Non, non. J'ai dit 135 millions, mes chiffres m'avaient été donnés dans le dossier qu'on parle, là, de la 30, du rapport du BAPE, dans le temps. Ça fait que je voulais rien qu'éclaircir des points sur ça, là. Quand vous parlez des coûts, là, je m'excuse, mais on parle de deux routes. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Ah, c'était plutôt un commentaire que des questions...

M. Dubuc: Oui, oui, c'est un éclaircissement, là.

Le Président (M. Tomassi): ...qu'une question. Je ne sais...

M. Dubuc: Je voulais donner un commentaire parce qu'à un moment donné, là, ma parole est là, puis je ne perdrai pas ma parole, là. Quand on dit de quoi, il faut le faire.

Le Président (M. Tomassi): Ah! Je ne sais pas si M. le ministre voudrait commenter le commentaire ou... Non? Ça va?

M. Després: Non, mais, écoutez, je peux me fier, voyez-vous, des fois des points de vue différents de députés qui viennent de différentes régions, mais naturellement je sais que le député connaît très bien son coin. Donc, juste dire: Tout à fait d'accord. Et ce qui est important, c'est qu'on va avoir une autoroute qui va contourner Montréal, qui va décongestionner, qui est attendue depuis... j'agaçais le député de Beauharnois, probablement avant son arrivée, et moi aussi... Donc, très heureux de ça. Et on va s'assurer effectivement que la 132 soit rénovée, et c'est ce que nous faisons, M. le Président.

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

M. Soucy: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Ils n'ont pas volé vos questions?

M. Soucy: Non, ils ne m'ont pas volé mes questions, j'en ai plusieurs. J'en avais par contre qui s'adressaient peut-être à l'AMT, mais évidemment c'est difficile...

Une voix: ...

M. Soucy: ... — oui, je vais y venir — mais il est difficile de ne pas commenter l'ensemble des propos qu'on entend en regard du développement.

Bien sûr que... Puis là je me plais à paraphraser un confrère africain d'il y a quelques années, mais je comprends la problématique qui est soulevée par le député de Masson, parce qu'on sait que «souvent la route du développement passe par le développement de la route». On l'a vu un petit peu ici, dans le secteur de Québec,

avec le développement de l'autoroute 73 en direction de Stoneham. On sait qu'en créant une autoroute, bien ça a amené le développement dans ce secteur-là.

Alors, je comprends la préoccupation des gens aussi en regard de l'autoroute 30, et toute la précaution qu'on doit prendre dans les autorisations par la suite parce qu'il y aura... C'est sûr qu'il y a une tendance, hein? Quand on a une route de construite, ça crée une tendance, puis, si ça crée un petit peu d'envie au niveau des développeurs... puis c'est tout à fait normal. Mais j'imagine que le ministère va le prendre en compte puis va s'assurer, comme certaines autres routes qui ont été développées depuis quelques années, qu'on va limiter le développement le long de ces nouvelles zones, de ces nouvelles routes là.

● (12 h 10) ●

Puis un autre élément aussi que je voudrais apporter, c'est à l'égard du développement agricole. On sait bien que l'agriculture, c'est une de nos bases économiques au Québec, puis une base très importante. Puis, quand on considère par contre qu'il y a des routes qui se sont développées bien avant qu'on parle de zonage agricole — le zonage agricole est arrivé dans les années soixante-dix, mais bien avant on a construit des routes. Quand on a construit l'autoroute 20 puis l'autoroute 40, là, coudon, on était sur des terres agricoles puis aujourd'hui il ne faudrait pas les défaire puis les remettre en culture. Alors, il y a des éléments dans la vie... à un moment donné, il faut prendre des décisions.

Puis bien sûr que, quand on parle de développement durable puis qu'on parle, oui, des fameux 16 principes, on doit savoir que, bien avant qu'on en vienne à établir des indicateurs en regard de ces 16 principes, chaque ministère devra élaborer une stratégie globale de développement à l'égard du développement durable. Mais, comme l'a si bien dit M. le ministre, à cet égard-là, c'est que oui, en déviant la circulation, en diminuant le temps de transit autour de Montréal, on va diminuer les gaz à effet de serre. Et je comprends que, je vous dirais, toute la problématique qui va rester après à mettre en compte et développer des indicateurs de développement durable, c'est tout un défi qui nous attend, on le convenait lors de l'étude du projet de loi n° 118. Parce que, quand on parle aussi... il y a un des principes puis, celui-là, c'est le plus, je vous dirais, celui qui va représenter le plus grand défi pour l'ensemble des spécialistes, c'est l'internalisation des coûts. Alors, quand on va se mettre à internaliser l'ensemble des coûts, qu'ils soient sociaux, économiques ou environnementaux... et d'autant plus les coûts économiques de l'ensemble des aspects, je vous jure que c'est un défi de taille.

Mais je pense qu'honnêtement le projet de l'autoroute 30 répond à bien des égards à plusieurs problématiques qui touchent le développement durable, et puis le développement durable, comme on le sait, M. le Président, inclut le mot «développement». Donc, c'est intéressant de savoir qu'à l'avenir... Je ne vous dis pas que ça ne se faisait pas, mais de façon plus, je vous dirais, cohérente à l'avenir, l'ensemble des acteurs, et des instances gouvernementales, et des organismes devront apporter dans leur réflexion cet aspect de développement durable, et les 16 principes sont là pour les guider évidemment. Mais c'est surtout la stratégie qui va être mise en place par chacun des ministères qui va faire en sorte qu'on va se diriger lentement mais sûrement vers le développement

durable pour s'assurer que l'ensemble de notre descendance, notre progéniture puisse jouir des mêmes produits dont on jouit aujourd'hui.

Alors, j'aurais maintenant des questions, M. le Président, pour l'AMT, parce qu'on les a fait venir ce matin, de façon particulière, alors je ne voudrais pas qu'ils soient venus pour rien. Alors, je vais laisser le temps, M. le Président, aux gens de l'AMT de se présenter.

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

Utilisation des surplus budgétaires de l'Agence métropolitaine de transport

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Alors, rebienvenue, encore une fois, aux gens de l'AMT. Tout récemment — je pense que c'est en avril, au début d'avril, là — l'AMT a déposé son rapport annuel, et ledit rapport a été approuvé par le conseil d'administration. Et ce que j'étais surpris et heureux d'apprendre, c'était qu'on a trouvé à l'intérieur de ce rapport-là, M. le Président, un sous-dépassement des dépenses en regard des revenus. Alors, vous aurez compris qu'on a généré des surplus.

Alors, ma question: Qu'est-ce qu'on va faire de ces surplus-là, et comment on va les distribuer? Est-ce qu'on va les affecter à du développement particulier? Mais j'aimerais ça vous entendre...

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

M. Gauthier (Joël): Alors, merci. Merci, M. le député de Portneuf?

Une voix: Portneuf.

M. Gauthier (Joël): Portneuf. Alors, merci pour votre question, et effectivement il y a un surplus budgétaire qui, selon les états financiers, a été réalisé pour l'année financière 2005. Nous, on est sur une année de calendrier, là, sur l'année civile, là, du 1er janvier au 31 décembre. Il y a aussi eu, pour vous rappeler votre mémoire, un surplus budgétaire pour l'année financière 2004 et il y a aussi eu un surplus budgétaire pour l'année financière 2003. Ça, on parle au niveau du budget d'exploitation de l'AMT.

En 2005, juste vous dire qu'on a géré un budget de 238 millions de dollars, et, de ce 238 millions de dollars là, il y a 100 millions qui proviennent d'un 30 \$ qui est facturé sur l'immatriculation des gens qui vivent à l'intérieur du territoire de l'AMT et 0,015 \$ le litre, et, avec ce 100 millions qu'on reçoit, là, de remises gouvernementales, à ça, il faut ajouter les recettes pour les types de transport que nous vendons dans la région. Il y a les types de transport train, il y a les types de transport pour les trains de banlieue mais aussi les types de transport multiréseau, et il y a les contributions municipales. Alors, c'est sûr que d'avoir un budget équilibré et de réaliser des surplus budgétaires, nous en sommes très heureux, sauf qu'il faut aussi connaître la problématique financière au niveau de l'exploitation, des coûts d'exploitation pour l'ensemble des sociétés de transport au Québec.

Notre loi prévoit que, lorsqu'il y a un surplus budgétaire, nous pouvons demander la permission au

ministre des Transports d'affecter ces surplus budgétaires là au fonds d'immobilisations de l'AMT. Parce qu'on a deux fonds, nous, on a l'exploitation puis on a l'immobilisation, et les surplus budgétaires dont je vous ai fait référence, là, tantôt, à la fois celui de 2003, celui de 2004 et 2005, nous avons fait le choix, avec le conseil d'administration, de ne pas demander la permission au ministre de les transférer dans le fonds d'immobilisations mais plutôt de les redistribuer aux sociétés de transport sur notre territoire afin de pouvoir compenser, donner une aide, une remise spéciale sous forme de financement additionnel à l'exploitation. Parce qu'on verse quand même près de 100 millions par année, l'AMT, là, en exploitation, que ce soit à la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de Longueuil, la Société de transport de Laval puis les 14 CIT, là. On verse déjà des subventions annuelles à l'exploitation, mais les surplus, on les a versés de façon additionnelle et complémentaire à notre versement usuel.

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

Faits saillants du rapport annuel 2005 de l'Agence métropolitaine de transport

M. Soucy: Oui, merci, M. le Président. ...complément peut-être à la première question. En regard du rapport annuel, j'aimerais ça savoir, bien que vous me fassiez connaître quels sont les principaux faits saillants de votre rapport annuel 2005.

M. Gauthier (Joël): Alors, au niveau des principaux faits saillants...

Une voix: ...

M. Gauthier (Joël): Excusez-moi. Ça va? Au niveau des principaux faits saillants du rapport annuel, il y avait un budget d'exploitation de 238 millions. On vient d'y faire référence, on a dégagé un surplus budgétaire de 3,6 millions, puis 3,1 millions a été redistribué aux sociétés de transport; des remises gouvernementales de 100 millions, là, 100,3 millions; il y a eu des ventes de cartes de type de transport mensuel de 84,3 millions, ce qui nous a permis de distribuer un 5,2 millions supplémentaire. À tout ce que je vous ai dit tantôt, on a rajouté un autre 5,2 qu'on a remis aux sociétés de transport; des recettes de trains de banlieue de 37,6 %. Juste vous rappeler, M. le député, quand, il y a 10 ans, il y avait pour 9,1 millions de dollars de recettes dans les trains de banlieue, là, et qu'à la fin de l'année 2005 c'est 37,6 millions, là, donc on parle de multiplication par quatre de la croissance des revenus, ce qui démontre le succès. Le déficit annuel des trains de banlieue qui était à 16,6 millions il y a 10 ans, pour deux lignes en exploitation, aujourd'hui, il y a cinq lignes en exploitation, donc on a plus que doublé le service au cours des 10 dernières années, mais on a réduit le déficit d'exploitation.

Donc, croissance des revenus qui se confirme d'année en année, réduction du déficit d'exploitation, ce qui entraîne évidemment aussi un ratio d'autofinancement pour le réseau de trains de banlieue qui aujourd'hui est à 47,3 %. Et je vous dirais que, quand on regarde ce qui se fait en Amérique du Nord, chez les 21 sociétés qui exploitent des trains de banlieue, nous sommes dans la

norme, là, on est exactement dans la moyenne. Et ce ratio d'autofinancement de l'exploitation des trains de banlieue était à 20,3 % en 1996, il est aujourd'hui à 47,3 %, puis les prévisions pour 2006 devraient être aussi un petit peu plus élevées en 2006. Et ça se comprend parce qu'on est un peu victimes de notre succès, là, les trains sont pleins sur chacune des lignes, là. Mais plus il y a de monde, plus il y a de monde dans les trains, plus ça génère de revenus.

En ce qui concerne... parce qu'on exploite aussi non seulement des trains de banlieue, là, mais on exploite des autobus express métropolitains pour amener les gens avec le moins d'arrêts possible en autobus, là, vers le centre-ville. Le ratio d'autofinancement de celles-ci se situe au-dessus de 50 %, qui est un très bon taux, et ce sont des services — et j'en fais peut-être un mea culpa — qu'on doit aussi mieux marketer, parce que les gens doivent savoir qu'il y a non seulement des réseaux de trains de banlieue dans la région métropolitaine, mais des réseaux d'autobus qui sont extrêmement performants. Tous les matins, et je vois votre collègue, à côté de vous, là, qui vient de la Rive-Sud de Montréal, là, mais tous les matins, dans l'axe du pont Champlain, pour les gens qui viennent du secteur Brossard et Longueuil, là, il y a près de 17 000 personnes qui utilisent une voie réservée majoritairement avec des express métropolitains. C'est presque l'équivalent de la ligne 4 du métro qui part de Longueuil puis qui amène les gens à la station Berri-UQAM, là. Alors, cette ligne de métro là, dans l'heure de pointe, transporte 19 000 personnes, alors qu'en autobus, là, par majoritairement des express métropolitains, on en transporte 17 000 qu'on rentre au centre-ville. Et c'est un très, très, très grand succès.

● (12 h 20) ●

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup. Alors, j'irais du côté de l'opposition. J'avais le député de Masson qui n'avait pas terminé, mais est-ce que...

M. Thériault: Ça va.

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

Autoroute 30, à Montréal (suite)

Demande de rencontre des représentants de la coalition contre le tracé sud

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Je vais revenir sur le dossier de l'autoroute 30, tenter de finaliser. Je sais qu'il y a beaucoup d'autres dossiers qui vont nous occuper, là, le temps coule. J'entendais, M. le Président, l'intervention de notre collègue de Portneuf, avec tout le respect que j'ai pour lui, un député d'une région rurale qui... je comprends qu'il est dans le même parti que le ministre, mais je pense que sa défense pour autoriser un tel projet cette fois-ci, M. le député de Portneuf, quand vous me dites: Bien, on est d'accord pour le développement durable, mais là, au moment où on peut l'appliquer, bien on va appliquer une décision avec un projet de l'autoroute 30 dans les terres agricoles et on foute en l'air nos beaux principes de la loi n° 118. J'ai un peu de misère à saisir toute la logique, ce matin, du député de Portneuf, encore une fois, en tout respect.

Mais, M. le ministre, vous nous avez informés, ce matin, que vous serez dans la région de Châteauguay-Laprairie lundi prochain, lundi prochain, c'est ce que j'ai bien compris. Accepteriez-vous de rencontrer, peu importe, là, vous vous êtes campé, vous vous êtes peinturé dans le coin, vous dites: La décision est prise, peu importe. Mais, nonobstant ceci, M. le ministre, vous êtes présent, vous êtes dans la région, allez-vous accepter, pour une fois après plusieurs demandes, de rencontrer l'ensemble de la coalition qui tient à vous rencontrer et à vous expliquer leur argumentaire, puisque vous êtes dans la région?

M. Després: M. le Président, j'ai eu la chance d'avoir de la correspondance avec ces gens de... Et je vais vous dire, à l'époque lui-même où ils étaient au gouvernement, j'ai ici, hein, on est à l'aube, début de 2003, où il y avait aussi un comité, hein, de l'autoroute sud, hein, qui disait carrément que le comité de la 30 sud reproche au gouvernement péquiste de voir à la protection des terres agricoles au détriment de la qualité de vie des 60 000 résidents des quatre villes touchées. Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a retenu le tracé dans les terres comme celui ayant le moins d'impact sur la santé, les déplacements, l'économie locale... l'autre comité qui prône. Il y a eu des audiences, ce n'est pas une question d'en faire, je l'ai dit publiquement, on m'a questionné, vous m'avez questionné régulièrement là-dessus, M. le député, c'est clair.

Il y a eu un processus de consultation qui a eu lieu, il y a eu des avis effectivement qui ont été émis par... il y a eu des audiences publiques de la part du BAPE, hein, qui... il y a une décision qui a été prise, nous allons de l'avant. Très honnêtement, la décision ne changera pas. Elle est prise. Dans une décision qui est... jamais facile de prendre ce genre de décision là, mais où on l'a fait dans le respect. Il y a tout de même 60 000... je vous mettrais en contrepartie avec les citoyens qui font partie de ces municipalités, qui sont très heureux du projet. Je vais vous dire, j'ai été impressionné de voir, oui, quelques personnes qui sont venues lorsque j'ai fait l'annonce sur la 30, une quinzaine de personnes, mais j'avais en même temps 200 personnes qui assistaient au point de presse pour le début des travaux. Donc, ce que je comprends, c'est que l'ensemble de la collectivité est heureuse, M. le député, de ce projet-là, et très honnêtement ça ne changera absolument rien. J'ai déjà répondu à ces gens-là. La décision est prise, on est de l'avant, il y a un choix qui a été fait, il y a eu des consultations d'audiences publiques, et c'est comme dans tous les dossiers, un jour ou l'autre, il faut effectivement qu'il y ait une décision qui soit prise. La décision, elle est prise, et on va de l'avant avec le dossier qui est en marche.

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

Budget du bureau de projet mis en place pour la réalisation du tronçon ouest

M. Deslières: Oui. M. le Président, je comprends le refus. Je comprends très bien que la réponse est négative et qu'il refuse de rencontrer la coalition. Très bien.

M. le Président, dans ce dossier, le ministère a mis en place un bureau de projet, particulièrement pour le tronçon ouest. Je constate — et vous me corrigerez si

je me trompe, M. le ministre — que, dans ce bureau, en 2004-2005, le coût de ce bureau pour le personnel était de 214 000 \$; en 2005-2006, 550 000 \$; 2006-2007, 638 000 \$. Je dois comprendre que l'augmentation du budget fait en sorte qu'il y a de plus en plus de personnes.

On est parti avec cinq, six personnes, et, aujourd'hui, on serait rendu à... Et je vous pose la question: Combien y a-t-il de personnes qui occupent des fonctions à l'intérieur de ce bureau de projet, du projet...

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

M. Després: M. le Président... Oui, M. le Président. Je vais vérifier. Au moment où on se parle, il y a neuf personnes qui sont incluses dans le cadre de ce projet. Naturellement, il faut faire attention: à l'époque où vous avez mentionné, dans la croissance des budgets, le bureau se trouvait à ne pas être encore, je dirais, dans son roulement ou était au départ de sa structure, ce qui fait que les budgets ou le nombre de personnes étaient différents à ce moment-là, naturellement.

M. Deslières: Donc, aujourd'hui, il y a 10 personnes.

M. Després: Neuf personnes.

M. Deslières: Neuf personnes, excusez-moi. Ce n'était pas le cas en 2004-2005, ça a été en évolution. En même temps que vous avez mis sur pied un tel bureau, on se rend compte, à la lecture des données que vous nous avez communiquées, que vous avez accordé une vingtaine de contrats professionnels pour un montant de 19,5 millions de dollars. Est-ce exact?

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

M. Després: Bien, écoutez, juste pour faire peut-être allusion, parce que naturellement, là, vous me lancez ça... Est-ce que ça fait allusion par rapport aux questions générales ou particulières qui ont été posées? Puis quel numéro de question, là, que vous avez devant vous, juste pour qu'on se réfère? Je n'ai pas le chiffre...

M. Deslières: Ça faisait partie... mais on n'a pas eu les réponses.

M. Després: O.K. Donc, vous me parlez de 19 contrats pour les études pour la 30.

M. Deslières: 20. 20 contrats.

M. Després: Les contrats de services professionnels.

M. Deslières: 20 contrats, M. le ministre.

M. Després: Écoutez, vite pour permettre en même temps au sous-ministre. Vite, ça relève de l'entente fédérale-provinciale, c'est ça?

Une voix: C'est ça, oui.

M. Després: Nous avons signé avec le gouvernement fédéral, dans le cadre du projet de l'autoroute 30, une entente de 21 millions — j'y vais de mémoire, de 21... on

me précise que oui — 21 millions de dollars pour faire l'étude sur l'autoroute 30.

M. Deslières: Payée à 50-50?

M. Després: Donc, quand vous me donnez... Payée à 50-50, c'est une entente soutien gouvernement fédéral. Donc, quand vous me parlez... 19,5 millions, oui, c'est les coûts des 19 contrats.

Liste des contrats accordés pour des services professionnels

M. Deslières: Est-ce qu'il est possible, M. le ministre, d'avoir la liste des contrats qui ont été accordés à des firmes professionnelles?

M. Després: Oui, il n'y a aucun problème. C'est public, M. le Président. On déposera...

M. Deslières: Ça va être déposé, M. le Président?

M. Després: M. le Président, on s'occupera de déposer l'information au député.

Le Président (M. Tomassi): J'inverrais le ministre à faire parvenir les documents au Secrétariat des commissions.

M. Deslières: Est-ce que...

M. Després: C'est un processus...

M. Deslières: Est-ce que...

M. Després: Juste en passant, c'est un processus d'appel d'offres public, là, je voudrais... donc, O.K.

M. Deslières: Est-ce qu'en même temps on peut obtenir...

Le Président (M. Tomassi): ...

M. Deslières: Oui, M. le Président, je m'excuse. Est-ce qu'en même temps pour la partie est où on constate qu'il y a eu 24 contrats pour 16 millions de dollars, est-ce que — ma première question s'adresse également pour le côté est — on peut obtenir la liste des contrats professionnels?

M. Després: Il n'y a aucun problème, M. le Président, pour déposer, c'est public.

Le Président (M. Tomassi): Engagement de fournir le document.

M. Després: C'est de l'information qui est publique, de déposer au député la liste.

Portion de partenariat public-privé pour la réalisation du tronçon ouest

M. Deslières: M. le Président, on constate qu'un bureau de projet mis sur pied qui, cette année, coûtera

638 millions, on se rend compte qu'à date, pour toujours le tronçon ouest, on parle de 20 contrats, 19,5 millions de dollars. Au même moment, pour ce tronçon-là, on indique qu'il y a un PPP et que ce PPP là sera responsable de la conception, préparation des plans et devis, de la construction et du système de péage. Alors, de deux choses l'une, ou on est en train de faire un dédoublement de travail, là, s'il y a un PPP, et là je pense que les soumissions seront rendues publiques bientôt. Qu'est-ce qui se passe? Bureau, personnel, contrats professionnels, puis on accorde un PPP pour le tronçon, il est responsable de tout: de la conception de projet, de la conception, puis les plans et devis, puis etc.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le ministre, en 50 secondes.

● (12 h 30) ●

M. Després: ...plus exigeant envers moi qu'envers le député de Beauharnois, d'après ce que je peux voir. Mais de lui dire, premièrement, qu'effectivement c'est une entente, comme vous l'avez à 50-50 avec le gouvernement fédéral. Lorsqu'on a décidé de faire un PPP, il y a des études en temps parce que, là, justement en termes de la structure juridique qu'on doit établir avec le partenariat public-privé, il y a tout l'aspect des coûts des projets qu'il faut évaluer, il y a tout l'aspect d'études d'achalandage qu'il faut évaluer. Donc, ce sont toutes des études préparatoires en fonction de réaliser... quand vous dites effectivement que la PPP qui sera donnée sera responsable de la conception, de la construction, de l'entretien, et financement, et du système de péage. Ça, c'est la partie du PPP. Là, les études qui sont données avant sont les études de préparation pour faire et aller en processus de PPP.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci beaucoup. Compte rendu de l'heure, je suspends les travaux à 15 heures, après les affaires courantes.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise à 15 h 16)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Je constate que nous avons quorum. Je déclare donc la séance ouverte.

Je demande expressément à toutes les personnes qui sont dans cette salle de fermer leurs téléphones cellulaires, s'il vous plaît.

Je rappelle le mandat de la commission: procéder à l'étude des crédits budgétaires relevant du ministre des Transports pour l'année financière 2006-2007. À cette fin, nous disposons, aujourd'hui, d'une période de temps de six heures. De plus, je vous indique... Bon, alors ça, ça a tout été lu ce matin. Je vous fais grâce de la lecture du texte.

Nous prenons en considération, un à un, les programmes et les éléments de programme, et je permets une discussion d'ordre général selon l'entente adoptée par la commission. Maintenant, il nous reste un bloc, un cinq minutes, un bloc. Et je vous avise immédiatement que nous avons actuellement 21 minutes de retard. Est-ce que vous convenez que nous terminons à 18 heures, selon

l'ordre, ou si nous poursuivons pour combler le 21 minutes? Oui, M. le critique.

M. Deslières: Moi, M. le Président, j'aimerais mieux... On a énormément de questions encore, de sujets, là, qui n'ont pas été abordés. J'aimerais mieux qu'on reprenne le 21 minutes.

Le Président (M. Pinard): À cette séance-ci plutôt qu'à la prochaine?

M. Deslières: Oui.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Ça vous convient? Donc, les travaux vont se terminer à 18 h 21 min.

Alors, je cède la parole à l'ADQ. Alors, M. le député de Beauce-Nord.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Cinq minutes.

M. Grondin: Alors, M. le Président, je vais prendre quelques minutes parce que, moi, je commence à regarder les documents, alors... Mais je veux prendre quelques minutes parce qu'il y a des dossiers, dans mon comté, que je vais discuter, puis, si je peux partager le temps, je me reprendrai plus tard, si ça ne vous fait rien. Puis, si ça vous fait de quoi, bien on va être obligés de s'arranger de même pareil.

Une voix: ...

M. Grondin: Merci.

M. Deslières: M. le Président, nous en étions ce matin... Vous m'avez bien dit que c'étaient cinq minutes, hein?

Le Président (M. Pinard): 4 min 30 s, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Ça va jouer serré après-midi.

● (15 h 20) ●

Le Président (M. Pinard): Ah oui. On termine à 18 h 21.

Évaluation du degré de priorité des travaux sur l'autoroute 25 et sur la rue Notre-Dame

M. Deslières: Alors, M. le Président, je vais tenter de compléter, dans les prochaines minutes, toute la question des projets autoroutiers du réseau routier, si on me permet d'aborder les autres sujets. Je vois que la ministre déléguée aux Transports est parmi nous cet après-midi. Donc, on aurait plusieurs sujets à aborder avec elle, donc ça va nous donner du temps.

M. le Président, je veux questionner le ministre des Transports concernant le projet autoroutier de la 25. Et je pourrais faire un parallèle, si vous permettez, M. le Président, avec la discussion qui a eu lieu ce matin, avec nos collègues la chef de l'opposition et la leader de notre formation, concernant le dossier de la rue Notre-Dame. On comprendra bien que les deux projets, en tout cas dans ma

compréhension, là — je ne sais pas si le ministre va... — que les deux sont interreliés, puisque, si j'ai bien compris, là, dans un des moments d'intervention de la chef de l'opposition, elle nous disait que, conséquence du prolongement futur de l'autoroute 25, il y aurait 100 000 nouveaux véhicules qui déborderaient sur l'île de Montréal, et particulièrement dans l'est de Montréal.

Or, M. le Président, est-ce que j'ai bien compris le ministre que, dans le dossier de la rue Notre-Dame, nous en étions uniquement au concept et que, dans le dossier de l'autoroute 25 on était avancés, on a même reçu les candidatures, là, au niveau du PPP, et qu'on pourrait, je dis bien «on pourrait», procéder rapidement dans le dossier de l'autoroute 25, mais que, dans le dossier de la rue Notre-Dame, on est loin du compte, puisqu'on est encore en discussion et on travaille uniquement encore à améliorer le concept? Alors, ma question précise, M. le Président...

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

M. Deslières: Alors, la question: Les deux projets sont interreliés, conséquence du premier, c'est-à-dire de l'autoroute 25, sur un débordement de voitures, de plus de 100 000 voitures qui viendraient s'ajouter au parc automobile, qui se promènent dans les rues. Est-ce qu'il n'y a pas lieu, M. le Président, de faire en sorte, de faire en sorte — et là je ne vois pas comment, là — qu'on privilégie la construction et la réalisation de la rue Notre-Dame avant l'autoroute 25?

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

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président. D'abord, je vais rassurer le député: les dossiers sont pas mal plus avancés que dans le temps qu'ils étaient au gouvernement dans les deux cas. La plus belle preuve, c'est qu'on a dit qu'il y avait, pour le développement économique de Montréal, hein, en ce qui concerne Notre-Dame... quand je dis qu'ils sont interreliés, ils sont interreliés pour justement décongestionner Montréal. Donc, quand on fait Notre-Dame... oui, on veut faire Notre-Dame, il y a une continuité avec l'autoroute 25. Naturellement, ils ne sont pas nécessairement à la même étape.

Mais là j'écoute le député parler puis j'ai l'impression qu'il veut essayer de faire une démonstration quelque part où les choses ne sont pas avancées. Les choses sont très avancées. On a annoncé l'investissement, on a un concept qui est sur la table, sur lequel la ville s'entend. Il reste l'étape... En même temps qu'il me dit ça, ses collègues, ce matin, sont venus s'assurer, hein, la députée d'Hochelega-Maisonnette et la députée de Bourget, s'assurer qu'il y aurait une consultation par rapport au projet qui a été annoncé, ce qu'il y aura, M. le Président, c'est-à-dire une consultation sur le dossier Notre-Dame, faite conjointement entre la ville et le gouvernement. Et après ça, M. le député, nous serons prêts à aller de l'avant avec les travaux. La plus belle preuve, c'est qu'il y a 20 millions sur Notre-Dame de réservés cette année, comme il y a exactement, sur l'autoroute 25, aussi 20 millions de dollars de réservés, de travaux à faire

cette année. Il y en a un qui est sur un échéancier de 2006 à 2012, alors que, dans l'autre cas, on est dans un échéancier de 2006 à 2010. Donc, M. le Président, les travaux sont en marche.

Une précision, c'est lorsque que... J'aimerais ça avoir une précision: je sais que la députée de Maisonneuve l'a lancé ce matin, le 100 000 véhicules de plus. Je ne sais pas où vous prenez cette donnée-là, c'est une donnée qui n'existe pas. Ce qui sera permis par décret, sur l'auto-route 25, c'est qu'il y ait au maximum 75 000 véhicules par jour qui puissent circuler sur l'autoroute 25. Mais le débordement de 100 000 personnes qui vont... il n'y aura pas 100 000 voitures, véhicules, je m'excuse, ce chiffre-là ne tient pas.

Le Président (M. Pinard): D'accord, M. le ministre. Merci, M. le ministre, merci.

M. Després: Il n'y aura pas 100 000 nouvelles voitures sur la rue Notre-Dame, c'est moins de 1 000.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, merci. M. le député de LaFontaine, vous débutez un bloc de 20 minutes.

M. Tomassi: Bien, merci beaucoup, M. le Président. Eh bien, bonjour à votre commission parlementaire. Alors, M. le ministre, ce matin, je présidais les travaux, mais je ne pouvais m'empêcher de me tortre un peu sur mon fauteuil en écoutant l'opposition officielle jaser, que ce soit le député de Masson, que ce soit la chef de l'opposition, que ce soit la députée de Bourget. De un, le député de Masson, qui était avec nous ce matin, faisait mention du dossier du métro de Laval et il faisait mention que tous les pourparlers, et tous les estimés, et, quand les chiffres sont lancés, il y a des dépassements de coûts, c'est des choses qui sont mauvaises pour la politique, pour les gouvernements face à la population. Et je suis un peu déçu que le député de Masson ne faisait pas partie de l'ancien gouvernement du Parti québécois, parce que c'est justement à cause de leur erreur, de leur insouciance.

Et on a eu tantôt la présence de M. Gauthier, président de l'AMT. Et, comme la Vérificatrice générale en a fait bien mention lors de son rapport, il y a eu pas mal d'acrobaties politiques dans ce dossier, acrobaties politiques dans tous les sens du terme, sur les aspects financiers du projet, projet qui avait été annoncé à 179 millions, pas parce que ça allait coûter 179 millions, mais c'était probablement pour faire penser ça aux collègues de l'ancien ministre des Transports qui était député de Laval aussi, pour faire accepter le projet du métro de Laval. Il y a eu aussi acrobaties politiques de la part de l'AMT et de d'autres intervenants quant à la distance du métro, hein: il manquait un kilomètre, une des stations se retrouvait dans la rivière des Prairies. J'aurais aimé ça qu'elle se trouve à Rivière-des-Prairies, au moins on aurait eu une sortie de métro dans mon comté, mais elle était dans la rivière des Prairies, peut-être que c'était un de leurs aspects pour faire du tourisme aquatique, pour voir les esturgeons jaunes dans la rivière des Prairies, avec une glace au plafond de la station.

Mais vous voyez tout ce prolongement de façons de faire de la politique, et on a eu des exemples

probants dans plusieurs dossiers. Et un des dossiers, M. le Président, c'est au niveau municipal, hein? On a eu, aujourd'hui, une entente historique signée avec toutes les municipalités du Québec, qu'elles soient grandes ou petites, partenariats financiers avec ces différentes municipalités, chose qui ne s'était jamais faite avant. Pourquoi ça ne s'était jamais fait avant? Parce que le Parti québécois, eux, avait une idéologie où est-ce que c'était le gouvernement du Québec, les ministres du gouvernement du Parti québécois qui, eux, savaient tout, comprenaient tout, puis ils savaient comment ça fonctionnait. On a eu pas mal d'exemples. Le dossier de la rue Notre-Dame est un bon exemple, dont je vais en faire état tout à l'heure, mais c'était une manière de dire où est-ce que: C'est nous qui savons tout, qui savons comment ça fonctionne, et vous, les municipalités, vous ne connaissez rien, vous ne nous apprendrez rien. Et ça allait comme ça.

Et c'est Jean-Jacques Samson, ce matin, dans le journal, qui disait que pour la première fois cette entente était signée, totalement négociée, hein, puis ça scellait une réconciliation officielle entre le gouvernement du Québec et le monde municipal. Et il disait aussi très clairement que le dernier pacte qui avait été signé avait été plutôt entré dans la gorge des maires par le gouvernement du Parti québécois. Alors, c'est sa façon de faire.

Et on a eu une autre preuve ce matin, hein, sur le dossier de la rue Notre-Dame, où est-ce que des gens sont venus nous dire que leur projet qui avait été mis en place, qui avait été approuvé par l'ancien ministre Chevrette et par l'ancien maire de Montréal, M. Bourque, c'était le projet qu'il fallait faire. Mais on a eu une élection au niveau municipal qui est venue changer la donne. Ce n'est pas le gouvernement du Québec qui a changé la donne, c'est le maire de Montréal, celui qui a été élu par 1,8 million d'habitants de l'île de Montréal qui l'ont élu, puis, lui, il s'est levé un matin, puis il a dit au gouvernement du Québec: Moi, ton plan, je ne l'aime pas, ce n'est pas ça que je veux.

Et de bonne foi, je crois, M. le ministre de la Justice actuellement, qui était là avant vous, a dit: Bon, bien, c'est bien beau, on va s'asseoir et on va revoir la façon dont vous voulez. Et je pense que la préoccupation de Mme la chef de l'opposition d'accès aux berges du fleuve Saint-Laurent, c'est un des éléments qui était important pour le maire de Montréal. Le maire de Montréal ne voulait pas d'une autoroute enclavée parce que ça empêchait une certaine latitude de permission des résidents d'Hochelaga-Maisonneuve, que Mme la chef de l'opposition représente depuis plus de 25 ans, d'avoir accès à ses espaces verts. Mais c'est la ville de Montréal qui a décidé d'aller faire autre chose, de présenter un autre projet.

● (15 h 30) ●

Or, vous voyez le non-sens de cette politique de dictateur, hein? C'étaient des dictateurs en politique provinciale, où est-ce que les seuls qui avaient raison, c'étaient eux. Ils avaient une vision des choses tout à fait macro, hein, ou micro, on pourrait le dire, où est-ce que c'était leur façon de voir les choses. Alors, je leur dirais aussi, comme le député de Beauharnois en faisait mention tantôt, qu'il y a beaucoup, peut-être, de tables ou de comités qui sont mis en place par nous pour essayer de trouver un consensus dans toutes les décisions. C'est sûr qu'un consensus pour englober tous les gens, ça n'existera jamais, hein, c'est impossible dans cette société, où est-ce que

tout le monde peut être d'accord. Mais des fois il va falloir prendre des choix, et les choix doivent être pris pour la majeure partie.

Et, pour ce qui est du dossier de Notre-Dame, je crois que le dossier va bon train. J'ai parlé dernièrement au maire de Montréal et au président du comité exécutif qui me disaient que le dossier avançait bien, il n'y avait pas de discorde, et que les fonctionnaires de part et d'autre, et de la ville et du MTQ, avançaient de façon correcte dans le dossier pour apporter une solution qui va être profitable et pour la ville de Montréal et pour le gouvernement du Québec. Alors, je leur dirais, à l'opposition: C'est peut-être inutile d'essayer de faire les nouvelles du soir avec des citations, je pense que ce que les gens veulent entendre, c'est bien des éléments importants.

Je voudrais peut-être, en tant que député de l'est, vous parler de deux dossiers. Premier dossier: celui de l'autoroute 25. J'inviterais le député de Beauharnois à venir dans l'est de l'île de Montréal et à parler aux gens qui demeurent dans l'arrondissement de Montréal-Nord sur Henri-Bourassa, qui, à chaque matin et soir, vivent le trafic lourd et important sur le boulevard Henri-Bourassa, et leur dire, à eux, que le projet de l'autoroute 25 n'est pas profitable, de venir voir mes gens dans mon comté pour leur dire que le pont de l'autoroute 25 n'est pas correct, d'aller voir les gens du comté de Mille-Îles puis leur dire que le projet de l'autoroute 25 n'est pas un projet qui est important. Et je peux vous dire que ces gens, qui doivent vivre cette circulation lourde à tous les jours, M. le ministre, ce sont des gens qui sont amplement en accord avec ce projet de pont et d'autoroute 25, et je suis content que ce soit le gouvernement du Parti libéral du Québec qui... après maintes années d'attente, on puisse voir le jour.

Processus d'appel d'offres pour le matériel roulant du train de banlieue de l'est de l'île de Montréal

Je voudrais vous parler d'un autre dossier, et j'aimerais avoir peut-être un peu plus d'informations, c'est concernant le dossier du train de banlieue de l'est de l'île de Montréal. Alors, c'est une annonce importante. Vous avez fait mention tantôt de la députée de Pointe-aux-Trembles qui nous quitte malheureusement — peut-être elle a compris des choses que d'autres personnes, l'autre côté, n'ont pas encore comprises — mais qui quitte la vie politique au mois de juin et qui a été avec moi une ardente défenderesse de ce projet-là qui a été annoncé par le premier ministre, et donc vous par la suite.

Tantôt, vous avez parlé un peu des échanciers. M. Gauthier nous parlait, lors de la conférence de presse, que des appels d'offres étaient prêts à être émis en ce qui a trait au matériel roulant. Le délai de construction du matériel roulant, c'est ça qui va faire en sorte d'avoir le délai de mise en fonction de ce train de l'est que les gens attendent avec impatience. Alors, je voulais savoir où en était rendu le dossier d'appels d'offres pour le matériel roulant, si les documents d'appels d'offres ont été finalisés, si on est prêts à partir pour trouver le fournisseur. Alors, je commencerais avec ces questions-là, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de LaFontaine. Je vous avise, là, que vous avez pris 9 min 40 s pour poser votre question, alors c'est sûr

que ça diminue d'autant le temps imparti aux gens de votre formation politique. Alors, M. le ministre.

M. Tomassi: Ils ne m'en voudront pas, M. le Président.

M. Després: M. le Président, M. le député de LaFontaine a fait une excellente intervention, il a ramené les choses dans une juste perspective. Lorsqu'on parle du dossier de Notre-Dame, c'est important de le préciser, on a pris du temps, la chef de l'opposition est venue ce matin, le député vient justement d'en parler, le député de Beauharnois. Dans le dossier de Notre-Dame — tout à fait raison — il faut le rappeler, il y a eu une entente sur un concept, un projet qui avait été déposé, oui, sous l'ancien gouvernement, avec la ville de Montréal, qui était un projet qui était en dépression, un projet qui était, dans ce cas-là, techniquement difficile à réaliser et dont la ville de Montréal, avec l'arrivée du nouveau maire de Montréal, ne voulait pas, sur lequel ils avaient pris... il y avait eu des discussions, des engagements en campagne électorale municipale.

Donc, le maire de Montréal voulait un nouveau projet qui était beaucoup mieux intégré avec un boulevard urbain, M. le Président, qui démontrait une meilleure intégration avec la vie municipale. Et la ville de Montréal représente, vous le dites bien, 1,8 million de personnes. Donc, elle a cette responsabilité-là. À partir du moment qu'elle a déposé un projet auquel nous avons regardé, avec le ministère des Transports, pour y trouver un projet qui pouvait correspondre à ses attentes, à la sécurité, à la fluidité, à partir de ce moment-là, et qui prévoyait l'intégration de l'aménagement urbain, c'étaient les trois conditions.

Je vous assure, M. le Président, que ce projet-là a été fait en fonction effectivement de la population qui est représentée par ses élus et le maire de Montréal. Et de vous dire que ce projet-là, M. le député, est un projet qui est un projet majeur pour le développement économique de Montréal, un projet de 600 millions de dollars auquel on va aller de l'avant. Il reste l'étape de la consultation, après quoi nous pourrions aller à l'étape effectivement des investissements de réalisation et de construction dans le cas de l'autoroute.

En ce qui concerne le pont de la 25, nous sommes très fiers parce que c'est le premier dossier de partenariat public-privé, le pont de l'autoroute 25, qui va justement, encore là, décongestionner Montréal pour permettre un lien beaucoup plus direct. On l'a dit, 40 millions de kilomètres par année de moins en circulation, 10 millions d'heures de circulation de moins sur Montréal. Quand on connaît le trafic qu'il peut y avoir dans la région de Montréal, M. le Président, je vais vous dire, quand on vit dans les autres régions, on n'est pas habitués à cette congestion. Et voilà encore en fonction d'un discours de développement durable où on améliore effectivement la situation.

Et, avec la continuité, M. le Président, mais avant d'arriver au train de l'est, lorsque vous parlez de l'autoroute 25 — avec un appel des qualifications qui a déjà eu lieu, un appel de propositions auquel j'aurai, comme ministre, à aller au gouvernement pour présenter l'appel d'offres pour pouvoir aller effectivement publiquement en appel d'offres — quatre grandes entreprises ont déposé leur intérêt, trois sont retenues, M. le Président. Donc, il y aura appel de propositions pour s'assurer que, dans l'espace

de la prochaine année, quelque part avant juin l'année prochaine, nous puissions, M. le Président, signer une entente de partenariat public-privé pour effectivement la réalisation, l'entretien de l'autoroute... du pont de l'autoroute 25 pour un échéancier de 2007 à 2010, M. le député.

Mais tout ça dans une vision de développement, autant dans le transport routier que dans le transport en commun, avec le train de l'est que nous venons d'annoncer. Je me rappelle très bien l'année dernière... Je vois le député de Masson qui était ici, ce matin, la députée de Terrebonne qui... de Pointe-aux-Trembles, Terrebonne... de Pointe-aux-Trembles qui a mis aussi beaucoup d'intérêt dans ce projet-là, le député de L'Assomption qui est ici, qui a une partie lui aussi de la ville de Repentigny qui est dans son comté. Je sais qu'il aura des questions tout à l'heure. Mais naturellement un projet dont la majorité des députés... il le disait lui-même, le député de L'Assomption, auquel il a travaillé pendant 10 ans, hein? Il doit être très heureux de voir concrétiser enfin un projet, et j'avais bien dit, à l'intérieur de la prochaine année, M. le Président.

Donc, très heureux que le projet du train de l'est de Montréal, qu'il va desservir sur une longueur de plus de 51 km, M. le Président, on va pouvoir faire Mascouche-Montréal en 61 minutes, Terrebonne-Montréal en 58 minutes, Le Gardeur-Repentigny en 49 minutes, M. le Président, Charlemagne-Montréal en 45 minutes, M. le Président. 14 gares seront desservies. Il y en aura 11 nouvelles avec trois qui sont déjà existantes. Cinq trains par période de pointe, un achalandage de près de 5 500 personnes, clients par jour avec, il faut bien le dire — et là était votre question, et je permettrai au président de l'AMT de pouvoir reprendre la parole en ce qui concerne le processus d'appel d'offres — mais, très important de le dire, avec du matériel neuf. Donc, une nouvelle ligne pour desservir une nouvelle clientèle, M. le Président.

Donc, très heureux de voir que Notre-Dame, l'autoroute 25, tout le nord-est de l'île de Montréal va être desservi dans un discours de développement durable avec moins de kilométrage, moins d'heures sur nos routes et effectivement un service de transport en commun qui est offert à la population du nord-est. Ça fait que, M. le Président, si vous faites l'addition du 600 millions que ça coûte sur Notre-Dame, près de 400 millions dans le dossier du pont de la 25, plus de 300 millions dans l'est de Montréal, je pense que le gouvernement du Québec répond très bien aux attentes de services auxquels elle s'attend.

● (15 h 40) ●

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

M. Tomassi: Peut-être donner l'opportunité au président de l'AMT, là, de répondre.

M. Després: Oui, peut-être permettre, si vous permettez, au président de l'agence de pouvoir répondre en ce qui concerne le processus d'appel d'offres sur le matériel roulant.

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

M. Gauthier (Joël): Oui, certainement. Joël Gauthier, Agence métropolitaine de transport.

Ça va, M. le Président? Alors, merci, M. le député de LaFontaine, pour votre question.

Alors, effectivement, lors de la conférence de presse tenue le 17 mars dernier, en réponse à une question qui, je pense, émanait des journalistes, nous avons énoncé que le conseil d'administration de l'Agence métropolitaine de transport était allé dans un processus d'appel d'offres pour embaucher les consultants qui nous conseilleraient dans le choix du matériel roulant qui sera choisi, matériel roulant étant locomotives et voitures, et que cet appel d'offres là serait attribué d'ici à la fin du mois.

Alors, je vous confirme que le conseil d'administration de l'agence, à la fin mars dernier, a retenu les services, suite à un appel d'offres public international, d'un consortium qui est formé d'une firme qui ne fait que ça, conseiller des autorités en transport en commun sur le choix du matériel roulant puis le meilleur rapport qualité-prix, préparation de documents d'appel d'offres, suivie des garanties assurance qualité — alors, un consortium québécois-américain, alors une firme qui émane de Philadelphie et qui est associée aussi à une firme québécoise — et que le mandat a été confié et que les réunions de démarrage ont eu lieu en ce qui concerne la préparation des documents d'appel d'offres pour le matériel roulant.

Je profite de l'occasion aussi pour vous dire que les mandats ont été confiés quant à l'élaboration des concepts de gare sur le territoire montréalais, les 11 gares qui sont sur le territoire montréalais et les quatre gares sur le territoire lanadois. Je pense que l'appel d'offres, s'il n'est pas terminé au moment où je vous parle, là, devrait être terminé d'ici quelques jours, là, mais ce n'est qu'une question de temps.

Il y a toutes les infrastructures ferroviaires aussi, parce qu'il faut savoir que, sur le territoire montréalais jusqu'à Le Gardeur, on est sur les infrastructures existantes qui appartiennent au Canadien National, et qu'ensuite, de Le Gardeur vers Mascouche-Terrebonne, ce seront de nouvelles infrastructures, mais il y a des mandats qui ont été donnés pour examiner les investissements qui devront être requis, particulièrement dans l'emprise qui appartient au Canadien National. Et, à cet égard-là, pas plus tard qu'hier, on était encore en discussion avec les autorités du CN quant aux signalisations, l'amélioration des infrastructures.

Le Président (M. Pinard): Merci, monsieur. Une autre?

M. Tomassi: Il me reste du temps, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): Il vous reste 1 min 40 s.

M. Tomassi: 1 min 40 s. Ah bien! merci beaucoup. Et, M. le ministre, je suis agréablement surpris. Pour reprendre un peu ce que le député de L'Assomption nous disait l'année passée lors de l'étude des crédits, où est-ce qu'il citait une citation que j'avais faite dans un journal local, où est-ce que j'annonçais que, oui, le train de l'est aurait été fait dans mon premier mandat. Alors, je vous remercie, M. le ministre, de ne pas m'avoir fait mentir. D'habitude, je ne mens pas à la population. Ma mère m'a bien appris, m'a bien éduqué dans ce domaine-là, et c'est quelque chose d'important.

Mais j'aime aussi la façon dont vous vous y prenez pour différentes annonces, hein? En vue de me préparer à l'étude de ces crédits, j'ai voulu essayer d'apporter avec moi toutes les annonces qui avaient été faites sous l'ancien gouvernement péquiste en matière de transport, annonces qui n'ont jamais donné de résultat. Et on sait qu'en politique l'annonce est bien l'ennemi du résultat. Et je me suis rendu compte qu'il y avait pas mal de caisses, et je n'aurais pas été capable de toutes les apporter ici, aujourd'hui, au nombre qu'il y avait. Alors, cette façon de faire où est-ce qu'on va faire l'annonce quand l'argent va être au rendez-vous et quand le montant plus déterminé au projet va être là, non pas faire des annonces avec des montants inférieurs pour que ça passe bien, et par la suite qu'on ait des surprises.

Alors, peut-être ma question à M. Gauthier: Vous avez annoncé...

Le Président (M. Pinard): Je regrette, il est déjà trop tard, M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Trop tard? On reviendra tantôt.

Le Président (M. Pinard): Alors, nous allons continuer avec un autre bloc de 20 minutes, et je cède la parole à critique officiel de l'opposition en matière de transports, M. le député de Beauharnois.

État d'avancement du tronçon de la route 185 entre Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je veux questionner, à ce moment-ci, le ministre concernant le projet autoroutier de la route 185. M. le Président, on se rend compte que le projet de la route 185 est un projet de 100 km évalué aux environs de 900 millions de dollars, qu'il reste trois grands tronçons, si on peut me permettre l'expression, là, à faire pour un total de 86 km. Je n'irai pas dans les détails, mais je vais m'intéresser particulièrement à un tronçon de 13 km de Cabano à Saint-Louis-du-Ha! Ha!.

M. le Président, c'est un tronçon dont on estime les travaux à 170 millions de dollars. Et je lisais, dans le journal local, *Le Saint-Laurent—Portage*, que le député de Kamouraska-Témiscouata avait annoncé qu'on dégageait, pour 2006, 23 millions de dollars sur 170, c'est... On comprendra bien que cette partie-là va s'étendre sur plusieurs années, là, quatre, cinq, six ans, et qu'on parlait de 23 millions de dollars, et on allait même jusqu'à dire, je le cite, là: «Le montant de 23 millions [...] ne constituera ainsi que l'amorce du chantier. Techniquement, nous n'aurions pas été en mesure de faire davantage cette année même si nous avions annoncé un budget de 50 millions.» On parle de 23 millions de travaux — de travaux — et là on nous dit que les travaux vont commencer en 2006.

Est-ce que le certificat d'autorisation de réalisation a été émis concernant ce tronçon?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre ou Mme la ministre déléguée aux Transports.

M. Després: Oui, merci beaucoup. Bien, d'abord, premièrement, pour dire que, le dossier de la 185, il va falloir bientôt s'habituer de dire... parce qu'on a

effectivement inauguré dernièrement un bout de la route 185 qui est devenue l'autoroute 85, M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, M. le ministre, comme je n'ai pas connaissance de l'endroit, là, est-ce que vous pourriez éclairer les membres de la commission en disant à peu près dans quel coin du Québec ça se situe, la route 185?

M. Després: Premièrement, on parle de la route entre le Québec et le... en direction du Nouveau-Brunswick, M. le Président, on parle de la route transcanadienne qui est le lien au fond avec les Maritimes. C'est le prolongement au fond de l'autoroute 20, qui est à partir de Rivière-du-Loup. Je pense qu'à partir... Je suis convaincu, comme probablement tous les gens qui sont ici, dans cette salle, aujourd'hui, que ceux qui nous écoutent l'ont, un jour ou l'autre, probablement utilisée en voulant aller en direction des Maritimes. Que ce soit par affaires, par tourisme, nous n'avons pas le choix que de passer sur cette route, une route sur laquelle en matière d'accidents, c'est bien connu, hein, où il y a effectivement énormément d'accidents. Un projet qui est majeur, vous l'avez dit, plus de 100 km, un projet qui est sur une vision, je vous dirais, d'une décennie, M. le député, hein — c'est un projet qui est majeur — auquel nous avons fait des travaux l'année dernière.

En ce qui concerne plus spécifiquement le tronçon que vous parlez, qui est Saint-Louis-du-Ha! Ha! en direction de Cabano, qui est l'équivalent d'un dossier de l'équivalent d'une distance de 12 km environ, je vous dirais que, si vous aviez eu les crédits un petit peu plus tard... Quand vous me parlez: Est-ce que le certificat a été délivré? Je vous dirais que les choses s'en viennent très bientôt. Quand je vous dis très bientôt, c'est très bientôt. Il reste une étape à franchir, mais naturellement elle est à franchir. Ça fait que je vous dirais que le certificat sera émis prochainement, ce qui nous permet effectivement de pouvoir aller de l'avant. Nous avons prévu, dans nos budgets, l'équivalent de 23 millions... 28 782 000 \$, ce qui inclut la part aussi du ministère, naturellement des partenaires, de prévus pour la période de 2006. Donc, c'est la partie sur laquelle on peut faire des travaux cette année.

Si vous avez des questions d'ordre plus technique, plus précis, on a la chance d'avoir un nouveau sous-ministre au ministère des Transports, M. Loranger, qui était justement le directeur territorial de cette région du Bas-Saint-Laurent et Gaspésie qu'il connaît très, très bien. Donc, je ne sais pas si le député de Beauharnois a des questions précises. Je lui permettrai de reposer ses questions s'il y a d'autres précisions qu'il veut avoir.

● (15 h 50) ●

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Oui, j'ai des questions. M. le Président, là, ce que je veux comprendre, c'est qu'on annonce des travaux, mais les études d'impact, là, est-ce qu'elles ont été publiées?

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

M. Després: Dans ce cas-là, un, premièrement, l'étude d'impact a eu lieu.

M. Deslières: Oui.

M. Després: Elle a eu... Je cherche, attendez, quelle période... Elle a déjà eu lieu. Le rapport a été déposé. Il restait au gouvernement à émettre son certificat d'autorisation, hein, de construction, et je vous dis que ça s'en vient très bientôt, et, suite à ça, on pourra aller de l'avant avec les travaux. Il y en a pour l'équivalent, si vous voulez, en travaux routiers comme tels, il y en a pour 15 millions de dollars. C'est ça, M. le sous-ministre?

M. Loranger (Jean-Louis): Oui.

M. Després: Et l'équivalent de 13 millions en préparation de plans et devis. Donc, il y aura des travaux cette année.

M. Deslières: Mais j'essaie de comprendre, là. L'étude d'impact a été... Il n'y a pas de consultation?

M. Després: Il y en a eu déjà. Les consultations ont déjà...

M. Deslières: Il y a eu des consultations?

M. Després: Les consultations ont déjà eu lieu. Le rapport a été déposé, du BAPE, a été déposé. Il y a eu une médiation dans ce dossier-là. Et naturellement le certificat d'autorisation va être émis — vous comprendrez, je ne peux pas vous dire; va être émis — ce qui permettra aux travaux de pouvoir se réaliser très prochainement. On est en pleine saison. Il n'y a aucun problème. Le mois de mai n'est même pas commencé.

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

M. Deslières: M. le Président, si vous me permettez, là. Il y a des acquisitions à faire. Les acquisitions ne sont pas faites.

M. Després: Vous me permettez, si vous n'avez pas d'objection...

M. Deslières: Oui, oui. Non, non, non. Je n'ai pas d'objection. Je n'ai pas d'objection. Non, non. Je n'ai pas d'objection.

M. Després: En ce qui concerne les acquisitions, on a l'ancien directeur territorial devenu sous-ministre. Je n'ai pas en détail à savoir s'il reste exactement... si elles sont toutes faites sur l'ensemble des projets. Ils ont 100 chantiers. On va permettre à M. Loranger, qui est sous-ministre adjoint au ministère des Transports.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous êtes d'accord pour que M. Loranger prenne la parole?

M. Deslières: Absolument.

Le Président (M. Pinard): Oui. M. Loranger, voulez-vous vous identifier pour fins d'enregistrement?

M. Loranger (Jean-Louis): Oui. Jean-Louis Loranger, sous-ministre adjoint, directeur général pour l'Est au ministère des Transports.

Alors, les travaux qui sont prévus cette année dans le tronçon Cabano—Saint-Louis, c'est en deux portions. Il y a probablement des travaux à Cabano, où on va construire un viaduc et les approches sur la future desserte, ce qui va nous permettre, lors de la majorité des travaux, de dévier la circulation pendant qu'on va procéder à la construction de la 185. On n'a pas besoin de terrains dans le cas de ce chantier-là. On est propriétaires des emprises routières.

L'autre partie de travaux qui va s'exécuter, c'est à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. C'est la partie nord du projet, où ça va être des travaux de rechargement, et où effectivement on est en cours d'expropriation, mais où les propriétaires ont tous signé des permissions de construire qui vont nous permettre de procéder aux travaux.

Le Président (M. Pinard): Ça va, M. le député?

Dossier de la route 175, entre Québec et Saguenay

Signature de l'entente détaillée

M. Deslières: Oui. Oui, je vais passer à d'autres dossiers parce que le temps file. Si vous me permettez, quelques questions sur la 175. Je ne reprendrai pas tout l'historique du dossier, M. le ministre, M. le Président. On sait qu'il y a eu des annonces et des signatures, tout ça, et on sait qu'il y a eu annonce, on sait qu'il y a eu une signature-cadre, si on peut me permettre l'expression.

Maintenant, je vais aller dans les détails, là, d'une façon plus précise. Est-ce que l'entente détaillée, ce qu'on appelle, dans notre jargon, l'entente détaillée, là — parce qu'on sait que le fédéral et le Québec sont partenaires dans ce dossier — est-ce que l'entente détaillée est signée au moment où on se parle?

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

M. Després: Ce que je peux vous dire, c'est que, un, l'entente... si vous parlez de l'entente financière, pour être plus... entre une entente politique puis une entente financière, ce que je peux vous dire, c'est que les modalités sont en train de se finaliser, c'est-à-dire que, dans le projet, il a été convenu que, pour une première phase, une première phase de travaux, les gouvernements s'entendaient pour un montant de 525 millions. Il n'y a pas un dossier sur une route au Québec ou sur laquelle, excusez l'expression, il y a tant d'argent sur la table entre... de la part du gouvernement fédéral. Une première phase des travaux, 525 millions qui est sur la table. Et je vous dirais, M. le député, que, très, très prochainement, l'entente financière, en ce qui concerne la 185, sera question... sera acquise... Excusez! Sur la 185, c'est correct, c'est fait. En ce qui concerne la 175, ça pourra se faire très prochainement.

J'ai eu déjà des échanges avec le ministre des Transports du Canada sur l'ensemble des ententes financières qu'on a suite aux ententes qu'on avait signées, et je vous dirais que les discussions ont lieu avec le ministère, et, pour le reste, on peut déjà commencer à comptabiliser effectivement les coûts, en ce qui concerne la 175, dans le partage avec le gouvernement fédéral. Et, je tiens à

vous le rappeler, c'est le plus gros projet en termes d'investissement au Québec, cette année, la 175, 80 millions de dollars.

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

Entente sur le paiement des dépassements de coûts

M. Deslières: Précision, M. le Président, là, je comprends que l'entente porte sur 525 millions. Évaluer présentement ce projet-là, on nous dit que ça pourrait aller jusqu'à 750, 700 à 750 millions. Est-ce que la différence du 525 à 700 ou 750 millions est réglée en termes de partage? Parce qu'on le sait, les déclarations de l'ancien gouvernement et de M. Lapierre là-dessus, ils disaient: Non, non, non. Nous, notre engagement, c'est 525. Le dépassement de coûts, c'est le problème de Québec, c'est le problème du gouvernement.

M. Després: L'entente qui a été convenue, au fond elle est fort simple, l'entente, elle parle d'un partage de coûts, hein, qui dit carrément... L'entente qui a été signée le 7 mai 2004... On a signé une entente. Et je cite: «Canada et Québec confirment leur intention de contribuer — et je lis — à part égale à l'élargissement à quatre voies divisées de la route 73-175 entre Québec et Saguenay. Canada et Québec conviennent d'investir 525 millions pour la première phase de ce projet — pour la première phase de ce projet.» On n'a jamais dit que le projet était de 500 millions. Même dans leur entente, c'est très clair: Pour la première phase de ce projet.

Comme on l'explique à chaque fois, bien souvent, entre le moment où on annonce un projet, entre le moment où en fait la première estimation, qu'on se rend à l'étape des plans et devis, qu'on se rend à l'étape des appels d'offres, naturellement les projets évoluent, mais c'est très, très clair. Il n'y a pas une entente, un dossier sur une route, au Québec, sur lequel, avec le gouvernement fédéral, il y a, excusez l'expression, autant d'argent sur la table. Ça fait qu'il n'y a pas d'inquiétude, le gouvernement du Québec va faire ce projet-là, je pense que c'est très clair. Les travaux, on a fait... on a défriché, cet automne, cet hiver, ce qui était une première au Québec, pour s'assurer d'être en temps, au printemps, pour les travaux. Si vous avez eu la chance de faire la traversée ce printemps, vous avez dû vous apercevoir qu'il y avait eu beaucoup de défrichage de fait, même en période hivernale, pour s'assurer justement d'aller de l'avant et de respecter l'échéancier. Donc, je veux rassurer le député. Je lui ai lu le texte. C'est très, très clair.

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

Sommes versées à ce jour par le gouvernement fédéral

M. Deslières: Oui, merci, M. le Président. À ce jour, M. le Président, combien le fédéral a mis d'argent dedans, là? Combien est-ce qu'il a décaissé, le fédéral?

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

M. Després: Au moment où on se parle, je viens de le dire, il n'a pas versé officiellement de l'argent. Ce que je vous dis, il reste la signature de l'entente financière à faire, comme sur les autres routes du Québec sur lesquelles il y a déjà eu des ententes qui ont été annoncées, mais je vous dirais qu'à partir du moment où ces ententes ont déjà été annoncées, au fond ce n'est pas une problématique. Je veux rassurer le député, j'ai eu un nouveau changement de gouvernement, j'ai eu plusieurs discussions, j'ai déjà eu des échanges verbaux, écrits avec le ministre, sur lesquels on nous demande effectivement de se préparer. Pour vous rassurer, on se prépare à sortir le crayon.

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

Motifs de l'annulation d'un appel d'offres le 13 avril 2006

M. Deslières: Rassurez-moi, M. le ministre. M. le ministre, le 13 avril dernier, le ministère des Transports a annulé, à midi, un appel d'offres qui devait fermer à 15 heures. Des contractants et des sous-contractants ayant soumissionné sur l'appel d'offres veulent savoir pourquoi le ministère a reporté la fermeture de l'appel d'offres à trois heures d'avis, sans avertissement. Au ministère, ces gens-là ont une réponse en disant qu'il s'agissait d'une décision ministérielle, et même que ça venait de Stéphane Dallaire, M. Stéphane Dallaire, attaché politique du ministre. Est-ce que le ministre pourrait nous clarifier cette situation pour le moins trouble?

M. Després: Premièrement, vous me parlez du 13 avril, on est le 27 avril. J'aimerais ça savoir de quel appel d'offres, là, parce que des appels d'offres, au ministère des Transports, là, il y en a des fois plusieurs dans la même journée. Donc, je ne sais pas s'il peut le déposer. Je vais vérifier. D'abord, premièrement, savoir de quoi on parle. On va demander aux gens ici, à l'administration, au sous-ministre, de faire cette vérification. Je ne sais pas de quoi vous me parlez, là, de quel appel d'offres.

M. Deslières: On parle d'un appel d'offres concernant des travaux sur la 175.

M. Després: O.K. Avez-vous une copie de... je ne sais pas, là, vous avez l'air... parce que vous lisez quelque chose de bien précis, mais je ne sais pas, là... O.K., un appel d'offres, le 13 avril, sur la 175. Il y en a eu plusieurs, appels d'offres, là.

M. Deslières: On peut vous laisser quelques minutes avec le...

M. Després: Oui. Bien, peut-être, ce qu'on peut faire, passez la question. Vous avez posé la question, on va vérifier exactement ce qui en est. Je ne sais pas, avez-vous un numéro d'appel d'offres? Il y en a peut-être eu... Ils sont en train... O.K., on va faire la recherche sur le 13 avril, l'appel d'offres de la route 175.

● (16 heures) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Beauce-Nord.

Dossier du prolongement de l'autoroute 73 en direction de Saint-Georges de Beauce

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, bonjour à vous. Moi, j'aimerais savoir... Sur la route 73 qui est dans mon comté, on sait qu'il va y avoir des travaux encore cette année. Pour que la route se rende jusqu'à son point qui est Saint-Georges, est-ce qu'à l'heure actuelle il y a des choses qui accrochent ou si le dossier est complètement ficelé à l'heure actuelle?

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

M. Després: Je suis heureux d'avoir le député de Beauce-Nord. Naturellement, je sais que c'est un développement de route que vous attendiez depuis longtemps. Ma collègue et moi, nous sommes allés l'année dernière. Elle était allée aussi, il y a exactement deux ans, faire un point de presse sur l'autoroute. Nous sommes très heureux des investissements que nous faisons sur l'autoroute 73. Je vais vous dire, tellement à coeur, cette autoroute-là... D'ailleurs, elle a un grand avantage, elle n'est pas tellement loin de la Capitale-Nationale. Donc, je suis ce dossier-là avec votre collègue de la Beauce, Mme Leblanc, de très, très près.

Je vous dirais que tout ce qu'on a pu mettre en termes d'investissements routiers sur l'autoroute 73 a été mis. Je vous dirais qu'à un moment donné on ne peut pas par contre aller plus vite que les étapes naturellement d'acquisition, d'expropriation qu'on doit faire, des études qu'on devra faire. Mais là vous me parlez, vous, là, là... Je comprends que, nous, on est en travaux cette année pour se rendre jusqu'à Beauceville; vous, vous êtes rendu à Saint-Georges. Vous avez de l'ambition pour votre région puis vous faites bien d'en avoir.

M. Grondin: ...autres régions.

M. Després: On en a, nous autres aussi, pour vous. Je veux vous rassurer pour vous dire que c'est un projet sur lequel on a l'intention de continuer d'aller de l'avant — naturellement, il y aura besoin d'audiences publiques face au BAPE pour cette étape-là — et de vous rassurer qu'on a l'intention d'aller de l'avant. Naturellement, on ne peut pas aller plus vite que les étapes que nous avons à franchir, mais de vous dire qu'on est en train de regarder effectivement à quel moment nous pourrions passer. Mais je peux vous dire que juste l'an passé...

Ça, c'est un autre dossier sur lequel, un peu dans le même sens que la 175 ou la 185, le gouvernement fédéral a pris l'engagement aussi pour l'équivalent de 51 millions de dollars sur l'autoroute de la Beauce. On sait que le nouveau gouvernement fédéral a l'intention de réinvestir dans le cadre d'un programme d'infrastructures qu'il a pris l'engagement de faire. Donc, très heureux de voir que nous aurons de l'argent pour pouvoir continuer la route et peut-être effectivement pouvoir négocier des ententes sur l'autoroute 73. Mais de vous dire que ce dossier-là est un dossier qu'on suit de près, sur lequel les investissements sont là, et on va continuer à voir au développement de l'autoroute 73.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauce-Nord.

Décision au sujet du tracé est ou du tracé ouest

M. Grondin: Je voudrais savoir... Parce que vous savez que partir de Beauceville, aller à Saint-Georges — peut-être pour vous, là, que ce n'est pas clair; mais vous savez — qu'il y avait deux tracés, à un moment donné, qui avaient été demandés à être étudiés. Est-ce qu'il y a eu une décision de prise? Puis c'était surtout là, moi, ma question: Est-ce que, sur le tracé est, qu'on appelle, le tracé ouest, est-ce qu'il y a eu une décision de prise ou s'il y a encore des choses qui manquent?

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

M. Després: Ce que je peux vous dire, d'abord les études environnementales ont été faites. Ce qui reste au fond, c'est de voir est-ce qu'il y aura médiation ou il y aura des audiences par rapport à ça, et c'est à ce moment-là qu'on pourra effectivement vérifier, là, et déterminer quel sera le tracé qui pourra être retenu. Mais naturellement il y a des étapes à franchir, et c'est là où on en est rendus par rapport au dossier de l'autoroute 73.

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

Moyens envisagés pour diligenter le processus d'autorisation

M. Grondin: Je vais aller encore plus loin dans ma question, vu que, nous, on veut que le dossier avance et n'arrête pas d'avancer. Ce que je voulais savoir, c'est de quelle manière qu'on peut... nous, comme députés, autant moi et ma collègue Diane Leblanc, qu'est-ce qu'on peut faire pour faire en sorte que ces étapes-là soient franchies plus rapidement.

M. Després: Bien, écoutez, je peux vous assurer que j'ai des discussions avec ma collègue, que naturellement on suit de près avec le ministre de l'Environnement... Naturellement, vous me parlez de tracés tantôt, je vous dis: Les choses deviennent toujours définitives à partir du moment où la décision est prise, à savoir, c'est ça, est-ce qu'effectivement la médiation va faire ou si on doit aller en audiences, ce qui fait que peut-être que le processus va aller plus rapidement. Je ne veux pas m'avancer là-dessus, je ne l'ai pas, la réponse. Ce n'est pas à moi à déterminer si effectivement ce sera un ou l'autre, mais de vous dire qu'en ce qui concerne le tracé... je vous dirais que c'est assez ouvert qu'on était favorables au tracé de l'est.

Mais il s'agit maintenant de voir... Je veux juste vous assurer qu'on va y aller le plus rapidement possible. J'aimerais ça vous donner une date. Je sais que le maire dans votre région comme la députée de Beauce-Sud aimeraient bien avoir effectivement la date d'échéance où on va pouvoir aller de l'avant. J'ai encore une discussion, là, deux semaines, avec la députée de Beauce-Sud en lui disant qu'on ferait le maximum pour aller le plus rapidement possible, mais tout en respectant naturellement le processus. Ça fait que je veux juste vous assurer que, oui, il y a une volonté du gouvernement de continuer, oui, il y a des argents qu'on prévoit pour continuer cette route-là et de vous dire qu'on va y aller, quant à nous, le plus rapidement possible. Et j'espère...

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup.

M. Després: Vous pouvez être assuré qu'aussitôt qu'on va pouvoir vous l'annoncer ça va nous faire plaisir.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Merci beaucoup, M. le ministre. Nous débutons un autre bloc, et j'inviterais M. le député de La Prairie.

Plan d'action pour améliorer la qualité du réseau routier

M. Dubuc: Merci, M. le Président. M. le ministre, c'est sur la question des routes. On sait qu'on a beaucoup de rattrapage, M. le ministre, par le manque, un peu, de vision pendant le gouvernement... Neuf ans qu'ils ont été présents, et puis on a du rattrapage à faire dans les routes parce que c'est vraiment dans... Je descends de Montréal à Québec, puis on regarde ça sur la 20, il y a beaucoup de travaux dans tous les coins, dans les quatre coins du Québec. Puis je sais que notre gouvernement met beaucoup d'efforts, beaucoup de sous pour améliorer les routes, puis on est obligés de le faire parce qu'il y a un besoin.

M. le ministre, pourriez-vous nous expliquer ce que le ministre des Transports entend faire pour améliorer le bilan routier du Québec? Je sais que vous avez fait beaucoup, on en a beaucoup à faire, mais j'aimerais un peu avoir un peu de l'ensemble.

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

M. Després: Oui. Merci beaucoup, M. le Président. D'ailleurs, je pense qu'on peut être très, très fiers des investissements qui ont été annoncés. Vous savez, l'année dernière, on a annoncé un plan de 3,9 milliards de dollars sur trois ans. On est déjà rendus dans la deuxième année du plan triennal. Et, lorsque je suis allé au congrès dernièrement de l'ANCAI, j'ai pu annoncer, M. le Président, que le plan triennal se trouvait à recommencer, parce que j'ai annoncé, pour l'année 2008-2009, 1,4 milliard de dollars. Donc, dans les faits, on est rendus à 5,3 milliards de dollars sur les quatre prochaines années, c'est-à-dire en commençant... On a commencé l'année dernière et on a réussi à faire l'équivalent de 1 500 km. Mettez une moyenne, qu'on devrait être capables de faire le renouvellement, rafraîchissement de 1 500 km par année, ce qui est 6 000 km sur les quatre prochaines années, ce qui est tout de même, en termes d'investissement, exactement le double de ce que l'ancien gouvernement avait investi sur le réseau routier.

Je vous dirai que c'est sûrement un pas dans la bonne direction, ce qui nous permet en même temps de faire un meilleur entretien des routes, je vous dirais, en même temps de faire des projets de développement comme la 50, la 55, la 35, la 25, la 30, la 175, la 185, nommez-les. Le gouvernement du Québec vient d'entreprendre, juste dans les trois dernières années, un ensemble de projets routiers sur lesquels on discutait, pour la majorité de ces projets-là, depuis environ en moyenne 25 ans, la 35, qui est dans votre secteur à vous, tous des projets routiers qui sont importants pour le développement économique du Québec. Et c'est ça qu'on fait pour décongestionner Montréal, permettre un meilleur accès aux régions en même temps, permettre une meilleure fluidité, une meilleure

sécurité sur nos routes. Je vais vous dire, c'est excessivement majeur, les investissements, c'est l'équivalent de 1 100 chantiers cette année, au Québec, 1 100 chantiers, je ne sais pas si vous le savez.

Et très, très heureux parce que, cette année, on s'était donné un défi au ministère des Transports, c'était le défi, ma collègue et moi, de s'assurer que nous puissions annoncer très tôt la programmation, ce qui fait que, dès l'automne — et c'est le défi qu'on se donne aussi dans la prochaine année — de s'assurer que la programmation sorte tôt, sorte tôt pour permettre justement le processus d'appel d'offres le plus tôt possible durant la saison, parce qu'on sait que la meilleure période est la période du mois de mai au mois de septembre pour faire les travaux et on sait que très rapidement il y a des saisons où c'est... des régions où la température est un peu plus exigeante, je vous dirais.

Entre autres, je pense au Saguenay—Lac-Saint-Jean où, bien souvent, dès la fin du mois d'octobre, vous pouvez être dans toutes sortes de situations hivernales, qui fait que plus commence le processus de programmation, d'annonce de la programmation et le processus d'appel d'offres, ce qui nous permet réellement de connaître une meilleure saison et permettre aussi, je vous dirais, d'avoir des meilleurs prix par rapport aux coûts des travaux que nous avons offerts, parce que, bien souvent, les entreprises, les entrepreneurs n'ont pas commencé encore à garnir en début d'année leurs carnets d'affaires si je peux m'exprimer ainsi. Mais je vous dirais que toutes les entreprises qui travaillent dans cette industrie sont fort occupées, et, par le fait qu'on annonce aussi d'avance cette programmation, je vous dirais — et on est rendus, là, jusqu'en 2008-2009; on connaît nos budgets d'avance, là, nous sommes en 2006 — ça permet au ministère des Transports de faire une meilleure planification justement de projets qui sont des projets de développement majeurs pour le Québec et, en même temps, ça permet aussi à l'industrie de faire une meilleure planification de son développement comme entreprise, des ressources matérielles qu'elle a besoin, des ressources humaines qu'elle a de besoin pour être capable justement de répondre à ces attentes-là auxquelles on crée par le processus de ces investissements-là.

Donc, très heureux. Je pense que ces investissements, comme je vous le dis, sont majeurs. Et je vous dirais qu'on peut être rassurés que les projets que nous avons annoncés... Parce que c'est beau d'annoncer des projets, il faut que les budgets suivent. Et là l'exercice qu'on a fait, c'est qu'on annonce les projets, mais on s'assure que les budgets sont déjà annoncés. Et là on sait déjà, jusqu'à la fin 2009, jusqu'au 31 mars 2009, exactement les budgets qu'on a pour pouvoir répondre aux projets qu'on a annoncés. Et c'est ça qui est particulier, parce qu'il n'y en a jamais eu, de plan triennal, on a toujours fonctionné sur des plans annuels. Donc, je pense que ça démontre au fond la responsabilisation que le gouvernement du Québec s'est donnée pour améliorer le réseau routier au Québec.

● (16 h 10) ●

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

Bilan des travaux de la Table québécoise de la sécurité routière

M. Tomassi: Merci, M. le Président. Alors, j'ai aimé la discussion que mon député et mon collègue

député de Beauharnois nous a parlé. Vous n'avez pas eu l'information concernant...

M. Després: ...depuis tantôt que j'écoute, je n'ai pas eu le temps. Je sais que l'information, là... Je prendrai durant que... Je ne sais pas quelle est votre question, je suis attentif en même temps à ce qu'on veut me demander, mais inquiétez-vous pas, là, on va y revenir.

M. Tomassi: Non, non, parce que je me disais: Probablement, la taupé du député de Beauharnois aurait été peut-être la même que celle de la députée de Taschereau parce qu'il manque des informations quand ils se font dire des informations qui viennent de l'extérieur. On aura la chance peut-être de le voir.

Et, peut-être pour faire suite à ce que vous avez dit à mon collègue le député de La Prairie, c'est vrai que c'est très important, votre façon, la façon que le ministère des Transports a décidé de faire, et d'octroyer, et de prévenir les entrepreneurs dans le futur, là, du nombre de travaux qui vont être à faire sur les routes, leur permet d'avoir... d'organiser leurs choses de façon plus structurée. On sait qu'au Québec il y a une pénurie de main-d'oeuvre dans le domaine de la construction. Notamment, dans le domaine du génie civil, là, que ce soient des opérateurs de machinerie lourde et dans les contrats de routes, c'est des éléments, c'est des gens qu'on a de besoin, hein, plus que de menuisiers ou des plâtriers. Alors, c'est une main-d'oeuvre qui est nécessaire. Et permettre à ces gens-là de se préparer dans le futur est une bonne indication, et je vous en félicite, M. le ministre, d'avoir pris cette initiative-là avec le ministère pour faire en sorte que nous puissions rattraper le temps perdu de neuf ans de gouvernement péquiste sur les routes du Québec, hein?

Parce que, tantôt, on nous faisait la mention comme quoi les routes étaient dans un état délabré, je le comprends, ça, on n'a rien fait pendant neuf ans de temps, on n'a même pas permis à faire du rapiécage dans différents secteurs du Québec. Et c'est comme si par magie, à partir de 2003, les routes se sont dégradées à un point tel qu'elles sont aujourd'hui... Les nids-de-poule, ça prend un peu plus qu'un hiver pour qu'ils réapparaissent sur nos routes, et pendant neuf ans de temps ces gens-là n'ont pas permis à ces routes d'être entretenues de façon adéquate.

Je voulais peut-être vous apporter... Sur la sécurité routière, on a eu une commission parlementaire qui a siégé quatre jours, je crois, sur la sécurité routière, dont beaucoup de choses se sont dites et beaucoup de possibilités ont été décrites. Il y a la mise en place de votre Table québécoise sur la sécurité routière qui me semble une très belle initiative où est-ce que, je crois, plusieurs intervenants sont assis à cette Table de la sécurité routière pour essayer de trouver un fléau, hein? C'est un fléau, la sécurité routière. On l'a vu avec les derniers chiffres que la SAAQ est venue nous montrer, que le bilan routier est en chute libre. Et il y a des choses qui sont sorties de cette commission parlementaire, on est au moment de rédaction d'un rapport qui va être déposé à l'Assemblée nationale très bientôt, M. le Président, je crois. Mais votre Table québécoise de la sécurité routière aussi est un élément important, et la nouvelle politique ou stratégie de sécurité routière qui va devoir être déposée. On a vu que l'ancienne politique qui avait été adoptée sous le gouvernement péquiste n'est pas arrivée

à un bilan correct, hein, ou d'amélioration du bilan routier, alors je voudrais savoir de votre part, M. le ministre, concernant la Table québécoise de la sécurité routière, de une, c'est quoi, les membres qui sont partenaires. On a eu aussi les syndicats des policiers qui sont venus nous dire qu'ils n'étaient pas membres, alors je voudrais peut-être vous entendre à ce sujet, et peut-être me parler un peu de quand est-ce qu'ils ont siégé, et si les travaux avancent, dans un certain sens, de façon correcte.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de LaFontaine. M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Després: Oui. Il reste combien de temps, M. le Président, juste... Des fois, ça nous aide...

Le Président (M. Pinard): Il vous reste neuf minutes, M. le ministre.

M. Després: Bon, bien, j'ai amplement le temps de répondre à une excellente question de la part du député de LaFontaine. Je suis content qu'il aborde le dossier de la sécurité routière, parce que je vous dirais que c'est un enjeu important. Un enjeu important, pourquoi M. le Président? Parce qu'il y aura toujours trop de victimes sur nos routes, que ce soient des décès, que ce soient des blessés légers ou des blessés graves. D'ailleurs, la Société de l'assurance automobile du Québec déposera prochainement, officiellement, le bilan routier de l'année 2005. Par contre, on connaît tout de même les résultats du nombre de victimes qui... quel est le résultat cette année. Les chiffres ont été mentionnés la dernière fois. Et j'ai vérifié en passant, M. le Président, à chaque période, j'ai vérifié, et habituellement le bilan routier, même sous l'ancien gouvernement, a toujours été déposé, mais c'est une question, à un moment donné, de... Vous savez que le bilan routier est dans le rapport des états financiers, mais la coutume veut que ça s'est toujours passé soit dans les derniers jours du mois d'avril ou du mois de mai. J'ai, pour chacune des années, les dates pour vous rassurer là-dessus, mais de vous dire que c'est une priorité.

Je pense que votre commission d'ailleurs... Je tiens à féliciter les membres de votre commission qui avez pris l'initiative — pas à la demande du ministre, à votre initiative — de faire une commission parlementaire qui touchait un certain nombre de points, qui vient effectivement démontrer l'importance de la sécurité routière. L'objectif, c'est de se donner, je vous dirais, une nouvelle vision par rapport à la sécurité routière. Il y a eu beaucoup d'amélioration dans les 30 dernières années, mais je pense qu'il nous reste des choses aussi à faire. Et c'est là que nous est venue l'idée pour la première fois de créer la Table de la sécurité routière — c'est une première au Québec — comme objectif de déposer une politique de sécurité routière d'ici à la fin de l'année. Cette politique, là, ça, ce n'est pas nouveau, il y en a déjà eu deux de déposées, ce serait la troisième politique, mais je pense qu'il faut être, dans le bon sens du terme, plus agressif dans l'aspect de la sécurité routière.

Quand j'ai demandé à M. De Koninck de piloter cette table-là, c'est parce que M. De Koninck est bien connu pour justement avoir réussi, dans un secteur donné qui est l'alcool au volant, je vous dirais, à changer nos mentalités, à éduquer la population à avoir des changements

de comportement. Et je pense que, par rapport à la sécurité routière, c'est ce qu'il faut avoir parce qu'il y a eu détérioration en termes de bilan routier, donc plus de victimes, oui, en même temps un coût social qui est évalué à 4 milliards de dollars et 1,2 milliard juste pour la Société de l'assurance automobile du Québec par année en indemnisations, ce qui en fait des coûts très élevés avec une croissance, M. le Président, assez importante dans le cadre des trois dernières années.

Donc, d'autant plus important, oui, sur la sécurité routière, d'avoir un meilleur bilan parce qu'il y a trop de victimes au Québec puis, à partir du moment où il y en a une, il y en a déjà une de trop, mais comment on peut faire pour améliorer ce bilan routier là malgré tous les moyens, je vous dirais, qu'on s'est donnés, qui sont à la fois des mesures coercitives puis à la fois des mesures éducatives? Et l'idée d'avoir M. De Koninck, c'est parce que je sais que M. De Koninck croit et me dit en même temps: Il faut que la population nous suive. Facile, du jour au lendemain, de décider de mettre des mesures coercitives, mais il faut que la population en soit rendue là. Donc, comment faire pour s'assurer que, oui, on ait un certain nombre de mesures coercitives mais en même temps des mesures éducatives pour que la population nous suive?

Et l'objectif, c'est qu'on a décidé de réunir, oui, un ensemble d'intervenants, l'Association des directeurs de police de Québec, le monde municipal, les fédérations, les ministères et organismes du gouvernement, la Justice, la Sécurité publique, le Transport, le service de police de la ville de Montréal, de la ville de Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec, dans laquelle ça fait partie de sa mission effectivement, le Conseil des aînés, la Commission des transports. Je vais vous dire, il y a eu, au moment où on se parle, M. le député, l'équivalent de... oui, il y a eu deux rencontres officielles, officielles, je dis, de la grande table, mais ces gens-là se sont donné une méthode de travail pour travailler en sous-comités sur un certain nombre de thèmes, parce qu'il faut bien comprendre que, de réunir tout ce monde-là, l'objectif, c'est d'arriver effectivement à des recommandations pour permettre au gouvernement de déposer une politique.

● (16 h 20) ●

Et, quand j'ai dit que tout était sur la table, c'est dans cet objectif-là. Je dis: Regardons ce qu'on fait chez nous, regardons ce qui se fait aussi ailleurs. Il y a des expériences en Europe, entre autres, qui ont été réalisées. Donc, regardons-les, voyons ce qu'on peut adapter chez nous. Puis je pense que, là-dessus, tous les parlementaires s'entendent. Le rapport que vous avez fait, M. le Président, va être tenu en compte de la part de cette table-là, et je pense que d'y avoir associé tous les gens qui ont un intérêt... Et je vous dirais qu'encore ce matin j'avais une discussion avec le président de la CSST qui a levé la main en disant: J'ai un intérêt. Je n'ai même pas eu le temps d'en parler au sous-ministre responsable de la sécurité routière. Vous m'avez manifesté le fait de la Fédération des policiers, qui sont représentés du côté employeur, on va s'assurer aussi... Parce qu'il va y avoir une étape aussi de consultation, c'est-à-dire qu'il y a des groupes qui seront entendus, que le président et le groupe vont déléguer, pour s'assurer que tous ceux qui veulent se faire entendre pour préparer cette politique-là puissent être entendus, M. le Président.

L'objectif, là, ce n'est pas d'exclure personne, c'est de faire de l'inclusion et d'arriver avec la meilleure

politique qu'on puisse déposer cette année. Avec un objectif: d'avoir moins de victimes, moins de drames humains. Et en même temps tant mieux si ça peut coûter moins cher à tous les contribuables du Québec en baissant les coûts d'indemnisation... de la Société d'assurance automobile du Québec.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. M. le député de Portneuf.

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

Le Président (M. Pinard): 3 min 23 s.

Mesures visant à renforcer la sécurité aux abords des chantiers routiers

M. Soucy: Trois minutes. O.K. Alors, toujours dans la même veine, M. le Président, de la sécurité, on sait qu'à chaque année, lorsque vient l'été, plusieurs chantiers évidemment se mettent en place — on a parlé tantôt de 1 100 chantiers — et à ce moment-là on sait que, depuis 2001, on a fait des efforts particuliers pour contrôler la sécurité davantage, renforcer la sécurité autour des chantiers routiers.

Alors, j'aimerais ça savoir si les ententes qui ont été prises dans les dernières années sont reconduites, et comment on va faire cette année, et puis quels sont les montants impliqués dans ces dossiers-là. Vous êtes prêt à répondre, là, vous, hein?

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de Portneuf. M. le ministre, je vous prierais de vouloir répondre en 2 min 38 s.

M. Després: Merci, M. le Président. Effectivement, il y a des ententes en matière de surveillance policière. Je vous dirais qu'à la saison 2002... La question, est-ce que c'était sur les heures...

Une voix: ...

M. Després: ...processus. O.K. Écoutez, ça fait maintenant cinq ans que le ministère des Transports a une entente effectivement avec la Sûreté du Québec pour s'assurer effectivement d'un certain nombre de surveillances sur l'ensemble des chantiers pour justement diminuer... Parce que, s'il y a un endroit qui est stratégique sur le réseau routier, c'est bien justement où il y a des chantiers. Désagréable pour les citoyens qui circulent sur nos routes de voir qu'effectivement il y a des travaux en même temps qu'ils veulent que nos routes, je vous dirais... On a un peu un côté où il y a des contradictions, on veut que nos routes soient bien entretenues, puis en même temps, quand on fait des travaux, il y a un petit côté désagréable qui fait que bien souvent la circulation est ralentie. Ça prend des mesures de sécurité — nous sommes très vigilants sur les mesures de sécurité — ça demande par le fait même effectivement de la signalisation, ça demande effectivement de la surveillance en termes de sécurité routière, et c'est pour cette raison-là que, depuis cinq ans, nous nous assurons d'avoir... Et nous venons de renouveler justement le contrat avec la Sûreté du Québec pour s'assurer

justement de l'intensité, je vous dirais, particulière de surveillance en matière de sécurité policière sur l'ensemble des chantiers au Québec.

Le Président (M. Pinard): Rapidement, une minute.

Bilan des opérations de contrôle menées aux abords des chantiers routiers

M. Soucy: Oui. Merci, M. le Président. On sait qu'à chaque année on fait un contrôle accru aux abords des chantiers. Quels ont été les résultats de ces contrôles? Est-ce qu'on a attrapé plus de contrevenants au niveau de la vitesse? Est-ce que les véhicules lourds aussi sont aussi interpellés que les véhicules automobiles?

M. Després: Ce que je peux vous dire, c'est que le nombre d'infractions a varié, écoutez, entre 14 500 à 13 500, je vous dirais, dans le cadre des trois dernières années. Je n'ai pas les données pour 2005. Je vous dirais qu'il y a une constance effectivement en termes d'infractions. Que ce soit effectivement pour les infractions de véhicules de promenade, ou de véhicules lourds, ou en matière, je vous dirais, de facultés affaiblies, les statistiques sont assez ressemblantes. Naturellement, je n'ai pas les données de 2005, mais pour vous dire que cette surveillance-là est tout de même assez constante, elle est importante parce que ce sont des endroits stratégiques en termes de sécurité routière qui peuvent mener souvent à des accidents.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Merci beaucoup. Nous procédons à un autre bloc, j'inviterais M. le député de Beauharnois.

Sommes investies pour améliorer la qualité du réseau routier

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Juste prendre quelques minutes, là, pour remettre les pendules à l'heure concernant le réseau routier puis l'état du réseau routier. On a beau dire, on a beau faire, mais je constate... Puis les chiffres proviennent du ministère des Transports, M. le ministre, là, et vous auriez beau nous dire que vous avez investi tel et tel montant, mais je veux juste vous rappeler qu'en 2002-2003 le gouvernement qui était en place, le gouvernement du Parti québécois, avait investi 1 393 000 000 \$ et que, les deux années où vous avez pris le pouvoir, 2003-2004, 2004-2005, vous avez investi au total 929 millions, soit une diminution de 400 millions de dollars. Deux fois, ça fait 800 millions de dollars.

Et je vais donner un exemple, parce que je ne veux pas vous affubler d'une série de chiffres, là, l'amélioration du réseau, 2002-2003, 497 millions, vos données à vous. Votre première année de pouvoir, 272 millions; deuxième année de pouvoir, 260 millions; troisième année de pouvoir, 240 millions; et 2006-2007, 250 millions de dollars. 800 millions que vous n'avez pas investis au cours de vos deux premières années au pouvoir, ce qui peut expliquer en grande partie... Vous avez beau dire que l'état du réseau s'améliore, s'améliore, mais comment comprendre la sortie de l'Association des ingénieurs du gouvernement? Le réseau routier sérieusement endommagé, le réseau routier sérieusement endommagé.

On nous dit, on nous dit — c'est M. Gagnon, le président — Michel Gagnon, le président de l'association, nous dit que 45 % du réseau routier est en mauvais état et qu'environ 8 % serait en très mauvais état, M. le Président. Dû à quoi? Dû au fait que — et tout le monde s'entendait — pour maintenir les acquis, ça prenait 1,2 milliard de dollars. Vous avez brisé ce qui avait été commencé par l'autre gouvernement où on avait investi 1 393 000 000 \$ et vous avez 800 millions... dans vos deux premières années, investi 800 millions de moins que la norme qui était recommandée. Alors, M. le Président, M. le ministre, vous avez beau nous dire que le réseau s'est amélioré, tout ça, comment comprendre la réaction des professionnels? Il y en a qui sont en arrière de vous, là. Ce sont des ingénieurs, ils doivent connaître leur métier, ces gens-là, ils ne disent pas n'importe quoi. Et c'est vos gens, les gens du gouvernement, les gens du ministère qui disent — ils doivent connaître la situation; qui disent — que c'est faux, ce que vous affirmez, que c'est faux, ce que vous affirmez, que le réseau routier est sérieusement endommagé. Ce n'est pas moi qui le traduis, là, M. le ministre, là. Alors, je pense qu'il y a une mise au point à faire, là, M. le ministre.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de Beauharnois. M. le ministre, commentaires suite à cette affirmation?

● (16 h 30) ●

M. Després: Oui. Je vais vous dire, je l'écoute, il ne faut pas être gêné, M. le Président. Je sais que vous le connaissez bien, le député de Beauharnois, mais il ne faut pas être gêné. Il faut avoir, je vous dirais, même un peu de culot pour venir faire les affirmations qu'il vient de faire, M. le Président, parce qu'on va prendre année après année. Effectivement, il y a eu, une année, un investissement majeur de la part de l'ancien gouvernement qui est en 2002-2003. Je ne sais pas pour quelle raison. D'après vous? Avez-vous une idée? Ça vous dit-u quelque chose, M. le Président, cette année-là? Je ne le sais pas. Il ne faut pas être gêné, hein, il ne faut pas être gêné.

On va reprendre toutes les années qu'ils ont été au pouvoir: 1994-1995, 510 millions; 1995-1996, ça baisse à 437 millions; 1996-1997, 445 millions; 1997-1998, 522 millions; 1998-1999, 660 millions. Si je prends la période exactement qu'ils ont été là, M. le Président, en 1994-1995 jusqu'à 2002-2003 qu'ils ont quitté, faites la moyenne, ça fait une moyenne de 692,2 millions, M. le Président. C'est vrai, ils ont mis, une année, 1 386 000 000 \$. C'est vrai, M. le Président ils ont attendu à l'année qu'on soit en campagne électorale, M. le Président.

Si je fais la moyenne de ce qui a été annoncé dans notre cas, M. le Président, prenez la moyenne, là, 5,3 milliards de dollars en quatre ans, hein, l'année dernière, cette année et les deux prochaines années, M. le Président. On n'était tout de même pas à la deuxième année de mandat en première année électorale, M. le Président, contrairement à eux. Pourquoi? Parce que le réseau routier en avait de besoin. Et, s'il y a un endroit sur lequel on avait coupé dans le temps que le gouvernement était là, c'était bien dans le réseau routier. Oui, effectivement, il y a beaucoup à faire dans le réseau routier.

On veut parler de développement routier, de l'entretien de développement routier et de son développement,

M. le Président? Je vais vous dire, je suis assez impressionné de voir que, les grands projets routiers qu'on parle depuis 25 ans au Québec, M. le Président, on les a à peu près tous annoncés, à peu près tous annoncés, M. le Président, hein? Et que ce soit la 73, la 35, que ce soit la 30, que ce soit la 25, que ce soit la 55, M. le Président, que ce soit la 175, que ce soit la 185 qu'on travaille, on ne fait pas juste prendre l'engagement, on y a associé les budgets. Première fois qu'il y a un plan triennal, M. le Président, et là on vient d'annoncer que, le plan triennal qui a été commencé l'année dernière, on vient d'annoncer 2008-2009, ce qui permet justement de respecter les engagements qu'on vient de prendre publiquement. Trouvez-moi la fois où le gouvernement précédent, M. le Président, a effectivement assuré le développement de son réseau routier. C'est sûr que, du jour au lendemain, M. le Président, ça ne comble pas nécessairement tous les besoins de refaire les routes au Québec, mais je pense que c'est un excellent pas dans la bonne direction.

Mais il y a juste une chose, il ne faut pas être gêné pour faire ce qu'il vient de faire là, il ne faut pas être gêné, M. le Président. Je comprends que le député n'a pas beaucoup de choses à nous dire, mais, écoutez, 692,2 millions, qu'il fasse la moyenne de tout ce qu'on a annoncé jusqu'en 2009, M. le Président... Nous sommes en quoi, aujourd'hui? 27 avril 2006, et l'argent est là jusqu'au 31 mars 2009, ce qui permet à ma collègue, qui fait le tour de toutes les régions du Québec... 1 100 chantiers au Québec, M. le Président, dans toutes les régions du Québec. Elle a les données, elle pourrait vous en parler, dans toutes les régions du Québec. J'aimerais bien comparer les budgets d'une région à l'autre sous l'ancien gouvernement puis aujourd'hui, M. le Président. Je vais vous dire, on a tout ça. S'il veut passer région par région, il n'y a pas de problème, ça va nous faire plaisir, ça va nous faire plaisir. Mais je pense que c'est un excellent pas.

Le Président (M. Pinard): On va vous demander de raccourcir un peu les réponses parce qu'il y a beaucoup de collègues...

M. Després: Oui, mais ça méritait... C'était un excellent débat oratoire, M. le Président, je pense que ça méritait une excellente réponse.

Le Président (M. Pinard): Oui, vous avez raison. Alors...

M. Després: Je peux lui parler des ententes spécifiques du gouvernement fédéral, on en a trois de signées.

Le Président (M. Pinard): Oui, mais on est là pour les crédits 2006-2007.

M. Després: Vous ne voulez pas le savoir?

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

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

M. Deslières: Merci, M. le Président. Oui, moi, j'aimerais ça poursuivre... Malheureusement, M. le Président,

on a encore beaucoup, beaucoup de sujets qu'on n'a pas abordés. Et, à ce moment-ci, M. le Président, je vous indique que je voudrais questionner la Société de l'assurance automobile du Québec. Je pose des questions à vous, M. le ministre?

M. Després: Bien, que le président adresse ses questions, puis on verra, tout dépendant des questions, si effectivement... Comme on le fait d'habitude, d'abord au ministre. En collaboration avec ses collaborateurs, il sera possible effectivement à la Société de l'assurance automobile du Québec...

Le Président (M. Pinard): Je tiens à rappeler aux membres de la commission que ce sont les membres de la commission qui donnent l'autorisation au ministre de déléguer une réponse à quelqu'un d'autre. Alors, allons-y.

M. Deslières: M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Il vous reste 6 min 45 s.

Intentions concernant des modifications possibles à la loi

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. le Président, on connaît tous la saga des hausses de tarifs à la SAAQ et qui provient directement de la déresponsabilisation du gouvernement quand il a fait adopter par bâillon, au mois de décembre 2004, la loi n° 55. M. le Président, on voit qu'on nous annonce des augmentations de tarifs que j'ai qualifiées, que je qualifie encore de complètement inacceptables sur le plan social. Et on en voit, on en voit les conséquences, là, particulièrement au niveau de — je donne un exemple — l'industrie de la moto où on nous indique... — et on avait prévenu les gens de la SAAQ, on avait prévenu le ministre — où on regarde la revue de presse au cours des derniers mois: *Une hausse qui fait mal au milieu de la moto; Baisse des ventes de motos; Trois fois plus... excusez-moi, La SAAQ va «tuer le marché de la moto»; Coalition-moto parle d'injustice; Colère et inquiétude chez les motocyclistes...* On pourrait continuer longtemps.

M. le ministre, je le dis et je le réaffirme, cette loi que vous avez fait adopter est une loi qui n'a pas de sens. Vous vous êtes déresponsabilisé, vous vous êtes mis dans une situation intenable. On appelle les citoyens à des hausses de tarifs considérables, inacceptables. Il n'y a qu'une façon, qu'une façon pour stopper la machine, parce que le PDG qui est venu à la rencontre, à notre rencontre, lors de l'étude en commission, nous a dit carrément qu'il avait tous les pouvoirs, qu'il avait tous les pouvoirs que lui accordait la loi n° 55. Il a été très clair, très net, il l'a précisé en conférence de presse et il est venu nous le redire, tout ça.

M. le ministre, il n'y a qu'un moyen pour que le gouvernement redevienne responsable dans ce dossier-là, c'est de modifier la loi n° 55. Je l'ai dit, je l'ai répété, je l'ai offert au ministre, l'opposition est prête à collaborer à une modification, à abroger cette loi-là dans le sens dont je viens de parler.

Est-ce que le ministre a l'intention, en donnant différents scénarios, là, à l'intention de modifier la loi n° 55

ou a carrément fait son nid, il s'est dégagé de toutes les responsabilités, il dit: Moi, je ne m'en occupe plus, ce n'est pas de mes affaires, c'est la SAAQ, puis que les citoyens, citoyennes s'arrangent avec la SAAQ? Est-ce que c'est ça, M. le Président, M. le ministre, votre position?

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

M. Després: M. le Président, je suis toujours un petit peu impressionné de voir la façon dont présente le député de Beauharnois les choses. On vient de sortir... C'est malheureux, il a décidé, après son intervention, d'arrêter le dossier du secteur des investissements routiers. Il y aurait eu encore beaucoup de choses à dire.

Une voix: ...

M. Després: On y reviendra, ça va me faire plaisir. La nécessité d'entreprendre... Mais c'est la façon dont il présente les choses. Il faut tout de même connaître un peu l'histoire de la Société de l'assurance automobile du Québec, qui n'est pas nouvelle. Tout le monde reconnaît que le régime de la Société de l'assurance automobile du Québec est un bon régime, et probablement le meilleur régime au monde qui existe. Et il connaît bien la situation, il a été député ministériel. Ses collègues ont été ministres dans des responsabilités au gouvernement, qui ont même assumé cette responsabilité que j'assume aujourd'hui de ministre des Transports. Je peux lui sortir des déclarations qui sont connues depuis déjà 2000 où le gouvernement du Québec connaissait très bien la situation dans laquelle s'en allait la Société de l'assurance automobile du Québec, M. le Président.

En 2002, les déficits qui étaient déjà commencés à cette époque-là de la Société de l'assurance automobile du Québec, pendant quatre années consécutives où il y a eu des déficits, où l'ancien ministre des Transports, M. Chevrette, avait lui-même reconnu qu'il fallait faire quelque chose, M. le Président, mais auquel le gouvernement de l'époque n'a pas réagi... Oui, la Société de l'assurance automobile du Québec a un déficit de 617 millions de dollars en date de l'année 2004. Elle déposera prochainement ses résultats financiers, M. le Président, qui seront probablement... je déposerai à l'Assemblée nationale dans le courant du mois de mai, que je n'ai pas vus à ce moment-ci pour l'année 2005, mais auxquels j'ai dit que le président a déclaré qu'il y aurait, selon les prévisions, les résultats prévus pour 2005, un surplus pour l'année financière 2005. Puis il y a des raisons pour lesquelles il y a un surplus pour l'année 2005, on va y revenir. Mais il faut connaître la petite histoire. Le député présente ça... Bien au contraire, le gouvernement est un gouvernement responsable, est un gouvernement responsable.

Si vous voulez parler de ça, je vais vous parler du sens des responsabilités que vous aviez face à effectivement l'avenir du régime collectif de la Société de l'assurance automobile du Québec, auquel vous connaissiez la situation, auquel vous n'avez posé aucun geste. Le seul que je connais, c'est celui du budget que vous aviez déposé qui était le budget de Mme Marois, l'ancienne ministre des Finances, auquel on y avait rattaché discrètement des hausses de tarification sur les droits d'assurance, sur les droits d'immatriculation, hein, d'un 30 \$, 40 \$ et d'un autre

montant qui était prévu. Et ça, c'est en 2003 et en 2004 aussi. Pour quelle raison on ne l'a pas fait, M. le Président? J'aimerais bien le savoir. Lui qui était un député ministériel, peut-être qu'il sait des choses que je ne connais pas. Je ne voudrais pas répondre pour eux, mais j'ai un doute. S'il ne la donne pas, la réponse, je vais lui donner, moi, la réponse. Mais je vais lui laisser la chance de se faire valoir et de l'exposer.

M. le Président, juste de vous dire que, oui, on a tous, je pense, comme parlementaires, intérêt à la survie du régime d'assurance automobile du Québec, et c'est pour cette raison que le gouvernement a déposé la loi n° 55, a déposé la loi n° 55, oui, qui justement permettait, hein, parce qu'il y avait un certain nombre de gestes dans la loi n° 55, entre autres de soutenir un certain nombre de dépenses pour alléger les dépenses de la Société de l'assurance automobile du Québec, auxquelles nous avons récupéré l'équivalent de 100 millions de dollars du budget de la Société de l'assurance automobile du Québec, auquel j'ai demandé au président, en bon français, de faire le ménage à la Société d'assurance automobile du Québec, auquel il a créé trois tables, M. le Président, une table sur le budget, une table sur l'indemnisation, M. le Président, puis une autre sur la technologie qui va donner...

• (16 h 40) •

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le ministre. Ceci met fin à ce bloc de 20 minutes. Alors, sans plus tarder, je cède la parole au député de... Oh! excusez-moi. Il reste cinq minutes? M. le député de Beauce-Nord.

Études sur les modes de construction et d'entretien des chaussées

M. Grondin: Merci, M. le Président. Moi, j'aimerais savoir, parmi tous les spécialistes qu'il y a au ministère des Transports, est-ce qu'on a déjà fait des études, est-ce qu'on a déjà regardé une manière de réparer les routes, de sceller les craques dans les routes, si vous voulez, pour essayer de diminuer les fameux nids-de-poule, là? J'imagine qu'on en a... Ça fait partie, je pense, de toutes nos routes. J'imagine qu'il doit y avoir de quoi qui est fait pour analyser quelque chose pour arrêter cette hémorragie.

M. Després: Oui. Vous abordez quelque chose d'intéressant, parce qu'on a probablement la meilleure ingénieure sous-ministre adjointe du ministère des Transports, Mme Leclerc, qui est notre spécialiste là-dedans et connaît bien tout l'aspect de la recherche de notre laboratoire que nous avons au ministère des Transports. Je la laisserais répondre à cette question.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous êtes d'accord pour que Mme Leclerc réponde à la question? Oui. Alors, Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Vous avez...

Le Président (M. Pinard): ...vous présenter, s'il vous plaît.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe aux infrastructures et technologies, ministère des Transports.

Alors, vous avez raison, la présence de nids-de-poule, particulièrement qui nous arrivent durant la période printanière, sur nos chaussées, sont pour nous des casse-tête assez importants. À ce jour, il y a certaines techniques et technologies qui existent, soit de l'enrobé à froid, soit de l'enrobé à chaud, différentes méthodes d'intervention, mais ça ne nous satisfait pas parce que parfois il faut retourner quelques fois. Vous savez, quand on a beaucoup de cycles de gel puis de dégel, de l'eau qui rentre dans le trou et qui en ressort, on n'en vient pas à bout. Donc, on est toujours à la recherche de matériaux nouveaux. Souvent, vous allez voir sortir, dans les journaux ou des fois sur les tribunes scientifiques, des gens qui prétendent avoir découvert l'eldorado pour réparer les nids-de-poule, mais on est toujours très prudents, ça nous prend... il faut toujours tester, il faut toujours mettre au banc d'essai les nouvelles technologies. C'est ce qu'on fait. M. Després, M. le ministre vous parlait tout à l'heure des laboratoires, c'est leur principal mandat, essayer de développer des techniques qui nous permettraient d'intervenir, et de façon permanente.

Par contre, ce qu'on souhaite le plus éviter, c'est qu'il n'y ait pas de nids-de-poule dans les routes. Donc, on travaille aussi... Puisqu'on investit beaucoup en conservation de chaussée, en réfection de chaussée, on développe de nouveaux matériaux pour que ces réfections puis ces nouveaux enrobés là durent plus longtemps que ceux qu'on avait il y a cinq ans et il y a 10 ans. Donc, il ne faudrait pas qu'ils se produisent. Quand ils se produisent, il faut les réparer de la meilleure façon possible. Mais il y a encore de la place à l'imagination, parce qu'on ne l'a pas encore trouvé. Donc, c'est un peu le plan de match. Mais effectivement c'est très compliqué. Puis avec les changements climatiques aussi on en parle beaucoup, mais on commence à les vivre, on a plus d'oscillations, de cycles de gel-dégel durant la période hivernale, du redoux pendant l'hiver qu'on ne voyait pas avant, puis ça, ça endommage beaucoup cette partie-là de la structure de chaussée puis ça nous crée des nids-de-poule à des moments où on n'en avait pas avant.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Deux minutes, rapidement.

M. Grondin: J'aimerais savoir, est-ce que vous avez déjà étudié la différence entre la qualité de l'asphalte... Ou même il y a des routes qui ont été faites en ciment, est-ce qu'on retrouve encore les mêmes nids-de-poule? Est-ce que c'est notre qualité d'asphalte qui serait inférieure ou... Parce qu'on voit dans d'autres provinces, dans d'autres... Je sais bien qu'aux États-Unis ils n'ont pas le même climat que nous, mais les routes sont beaucoup moins fripées qu'au Québec.

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme Leclerc, 1 min 20 s.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Alors, M. le ministre vous l'a dit tout à l'heure, il y a un besoin de réfection du réseau. Ça, on le reconnaît. Évidemment, le nid-de-poule se crée lorsque la chaussée est plus endommagée, est plus vieillie. Les autres provinces qui ont des chaussées de même âge, ils ont les mêmes problèmes de comportement. Donc ça, c'est assez

universel. C'est juste qu'il faut vraiment redonner un coup de barre pour améliorer le plus possible l'état du réseau.

Les chaussées en béton vont développer d'autres types de problèmes. Ça, on pourra s'en reparler éventuellement, mais ce n'est pas le même comportement, mais il y a ce qu'on appelle de l'épauffure. Les dalles vont se casser, puis, oui, ça peut faire des trous aussi, mais ce n'est pas du tout le même comportement qu'on voit. Puis, oui, on teste les matériaux pour s'assurer qu'on met le matériau qu'on veut mettre dans le trou, là. On les teste avant évidemment pour voir si c'est vraiment ça qu'on...

Le Président (M. Pinard): Très rapidement, M. le député.

M. Grondin: Bien, écoutez, très rapidement, c'est parce que, moi, je me dis: On met tellement d'argent dans le transport que... On sait qu'on a... Est-ce que c'est le sel qu'on met l'hiver? Est-ce qu'on ne pourrait pas mettre d'autre chose comme abrasif qui endommagerait moins? Parce que le sel fait de l'eau, l'eau rentre en dessous de l'asphalte et la fait lever. Ça, ce n'est pas dur à comprendre. Mais est-ce que vous avez analysé d'autres abrasifs que le sel?

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, Mme Leclerc. C'est tout le temps qui vous était imparti. M. le député de LaFontaine.

Société de l'assurance automobile du Québec (suite)

Objectifs du Fonds d'assurance automobile du Québec

M. Tomassi: Merci, M. le Président. Et je voudrais peut-être continuer avec M. le ministre, pas parce que madame... Elle est très compétente. J'ai eu la chance de la rencontrer sur un autre dossier, et elle connaît très bien l'ingénierie des routes sur beaucoup de domaines, et vous aviez raison, M. le ministre, de lui dire. Mais je voudrais revenir un peu sur le dossier de la SAAQ parce que je pense que c'est important que l'histoire soit faite.

Et, quand j'entends l'opposition dire que nous nous sommes déresponsabilisés, s'il y a un gouvernement qui s'est déresponsabilisé de sa principale responsabilité, qui était celle de garantir un revenu suffisant pour les fonds d'indemnisation de l'assurance des victimes, pour les victimes actuelles et les victimes futures, même si... Je pense, vous êtes dans la même position que moi, qu'on aimerait ça que, dans le futur, il n'y en ait plus, de victimes, mais ça, on peut dire qu'est-ce c'est qu'on veut, sauf que l'être humain est toujours celui qu'il est, et des gens qui prennent des risques sur les routes vont toujours exister.

Et je faisais un peu un parallèle lors d'un discours en Chambre justement concernant le dossier de la SAAQ pour dire au Parti québécois que, dans ce dossier-là et dans plein d'autres dossiers, vous savez, c'est comme voir mes enfants avec leur mère qui leur dit: Va faire le ménage dans ta chambre. Alors, ces jeunes-là — et j'en ai cinq, M. le ministre, alors je comprends un peu la

façon dont ils fonctionnent — que font-ils? Ils ramassent leurs effets, ouvrent la porte du garde-robe et mettent tout ça dedans, hein, sans regarder si ça va là, si ça ne va pas là. Ça met tout ça dans ça, ça ferme la porte, et par la suite, quand leur mère, un peu plus tard, s'en va dans leur garde-robe pour placer leur linge ou autre, là, c'est tout sort du garde-robe et tout est à refaire. Et c'est un peu ce parallèle-là que je ferais avec le Parti québécois; au lieu du garde-robe, eux, c'étaient des entrepôts, hein? Il y avait pas mal d'entrepôts un peu partout au Québec où est-ce qu'ils stockaient tous les problèmes de la société québécoise, parce que, eux, ces problèmes-là n'étaient pas importants. Leur seul but, on le connaît, M. le Président, c'est l'article 1 de leur constitution ou de leur programme, là, appelez-le comme vous voulez, et ils vont tout faire pour essayer que ça arrive. Ça, je peux leur dire autre chose, mais...

Le Président (M. Pinard): ...35, M. le député.

M. Tomassi: Oui, oui, article 35, ça va.

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Tomassi: Et, M. le Président... Alors, c'est quelque chose d'important. Alors, tu sais, on met tous les problèmes dans les entrepôts et on essaie de... Et on ne veut pas régler les problèmes, et par la suite, quand un gouvernement responsable arrive en place, la première question, c'est essayer de trouver la clé de l'entrepôt. Parce que ça, c'est une autre chose, ils ne nous avaient pas dit où est-ce qu'ils l'avaient placée, et par la suite c'est de trouver la clé et essayer de trouver les problèmes. Et cette responsabilité-là était laquelle? Prendre les mesures dès aujourd'hui pour essayer de régler le problème du fonds d'indemnisation de la Société de l'assurance automobile du Québec avec la loi n° 55 qui est, il faut le dire, là, une excellente loi qui va dans le sens où est-ce qu'il faut que ce fonds-là soit protégé pour les générations futures, parce que, comme vous l'avez dit, c'est un fonds et un programme d'assurance qui est peut-être pris en exemple partout ailleurs au monde.

Alors, je voudrais peut-être vous entendre continuer dans l'explication que vous donniez au député de Beauharnois concernant cette responsabilité et ce gouvernement responsable que nous sommes depuis avril 2003, M. le Président.

● (16 h 50) ●

M. Després: M. le Président, je veux remercier le député pour sa question. Au fond, c'est ça, il y a une réalité puis il y a une histoire par rapport au dossier de la Société de l'assurance automobile du Québec. C'est ce que je disais tout à l'heure. Ce n'est pas une situation qui est arrivée du jour au lendemain, c'est une réalité qu'on connaît depuis déjà le début de l'an 2000, M. le Président, auquel eux-mêmes, dans les trois dernières années de leur gouvernement, ils connaissaient la situation, où les déficits étaient déjà commencés, M. le Président, auquel le ministre déclarait, de l'époque, qu'il y aurait des déficits, qu'il y aurait à prévoir des hausses éventuellement, auquel, M. le Président, ils avaient prévu, eux, oui, de faire des augmentations, auquel ils n'ont, M. le Président, sûrement pas parlé effectivement avant le déclenchement de la campagne électorale mais qui étaient prévues — c'est la

réalité; qui étaient prévues — sur les droits d'assurance, sur les droits d'immatriculation, sur effectivement... en 2003 et en 2004, après l'élection, en date de septembre. Je peux donner les dates au député. Et, si vous en faites l'addition, il y en avait pour l'équivalent de 100 \$ en termes d'augmentations, de hausses.

Donc, c'est ça, la réalité. Parce qu'à cette époque-là vous aviez reconnu, je suppose, très bien, vous aussi, qu'il y avait éventuellement un problème, et avec les coûts d'indemnisation qui augmentaient, hein, qui commençaient à augmenter, et, il faut le dire, un coût autant pour le permis de conduire que de l'immatriculation. Et si je vous dirais que c'est peut-être... On avait prévu dans la loi, hein, l'indexation au niveau des indemnisations, mais au fond les taux ont resté — c'est-à-dire de permis de conduire — indépendamment des gouvernements, toujours resté au fond au même coût pendant 20 ans.

Et on a eu le même problème au fond d'une façon différente naturellement en ce qui concerne la Régie des rentes du Québec où, à un moment donné, on prévoit des coûts de cotisation pour créer un fonds pour l'avenir pour les gens qu'on doit effectivement payer pour leurs pensions éventuelles à l'âge de la retraite. On connaît un boom effectivement... On connaît effectivement le nombre de citoyens au Québec qui vont arriver à leur pension. Il a fallu, comme l'ancien gouvernement l'a fait à cette époque-là, ajuster les cotisations de la Régie des rentes du Québec, qui ont doublé dans l'espace de cinq ans, qui ont doublé, effectivement. C'est ça, la réalité. Parce qu'il a fallu prévoir effectivement l'augmentation, l'ajustement des pensions, ils l'ont fait. Dans ce cas-là, M. le Président, ils l'ont fait. Dans le cas de la Société de l'assurance automobile du Québec, ils ne l'ont pas fait, ils ne l'ont pas fait.

Donc, on a pris nos responsabilités, M. le Président, en déposant la loi n° 55 où on s'est dit: On va créer une fiducie qui va avoir l'autonomie de s'assurer du Fonds d'assurance automobile du Québec pour les indemnisations que nous avons à faire dans le futur et celles qui malheureusement viendront, parce qu'il y a aura effectivement de nouvelles victimes cette année, l'année prochaine et dans deux ans. Comme je vous ai dit, j'aimerais mieux qu'il n'y en ait pas, mais malheureusement il y en aura, et c'est pour ça qu'on s'est donné, avec la nouvelle table sur la politique de la sécurité routière, on s'est donné le mandat d'avoir une nouvelle politique en matière de sécurité routière. Pour la première fois, on y associe effectivement tous les intervenants sans oublier, M. le Président, qu'il y a plus de 50 % de nos accidents qui ne se passent pas juste sur le réseau de nos routes qui relèvent du ministère des Transports, mais 50 % qui relèvent du secteur municipal. Et jamais on n'a associé le monde municipal, et je pense qu'on peut travailler conjointement pour améliorer le bilan routier.

Pourquoi je vous parle du bilan routier? Parce que ça a un impact très important sur le régime d'assurance automobile du Québec. Il y a eu une croissance importante dans les coûts d'indemnisation parce qu'il y a eu effectivement plus de victimes dans le cadre des dernières années, et l'objectif, M. le Président, si je vous dirais, c'est d'être agressif pour diminuer le bilan routier, pour diminuer les drames humains, mais en même temps diminuer les coûts de la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. le Président, je vous dirais que j'aurai sûrement l'occasion... Je vois les députés de l'opposition qui semblent déjà prêts à vouloir réagir, mais cette réalité-là. Ils l'avaient reconnue, ils avaient commencé à faire un geste dans la direction de vouloir rectifier le tir, et ils ne l'ont pas fait. Et il faut effectivement le faire, c'est pour ça qu'on a créé la loi n° 55. Cette année, on aura une situation financière qui va être fort différente, la première... Parce qu'il y a eu quatre années en ligne de déficit. C'est ça, la réalité, quatre années de déficit en ligne de la Société de l'assurance automobile du Québec, qu'il y aura cette année un surplus parce que le gouvernement a commencé déjà effectivement à soustraire 100 millions de dépenses par année à la Société d'assurance automobile du Québec, deuxièmement, il y a effectivement des taux de rendement exceptionnels cette année qui permettent à la société d'avoir un résultat qui est positif, de faire une nouvelle politique en matière de sécurité routière pour diminuer les coûts, demander à la Société de l'assurance automobile du Québec de créer trois tables pour qu'elle diminue, elle aussi, dans son administration... de voir comment, dans la façon qu'elle indemnise, qu'elle traite les dossiers, si elle peut sauver des coûts et, dans tout l'aspect de ces tables au niveau technologie, qu'elle diminue effectivement ses coûts.

J'ai dit que tous les moyens devaient être pris, et ça, c'est la responsabilité de la Société de l'assurance automobile du Québec, hein? Et par rapport à la loi, M. le Président, il y a un processus qui est très clair qui est prévu, la loi permettait qu'il y ait une commission parlementaire. Le député de l'opposition l'a demandée lui-même, le gouvernement l'a demandée, on a eu une commission parlementaire. Il y aura, M. le Président, un processus public, il y aura des consultations publiques sur la proposition que la Société de l'assurance automobile du Québec a déposée, auxquelles, auxquelles elle se devra de déposer un rapport qui sera rendu public, M. le Président. On a un processus qui est transparent. Rappelez-vous qu'eux, quand ils ont mis la 30, 40 puis 30 de côté, vous n'en avez pas entendu parlé, je suis certain, hein, mais il existait quelque part dans les scénarios. Un processus qui est fort transparent, et il met sur la table une proposition qui est débattue, qui n'est pas finale, qui n'est pas finale.

C'est pour ça qu'il y a un processus, c'est pour ça qu'il y a eu une commission parlementaire. Les parlementaires ont eu l'occasion de sensibiliser la Société de l'assurance automobile du Québec à leur point de vue, aux réactions des citoyens du Québec, qui trouvent que les hausses sont élevées, vous l'avez fait valoir des deux côtés de la Chambre, que j'ai fait valoir, moi aussi, M. le Président, et il y aura processus de consultation publique où un comité d'experts qui a été nommé, qui est formé d'un actuaire, un comptable, un avocat, M. le Président, qui aura... indépendamment, qui aura à entendre la proposition que la Société de l'assurance automobile du Québec a déposée, qui entendra les groupes, M. le Président, et qui déposera un rapport qui sera rendu public, qui sera déposé au conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec, M. le Président.

Et nous avons l'occasion de faire la démonstration aussi et de faire des propositions, hein? Les groupes qui seront entendus, comme les parlementaires, ont la chance de le faire valoir, eux aussi, par rapport à la Société de l'assurance automobile du Québec, M. le Président. Bien, je pense que c'est un processus qui est très clair,

qui est très transparent, M. le Président, et qui permet, je vous dirais, à tous les citoyens de pouvoir prendre connaissance d'une proposition, de pouvoir se faire entendre, M. le Président, comme les parlementaires l'ont fait, et de s'assurer que le régime d'assurance automobile du Québec va survivre pour très longtemps, parce qu'on a le meilleur régime qui existe.

Le Président (M. Clermont): M. le ministre, il reste au député de LaFontaine encore 8 min 24 s si vous avez des questions.

Renouvellement en ligne du permis de conduire et du certificat d'immatriculation

M. Tomassi: Bien, merci, M. le Président. Je vous adore, même si vous êtes de Laval et que vous avez le métro, et nous, non.

M. le ministre — et on va rester un peu dans la SAAQ — vous avez dit que la SAAQ a mis trois tables sur pied, dont la table technologique. J'ai eu la chance, hier, je crois, de siéger à la Commission des finances publiques et d'entendre le ministre des Services gouvernementaux nous parler de Services Québec et du gouvernement en ligne, et la Société de l'assurance automobile du Québec a été, disons, citée en exemple pour la collaboration qu'elle a avec Services Québec dans l'instauration, là, disons, des bornes pour l'accès au portail du gouvernement du Québec.

Je sais que la Société de l'assurance automobile du Québec a un site Internet et j'aurais une critique à faire concernant... une critique constructive, M. le ministre, parce que je n'ai pas l'habitude de faire une critique négative, seulement quand on essaie de déformer l'histoire. Alors, dans le site Internet de la SAAQ, on peut renouveler... Et il faut dire que la technologie Internet, là, il y a de plus en plus de Québécois qui ont accès à Internet. Alors, on fait beaucoup de choses avec Internet, l'information est disponible, et on peut faire des paiements. Et une des critiques que j'avais — et si les gens de la SAAQ sont ici, s'ils puissent me répondre ou voir comment faire pour essayer de corriger cette situation — quand on va sur le site Internet de la SAAQ pour faire le paiement de notre immatriculation ou notre permis de conduire en ligne, les seules deux façons de faire un paiement, c'est si on a un compte bancaire avec Desjardins ou avec la Banque Nationale. Il y a cinq grandes banques au Québec, il y a Banque de Montréal, la Banque Royale... Alors, ces gens-là qui n'ont pas accès à ces deux comptes-là ne peuvent pas. Au contraire, si on va sur un site Internet de la ville de Montréal pour payer, des fois, nos petits billets d'infraction concernant des billets de stationnement ou...

Une voix: ...

● (17 heures) ●

M. Tomassi: Oui, oui, stationnement. Non, pas de vitesse. Il faut dire que, dans ma première année de mandat, j'en ai pris aussi sur la 20, de vitesse, je ne peux me le cacher, mais j'ai eu la possibilité de le faire par téléphone, hein, par téléphone. Le percepteur des amendes au Québec permet le paiement par téléphone et par carte de crédit. Or, aujourd'hui, la majeure partie des gens ont accès à Internet, on a une carte de crédit.

Je voulais savoir de votre part si la Société de l'assurance automobile du Québec a l'intention de permettre le paiement par carte de crédit des immatriculations et du permis de conduire. Et ça ferait en sorte de libérer un peu le temps des gens qui sont dans les bureaux et qu'il y ait une fluidité pour des dossiers un peu plus pointus, comme peut-être le transfert d'un véhicule d'un propriétaire à un autre, et de libérer le temps pour ces gens-là aux bureaux de la SAAQ.

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

M. Després: Oui. Deux points d'information que je peux donner. Je suis content qu'il parle effectivement du service en ligne de la Société de l'assurance automobile du Québec parce que je pense que c'est un bel exemple, la Société de l'assurance automobile du Québec, en termes de service.

Deux choses. La première, si je regarde, c'est un système juste pour les changements d'adresse, qui a été instauré en 2004, qui fait qu'en 2005 on a traité l'équivalent de 155... je fais des chiffres ronds, 155 000 transactions de changement d'adresse par le système du site Internet. Juste en ce qui concerne l'état de dossier de conduite que vous pouvez obtenir en allant voir votre dossier, il y a eu 51 000 personnes qui sont allées directement sur le site pour aller voir l'état de leur dossier.

Je vois le député de Beauharnois, probablement que, sachant très bien... voyant, sur son site Internet à lui, qu'il se promène avec... je ne sais pas s'il fait du bateau, mais je l'ai vu avec sa calotte de capitaine sur son bateau, et il me fait signe que, lui, il n'a pas l'air d'aller sur le dossier pour voir sa situation. Probablement qu'il fait plus de circulation sur les eaux navigables du Québec que sur le réseau routier, d'après ce que je peux voir, ça fait qu'il n'a pas besoin d'y aller. Je voyais qu'il faisait signe que non.

Mais de vous dire que, juste pour le remisage d'un véhicule, c'est l'équivalent de plus de 20 000 transactions. Donc, le site et les services qui sont offerts par la Société de l'assurance automobile du Québec, les tests de connaissances, c'est la même chose, c'est des centaines de milliers de transactions qu'on y retrouve; la mise au rancart d'un véhicule, comme je vous disais. Il y a plusieurs possibilités qui n'existaient pas pour le citoyen en termes de service à la clientèle, qui existent maintenant, donc ce qui est un pas dans la bonne direction.

Pour revenir à l'autre dossier, quand vous parlez... parce que c'est un des services, lorsqu'on parle de paiement effectivement de nos factures de la Société de l'assurance automobile du Québec, ce qu'on me dit, c'est que la même offre qui a été faite à Desjardins, à la Banque Nationale et aux autres institutions financières... On aurait pu effectivement offrir ce service, on n'a pas accepté. C'est-à-dire que les institutions financières ont évalué que la proposition qui était faite ne correspondait pas à ce qu'elles pouvaient offrir. Il y avait peut-être une question de rentabilité, je ne le sais pas, mais ce que je peux vous dire, c'est que la même offre qui est faite à Desjardins et à la Banque Nationale a été faite aux autres institutions financières qui n'ont pas répondu... à offrir effectivement ce service avec la Société d'assurance automobile du Québec.

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

Accès en ligne à son dossier

M. Tomassi: Mais, M. le ministre, je suis peut-être d'accord avec les banques qui ne sont pas... qui n'ont pas voulu signer d'accord avec la SAAQ, mais pourquoi ne pas donner la possibilité aux citoyens, de un, de faire leur paiement d'immatriculation et de permis de conduire avec leur carte de crédit, ce qui est impossible actuellement sur le site Internet, et, de deux, de faire en sorte qu'on puisse avoir accès à son dossier? Peut-être pas pour un particulier, mais pensez à une entreprise de transport qui a d'innombrables véhicules, d'avoir la possibilité d'aller payer seulement certains dossiers et non pas payer l'entièreté du dossier. Parce qu'actuellement, quand un propriétaire de flotte de camions, il a un numéro de dossier en tant que tel, il a un numéro de dossier avec plusieurs immatriculations, je crois que, quand le paiement doit être fait, il doit être fait au complet pour tous ses véhicules, parce que le renouvellement se fait, disons, au mois de mars, si le dossier...

Or, est-ce que la SAAQ a l'intention d'avoir un site Internet plus interactif, là, à ce que nous connaissons dans d'autres sites Internet de d'autres institutions ou d'organismes gouvernementaux?

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

M. Després: Si vous permettez, je permettrais au vice-président, M. André Legault, de la Société de l'assurance automobile du Québec, de répondre aux questions techniques du député.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que les membres sont d'accord pour permettre à M. André Legault?

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): M. Legault.

M. Legault (André): André Legault, vice-président, administration et finances.

Concernant les paiements pour les transporteurs, les transporteurs actuellement, ce qui a été développé pour eux, il y a deux ans, c'est une formule d'étalement des paiements. Donc, au lieu d'y aller par véhicule, on prend la facture qui est renouvelable au mois de mars, et ils peuvent étaler effectivement le paiement de la facture. Donc, c'est le service qui avait été privilégié à ce moment-là. C'est possible peut-être de regarder d'autres possibilités.

Si vous revenez maintenant pour la question de la carte de crédit, il faut bien être conscient que, la carte de crédit, il y a un coût de carte de crédit pour celui qui... non pas l'utilisateur, mais celui qui l'accepte. Donc, il faut voir, au gouvernement, à accepter... C'est des centaines de millions de dollars d'encaissement pour la société. Il faudrait payer effectivement cette commission-là. Donc, à ce moment-ci...

Une voix: Et pour le gouvernement aussi.

M. Legault (André): Oui, c'est ça, pour le gouvernement. Donc... Parce qu'on n'encaisse pas juste cet argent-là, on encaisse d'autres montants d'argent pour le gouvernement, les taxes, et tout. Donc, si on permettait

le paiement par carte de crédit, c'est un coût très important.

M. Tomassi: Mais je suis quasiment sûr, M. le vice-président, qu'avec le montant des frais d'administration que vous mettez, là, il y a un montant qui pourrait être pré-déterminé, là, pour ceux qui décident de faire un paiement par carte de crédit.

M. Legault (André): Actuellement, on encaisse à la SAAQ, si on prend les montants qu'on encaisse, on peut encaisser pas loin de 2 milliards. Donc, si vous mettez un pourcentage là-dessus, ça commence à chiffrer...

Le Président (M. Pinard): C'est 4 % ou 5 %.

M. Legault (André): Oui.

Le Président (M. Pinard): O.K. Alors, merci beaucoup. Le bloc est terminé. Je cède la parole au député de Beauharnois et critique officiel de l'opposition.

Dépôt d'une politique de financement du transport collectif

M. Deslières: Merci, M. le Président. Juste un point d'information, même si nous allons... parce que j'ai changé de sujet, parce que j'ai promis à mes collègues, qui ont été très patients... On va aborder le sujet du transport collectif sous toutes ses formes, les trains de banlieue, etc. Mais je vous indique tout de suite, M. le Président, que j'aurai d'autres questions, et je pense que mon collègue de Masson aura d'autres questions concernant la SAAQ.

Le Président (M. Pinard): Alors, on y va.

M. Deslières: Oui, mais rapidement parce que je veux vraiment laisser la parole à mes collègues. M. le Président, concernant le transport collectif, le financement du transport collectif, une question directe: Il y a eu une promesse de faite depuis deux ans et demi. Tout ça est reporté. Alors, ma question toute simple... La politique de financement est attendue depuis deux ans. Est-ce que le ministre peut nous dire quand il prévoit son dépôt, c'est-à-dire le dépôt d'une politique de financement du transport collectif?

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

M. Deslières: Les immobilisations, bien sûr.

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

M. Després: Bientôt.

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

M. Deslières: Je laisse la parole à mes collègues.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de L'Assomption.

Date prévue de la mise en service d'une ligne de train de banlieue dans le corridor Montréal-Repentigny-L'Assomption

M. St-André: Merci, M. le Président. Alors, comme vous l'avez compris — j'ai eu l'impression également que le ministre m'a compris aussi, puisqu'il attend la question — je veux bien sûr aborder la question du train de banlieue et de l'annonce qui a été faite par le ministre des Transports, le 17 mars dernier, et par le premier ministre, à la Chambre de commerce de Montréal.

Je dois avouer, d'entrée de jeu, que je trouvais ça un petit peu amusant d'écouter les échanges qu'il y a eu tout au long de la journée, avec le député de LaFontaine notamment, sur l'annonce qui a été faite le 17 mars. Je pense que le ministre a eu raison d'ailleurs de rappeler qu'à chaque année, depuis 2003, j'ai posé des questions sur l'évolution de ces projets-là.

D'ailleurs, je regarde la question que j'ai posée l'année dernière, justement, puis j'ai le sentiment que je pourrais poser encore une fois exactement la même question aujourd'hui. Et quelle était la question? Bien, M. le ministre, à quelle date précise vous allez mettre en service une ligne de train de banlieue dans le corridor Montréal-Repentigny-L'Assomption? Montréal-Repentigny-L'Assomption.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député.

M. St-André: Je n'ai pas terminé.

Le Président (M. Pinard): Vous pourrez revenir en complémentaire, peut-être.

M. St-André: Mais je voudrais...

Le Président (M. Pinard): Ah bon! Allez-y.

● (17 h 10) ●

M. St-André: J'ai d'autres choses à dire, qui me semblent importantes, M. le Président. Alors, d'abord, on constate que, dans l'annonce qui a été faite le 17 mars dernier, L'Assomption n'est pas là, a été carrément abandonnée par le gouvernement.

Les projets sur lesquels l'AMT travaillait depuis de nombreuses années, c'était de mettre en service une ligne de train de banlieue jusqu'à L'Assomption. Or, dans l'annonce qui a été faite le 17 mars, on se rend à Le Gardeur, on tourne vers Mascouche, puis on a oublié L'Assomption, ce qui fait qu'il y a plusieurs citoyens, des milliers de citoyens qui sont complètement oubliés, dans l'est de Repentigny même, qui auraient été mieux desservis par une gare à L'Assomption, les citoyens de L'Assomption eux-mêmes, de L'Épiphanie, de Lavaltrie. Puis je rappellerai au ministre que Lavaltrie, là, qui est très, très à l'est, il y a beaucoup de travailleurs qui résident à Lavaltrie puis qui auraient été beaucoup mieux desservis par une gare à L'Assomption. C'est oublié par l'annonce que vous avez faite le 17 mars dernier.

Puis ça, sur cette question précise, là, je m'attends à une réponse claire du ministre: Est-ce qu'il a l'intention, est-ce qu'il a l'intention de corriger la situation puis de faire en sorte que le projet qu'il a annoncé le 17 mars... que la ligne soit prolongée au moins jusqu'à L'Assomption?

Je ne voudrais pas décevoir le député de LaFontaine aussi, mais l'engagement qu'il a pris, il y a maintenant

pratiquement deux ans, devant la chambre de commerce, à Montréal, je regarde la manchette qui avait paru effectivement dans un journal local, on disait textuellement: «Le député de LaFontaine a affirmé que le train de banlieue serait en opération avant la fin de son mandat — en opération avant la fin de son mandat.»

Bien, M. le Président, dans deux ans exactement, le 27 avril dans deux ans, il y a une chose qui est certaine, il y aura eu une élection générale au Québec. Mais, en fonction de ce qui a été annoncé le 17 mars dernier, où vous nous parlez d'un échéancier de deux ans à trois ans, moi, je vous fais une prédiction tout de suite: on va être en campagne électorale, au Québec, puis il n'y aura pas de train de banlieue en opération dans le nord-est de Montréal ni dans Lanaudière. C'est ça, la réalité des échéanciers que vous avez annoncés.

M. Tomassi: Je ne gagerais pas là-dessus.

M. St-André: Alors, je regrette, M. le député de LaFontaine, mais je pense que vous allez devoir prendre rendez-vous avec votre maire pour vous expliquer avec elle, avec elle, avec votre maire.

Le Président (M. Pinard): Veuillez communiquer par le biais de la présidence.

M. St-André: Et, pour terminer, M. le Président, je maintiens et j'affirme que la région de Lanaudière particulièrement aurait été beaucoup mieux desservie si on s'en était tenu aux deux projets sur lesquels l'AMT travaillait depuis des années, c'est-à-dire premièrement le projet Montréal-Laval-Mascouche et le projet Montréal-Rivière-des-Prairies — le beau comté de LaFontaine-Repentigny-L'Assomption. Et d'ailleurs, si le gouvernement s'en était tenu à ce plan-là au moment où de son élection — je lui rappellerai que la ligne notamment dans le corridor Montréal-Laval-Mascouche avait déjà été annoncée — donc, si le gouvernement s'en était tenu à cela, au moment où on se parle, il y aurait un train de banlieue en opération dans ce corridor-là. Puis, s'il s'en était tenu également à ce qui avait été étudié par l'AMT, jusqu'à cette époque-là, dans le corridor Montréal-Rivière-des-Prairies—Repentigny—L'Assomption, s'il avait pris une décision rapide au moment de son élection, il y aurait une ligne de train de banlieue en service en opération au moment où on se parle, dans ce corridor-là aussi.

Alors, moi, je pense que le gouvernement voulait simplement montrer qu'il fait quelque chose dans ce domaine-là, mais la réalité, la réalité, c'est que le gouvernement et le Parti libéral ont l'intention de faire une campagne électorale sans qu'il y ait une ligne de train de banlieue qui soit en service dans la région de Lanaudière.

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

M. Després: C'est une excellente question, M. le Président, je comprends que le député avait hâte effectivement de la poser. Je vais vous dire, je suis toujours un petit peu impressionné, hein, parce que ça ne fait pas si longtemps que ça au fond, ça a fait trois ans, le député qui est ici, devant nous, qui déclarait, ne voilà pas longtemps, le 25 septembre 2005, dans une entrevue qu'il faisait, il déclare: «Il y a longtemps qu'il aurait dû y avoir un

train de banlieue chez nous. Moi, ça fait personnellement 10 ans que j'y travaille comme député.» C'est sa déclaration, c'est sa citation en entrevue.

Il était où, le député, où il était, son gouvernement, M. le Président, pour faire ce projet-là? Les collègues qui sont assis avec lui aujourd'hui, hein, le député de Masson, la députée de Terrebonne, la députée de Pointe-aux-Trembles, qui nous a quittés, et tous les députés de notre formation politique sont excessivement heureux. Je suis déçu un peu pour lui, il a eu la chance de se présenter à la chefferie du Parti québécois, peut-être qu'il aurait pu accélérer encore les choses... lors d'une prochaine chefferie, de se présenter pour ramener ce dossier-là.

Mais je veux lui dire qu'il y a eu consensus. M. le député, quand vous me parlez effectivement des deux lignes, il y a eu concertation. L'Agence métropolitaine s'est assise avec les gens, les deux MRC de L'Assomption, des Moulins, la coalition métropolitaine du transport en commun, les deux maires de Mascouche et de Terrebonne sont très heureux de l'annonce. Je suis allé faire l'annonce, je vais vous dire, j'ai vu tout ce monde-là qui était présent. Je ne vous ai pas vu, par exemple, mais j'ai vu de vos collègues qui étaient présents, qui étaient très heureux de cette annonce-là. C'est une annonce majeure, majeure. Et vous venez me dire aujourd'hui, vous-même qui avez une partie de votre clientèle qui est desservie, que vous n'êtes pas encore heureux. Vous me semblez très honnêtement un peu un éternel insatisfait. Je vais vous dire, je suis excessivement heureux. Notre gouvernement est fier: 300 millions de dollars pour le développement du transport en commun. Je vais vous dire, il ne faut pas être gêné, je l'ai dit tantôt à votre collègue, il ne faut pas être gêné.

Écoutez bien, là. Quand, l'année dernière, j'ai eu ces responsabilités-là, je suis venu en commission parlementaire, je vous ai dit: Ça s'en vient. Quand je suis allé faire mes discours dans la région de Montréal, que ce soit devant la Chambre de commerce de l'est, que ce soit devant Transport 2000, que ce soit devant n'importe quelle tribune, j'ai dit qu'à l'intérieur d'un an la décision serait prise. La décision, elle a été prise, elle a été annoncée. L'agence métropolitaine est déjà en cours pour réaliser ce projet-là. Je sais que vous vous sentez impatient, vous le dites vous-même dans votre déclaration, ça fait 10 ans que vous travaillez après ça, vous n'avez pas réussi à le faire annoncer pendant que vous étiez au gouvernement. Là, il y a un gouvernement qui prend ses responsabilités, qui fait une annonce.

M. le Président, jamais le gouvernement ne s'est donné autant d'instruments: la SOFIL, le plan triennal d'immobilisations, la politique de financement de transport en commun qui s'en vient. J'ai derrière moi... Voulez-vous que je vous dépose copie des trois rapports que vous aviez sous votre gouvernement, la région de Québec, la région de Montréal et les régions, sur le développement du transport en commun? Ils sont encore dans la tablette, dans la poussière, au ministère, M. le Président. Je n'ai jamais rien passé.

Je vais vous dire, excessivement heureux, excessivement heureux, M. le Président, parce qu'on a répondu aux attentes de la population avec, et je le répète, en terminant, un consensus des MRC, de la coalition métropolitaine du transport en commun, des deux maires. Il faudrait peut-être y rajouter le député de L'Assomption,

je ne sais pas si ça va venir, là, mais je vais le mettre sur ma feuille, puis, lorsqu'il sera prêt, bien, on le rajoutera sur la liste.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le ministre. Alors, je cède maintenant la parole à Mme la députée... Pas tout de suite? Alors, une complémentaire, M. le député de L'Assomption?

M. St-André: Oui. M. le Président, j'aimerais que le ministre réponde clairement au moins pour une portion de la question que je lui ai posée. En ce qui concerne L'Assomption, c'est quoi, ses intentions? Est-ce qu'il peut prendre l'engagement ici, avec nous, aujourd'hui, qu'on aille rencontrer le maire de L'Assomption qui est venu me rencontrer à ce sujet-là? Est-ce qu'il peut prendre l'engagement de venir rencontrer, avec moi, les représentants d'un comité de citoyens qui réclament le prolongement jusqu'à L'Assomption, pour qu'on regarde ce problème-là? Je sais que le président de l'AMT les a rencontrés, entre autres. Est-ce qu'il peut prendre cet engagement-là ici, avec moi, s'il est sérieux?

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

M. St-André: Il l'a dit lui-même dans sa réponse, qu'il y a une partie des citoyens qui sont satisfaits. Moi aussi, je suis heureux pour la partie des citoyens qui sont satisfaits. Mais on est ici pour travailler pour tout le monde, M. le Président, pas seulement pour les électeurs libéraux du comté de LaFontaine.

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): M. le ministre. M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Després: J'espère que le député de L'Assomption va se reprendre à la prochaine chefferie, j'ai l'impression qu'il va régler les dossiers vite au Québec, surtout en commençant par sa circonscription.

C'est une excellente annonce. Tout le monde est heureux, M. le député. Puis, même dans la demande que vous faites, là, vous êtes en retard. Vous êtes déjà en retard dans votre demande pour une simple raison: on a déjà eu des échanges avec la municipalité de L'Assomption, l'agence métropolitaine regarde effectivement ce secteur-là, l'a regardé. Il ne fait pas partie intégralement du projet à ce moment-ci, mais nous regardons, nous faisons des études. Je comprends qu'il est ambitieux pour les électeurs de son comté, c'est quelque chose qu'on regarde. J'ai demandé à l'agence métropolitaine de regarder ça. Et je le répète, là: un large consensus. Je vous le dis, sous un gouvernement du Parti québécois, là, hein, j'ai encore les rapports puis les documents... vous ne les avez jamais fait bouger.

Je vais vous dire, c'est une excellente annonce: on va de l'avant, on va le réaliser, le projet. Puis en ce qui concerne les autres projets de développement, oui, on regarde, ça se fait déjà avec l'agence. Il y a des études qui vont se faire. Il y a des discussions qui ont déjà lieu. Le président a déjà fait des démarches. Je vois que le... Mais c'est intéressant. M. le Président, vous allez apprendre des choses, vous. Ce n'est pas tout à fait dans votre région,

là, vous allez apprendre des choses. Donc, pour dire au député... de le rassurer, de le rassurer, je connais toute sa fougue, hein, pour aller de l'avant dans les dossiers, mais qu'il soit confiant, on est très optimistes face à l'avenir.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Merci, M. le ministre. Mme la députée de Mirabel.

Demande d'installation d'un feu de circulation près de l'école primaire Horizon-du-Lac, à Sainte-Marthe-sur-le-Lac

Mme Beaudoin: Merci, M. le Président. D'abord, je tiens à vous remercier pour votre accueil ainsi que mes collègues. M. le ministre, ainsi que votre personnel, bonjour.

Je suis la députée de Mirabel et j'ai fait une tournée récemment de tous les maires et conseillers de la circonscription. Ma circonscription comprend les villes et municipalités de Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Pointe-Calumet, Saint-Joseph-du-Lac, Oka, Kanesatake, Saint-Placide et Mirabel. Simplement pour vous situer. Et je reçois de nombreux courriels concernant le réseau routier et également j'ai des revendications de la part des maires et conseillers de la région.

Je vais d'abord commencer par Sainte-Marthe-sur-le-Lac. J'ai ici un courriel, signé par Mme la maîtresse Sonia Paulus, qui dit qu'il y a effectivement une problématique à l'école primaire, à savoir Horizon-du-Lac. Alors, je vais lire son courriel, puisque c'est un problème qu'elle a soulevé auparavant, et elle n'a pas eu de réponse. Elle dit: «L'une de nos écoles primaires, à savoir Horizon-du-Lac, est située sur la route 344, laquelle est une route provinciale très achalandée. Vous n'êtes pas sans savoir que les enfants qui fréquentent cette institution scolaire sont âgés entre cinq et 12 ans. Dans le but de prévenir des accidents qui pourraient entraîner la mort, la ville a pris les précautions à sa portée, telles que brigadiers scolaires, mise en place des cônes lors des entrées et sorties scolaires et marquage de rues. Il appert que toutes ces précautions ne sont pas suffisantes, puisque certains conducteurs ne respectent pas la signalisation de la zone scolaire. Afin de sécuriser et prévenir les accidents, il serait primordial qu'un feu de circulation soit installé à cet endroit.»

Alors, j'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet-là. Et je pense que je vais expliquer pour les autres municipalités et villes, et vous pourrez répondre par la suite.

J'ai également des revendications de la part de la municipalité de Saint-Joseph-du-Lac et Pointe-Calumet...

● (17 h 20) ●

Le Président (M. Pinard): Un instant, on va essayer de trouver un modus vivendi, là, un modus vivendi, il me reste 8 secondes. Alors là, ce que je peux faire, on pourrait peut-être répondre à la première question, et je débiterais le dernier bloc avec vous, Mme la députée de Mirabel, qui serez suivie du député de Masson. Alors, je prends déjà mes engagements, pas en fonction d'une prochaine campagne, là, mais en fonction du travail. Alors, Mme la députée.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Je voudrais... J'inviterais la députée... puis je suis heureuse que vous nous souleviez certaines problématiques particulières dans votre comté. Ceci dit, c'est des cas particuliers, c'est difficile pour nous, là, de connaître, dans chaque

municipalité au Québec, là, quand il y a un problème spécifique.

Premièrement, ma question, ce serait: Est-ce que vous en avez déjà parlé avec le directeur territorial, qui est M. Mario Turcotte, qui est un excellent directeur territorial? Alors, la première des choses, ce serait peut-être de lui rapporter cette problématique-là, d'en parler avec lui. Et advenant que ça ne corresponde pas à ce que vous désirez comme réponse, bien, venez m'en parler, Mme la députée, venez m'en parler, puis, nous autres, on va faire un suivi de chacun de ces cas-là. Mais là, pour l'instant, on ne peut pas vous répondre, c'est des cas particuliers, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Merci. Alors, au dernier bloc, d'accord?

Une voix: C'est ça.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Beauce-Nord.

Sommes prévues pour l'entretien des ponts

M. Grondin: Merci beaucoup, M. le Président. Moi, j'aimerais qu'on... Un thème qu'on n'a pas encore parlé, ou en tout cas je n'étais pas ici, c'est concernant les ponts. Dans le territoire, je pense qu'on a au-delà de 8 000 ponts, et puis, dans plusieurs municipalités, vous savez que construire un pont ou réparer un pont selon les normes, ça coûte une petite fortune. Je sais que vous avez un budget, là, de 200 quelques millions pour tous les ponts, je pense, de la province, et je vois ça ici. Si je ne me trompe pas, là, je vois ça dans...

Mais est-ce que vous avez l'intention de majorer le budget, ou ça reste comme ça, ou...

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme la ministre déléguée. M. le ministre d'État.

M. Després: ...un petit peu, c'est parce que je vois le montant du député. Je vais demander le comparatif sur l'ensemble des structures. Merci. Je vois ma collègue qui me le soumet. Ce que je peux lui dire, c'est que, pour la conservation des structures... Effectivement, je vous dirais que premièrement il y a l'âge effectivement des structures, qui ne rajeunit pas. Donc, si vous regardez les montants d'investissement dans les dernières années, juste depuis 2003-2004, qui étaient à 161 millions à cette époque-là; l'année 2004-2005, 172 millions; 2005-2006, 243 millions; cette année, 253 millions... Donc, si vous voyez, il y a effectivement une croissance d'investissement dans les structures.

Et, pour répondre à votre question, je vous dirais que, sans avoir détaillé le budget de la prochaine année, vous pouvez prendre pour acquis que, dans les prochaines années, on ne peut pas être en bas en termes d'investissement par rapport aux structures, parce qu'effectivement les besoins sont là et les travaux à réaliser sont là aussi. Donc, il y a une croissance effectivement dans les investissements pour les structures, et les chiffres le démontrent depuis déjà l'arrivée du nouveau gouvernement, la croissance en matière de structures.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député.

M. Grondin: Dans la région Chaudière-Appalaches, la région où je suis, le nombre de ponts, est-ce qu'il est inventorié? Parce que, moi, je sais que, dans mon comté, j'ai plusieurs municipalités qui m'amènent des résolutions, je pense même qu'ils les envoient au ministère des Transports pour faire réparer, pour les aider à faire réparer leurs ponts, parce que souvent ces ponts-là sont dans des routes municipales.

Mme Boulet: ...ponts municipaux, puis les ponts du MTQ.

M. Grondin: C'est deux choses?

Mme Boulet: Oui.

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, on va... Pour fins d'enregistrement, on ne vous a pas entendue. Alors, Mme la ministre déléguée.

Mme Boulet: O.K. Alors, je vais juste apporter un point d'information, M. le Président. Il y a deux types de ponts: il y a les ponts qui sont de la responsabilité du ministère des Transports du Québec, il y a 4 900 ponts au Québec, et il y a 4 400 ponts qui relèvent de la responsabilité des municipalités. Alors, les ponts qui relèvent du MTQ font partie... l'argent pour les réparer fait partie du fonds... le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, là, le 1,4 milliard, alors que les ponts municipaux normalement sont sous la responsabilité des municipalités, mais le ministère les a accompagnées depuis 1993, depuis la cession des routes et de ces structures-là. Normalement, c'est sous la responsabilité des municipalités, puis depuis 1993 qu'on les accompagne et qu'on les aide à réparer les structures, là, à la hauteur de nos capacités financières.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauce-Nord.

Financement de l'entretien des ponts municipaux

M. Grondin: Est-ce que c'est prévu qu'ils vont avoir encore un accompagnement pour les prochaines années?

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre déléguée aux Transports.

Mme Boulet: Pardon?

M. Grondin: J'ai dit: Est-ce que c'est prévu qu'ils vont avoir encore un accompagnement pour les prochaines années?

Mme Boulet: Écoutez, comme je vous le dis, M. le Président, les ponts sont sous leur responsabilité, aux municipalités. Il y a de l'argent, il y avait un programme qui venait en aide aux municipalités, qui les accompagnait depuis 1993, qui accompagnait les municipalités pour réparer leurs ponts. Ceci dit, on en manque parce que les ponts ont atteint leur âge de maturité, 75 % de ces ponts-là ont été bâtis entre 1960 et 1970,

donc ils ont atteint un âge de maturité. Donc, sur plusieurs de ces structures-là, on devrait intervenir puis faire des réparations. Alors, il y a comme un pic de besoins, et là les besoins financiers ne sont pas nécessairement, là... ils ne répondent pas. Alors, on est après regarder, avec les municipalités, avec la FQM, l'UMQ, comment, dans l'avenir, peut-on aider davantage, ou de façon plus efficace, les municipalités au niveau de leurs interventions pour leurs ponts. Alors, à chaque année, ces ponts-là sont inspectés par nos ingénieurs au ministère des Transports du Québec, à tous les ans quand c'est un pont qui a une charge réduite, sinon c'est à tous les trois ans ou à tous les cinq ans, mais, d'une façon très rigoureuse, tous ces ponts-là sont inspectés et tous les ponts au Québec sont sécuritaires. Alors ça, c'est important de le dire.

Maintenant, on sait qu'il y a une problématique pour les municipalités, on est après revoir avec eux une formule. Comment peut-on les accompagner pour être encore plus performants puis être capables de répondre à davantage de besoins? Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, Mme la ministre. Alors, M. le député de Mille-Îles, pour un début de votre dernier 20 minutes.

Retombées prévues de l'augmentation des crédits du ministère

M. Clermont: M. le ministre, votre ministère, vous avez passé votre budget à la hausse, de 7,4 %, dans un contexte qui n'est pas facile pour le gouvernement. Je voudrais savoir exactement les faits saillants de votre budget. En augmentant comme ça de 7,4 %, je pense que, dans le gouvernement, c'est peut-être vous qui avez eu la plus grosse augmentation. Ça va donner quoi aux Québécois, en principe?

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

M. Després: Ça donne un certain nombre de choses. Ça donne premièrement, cette année, une augmentation de 100 millions de dollars dans le Fonds routier, parce que nous avions 1,2 milliard, donc 1,3 milliard cette année, donc ça fait 100 millions de dollars qui est investi de plus sur le réseau routier. Comment il se répartit? Naturellement, bien, il est réparti sur la conservation des chaussées pour l'équivalent de 359 millions de dollars, il est réparti, on venait de le dire, sur l'ensemble des structures qui sont sur nos routes pour l'équivalent de 253 millions de dollars, pour l'amélioration du réseau de 250 millions de dollars et, naturellement, pour tout l'aspect du développement du réseau. Quand on parle des grands chantiers au Québec, qui sont la 175, la 185, la 50, la 35, la 55, la 25, la 30, Notre-Dame, etc., la 20, il ne faut pas l'oublier non plus, qui est entre Québec et Montréal, mais aussi la 20 dans le Bas-du-Fleuve, ce sont des investissements qui sont majeurs. Il y en a pour 438 millions, donc vous arrivez à la somme de 1,3 milliard de dollars. C'est l'équivalent de 1 100 chantiers au Québec, ce qui est majeur, ce qui est du jamais-vu. Et nous avons assuré déjà que l'année 2008—2009... parce que nous avons annoncé le plan triennal l'année dernière, donc nous étions dans les faits dans notre deuxième année du plan triennal; c'est un peu comme si on recommençait le plan

triennal, parce qu'on a déjà annoncé qu'il y aura 1,4 milliard en 2008-2009.

Vous pouvez rassurer vos citoyens, M. le député. C'est que ça permet autant au gouvernement, qui a annoncé des projets majeurs... Je pense, entre autres, au pont de l'autoroute 25, parce qu'il y a une partie en PPP, mais il y a une partie de travaux conventionnée qui va avoir lieu dans la partie de Laval qui arrive à l'arrivée du pont. La même chose du côté de Montréal. Ce sont des sommes pour des projets de développement qui sont là, qui sont planifiés, que les budgets sur lesquels on a annoncé des projets routiers majeurs, que ce soit la 175, dans le parc, la 73, pour aller dans la Beauce, que ce soient les projets routiers dans la grande région métropolitaine de Montréal, que les budgets sont là. Ce n'est pas juste des annonces politiques, c'est la première fois de son histoire qu'un gouvernement annonçait un plan triennal avec des importants massifs, majeurs, aussi imposants que ceux-là, c'est le double de l'ancien mandat... des deux anciens mandats de l'ancien gouvernement. Donc, ça répond, oui, aux besoins, aux attentes. Ça nous permet en plus de faire plus de l'équivalent de 1 500 km de route au Québec.

Je vous dirais qu'en contrepartie — les citoyens aiment bien que nos routes soient belles — il y a un désagrément parce que, cet été, ils vont s'apercevoir que, dans toutes les régions du Québec, ils vont être confrontés, à certaines occasions, à rencontrer des travaux routiers, mais c'est pour améliorer nos routes, et il faut être effectivement vigilants, de la part des citoyens qui vont se promener sur les routes, en termes de sécurité.

Mais je pense que, comme député, vous allez être heureux de leur dire effectivement que les investissements que nous faisons sont majeurs pour votre région. Je vous dirais que, si on prenait, pour chacune des régions du Québec...

● (17 h 30) ●

Une voix: ...

M. Després: ...les 65 % qui vont dans les régions du Québec, que ma collègue me soumet, donc qui sont importants et qui permettent justement de s'assurer que ces travaux routiers que nous avons annoncés, qu'ils ne sont pas juste sur une année, mais qu'ils sont bien souvent sur deux ans, sur trois ans, sur quatre ans. Il y a des projets qui vont jusque sur six ans dans certains cas. Ils permettent d'assurer que ce qui a été commencé va être fini, va être réalisé dans un échéancier qui est bien précis. Et je veux juste vous assurer que toutes les régions, dans les dernières années, comparativement aux 10 dernières années, sont définitivement en croissance en termes de réalisations et de chantiers à travers le Québec.

M. Clermont: M. le ministre, vous êtes après me dire que le député de Beauharnois, qui est mon ami, l'autre bord, que ce qu'il disait, tout à l'heure, pour 2003, le gouvernement précédent faisait plus que nous, vous êtes après me dire que, nous, on va faire le double? C'est-à-dire que j'ai bien compris ou...

M. Després: Oui. Bien, il faut reconnaître, je l'ai dit, le député... l'ancien gouvernement a fait une année d'investissement. Je ne sais pas pourquoi, ça a tombé en 2002-2003. Je ne sais pas qu'est-ce qu'il y avait de particulier

cette année-là; ils devaient être en train de préparer probablement une élection. Mais, si on regarde, c'est la seule année. Effectivement, ils ont eux-mêmes doublé leur budget cette année-là, mais ils l'ont annoncé pour une année. Mais, si vous faites la moyenne, de 1994-1995 à 2002-2003, vous avez une moyenne d'investissement de 692 millions — le président va s'en rappeler — 200 000 \$... 692,2 millions de dollars donc, alors qu'on est dans une moyenne, à l'heure actuelle, de 1 162 000 000 \$ depuis l'arrivée du gouvernement. Donc, je vais vous dire, c'est dans ce sens-là que les budgets ont été majorés de façon très, très massive. Mais, oui, le gouvernement avait enclenché une année en investissement qui était effectivement de cet ordre-là.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Mille-Îles?

M. Clermont: Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Pinard): Bienvenue. Alors, je céderai maintenant la parole au député de Portneuf.

Calendrier de réalisation du prolongement de l'autoroute du Vallon

M. Soucy: Oui. Oui, merci, M. le Président. Alors, dans la longue liste de projets qui étaient en attente, on en avait aussi, M. le Président, dans la région de Québec. Alors, je me rappelle d'avoir attendu un certain temps, moi-même résident du secteur nord-ouest de la région, d'avoir attendu longuement après la suite de l'autoroute Henri-IV; finalement, elle est apparue au moment où, las d'attendre, j'avais décidé de déménager.

Mais néanmoins j'ai beaucoup d'amis dans la région de Québec qui habitent le secteur Montchâtel et le secteur de Loretteville, et ça fait des années, j'ose avancer une quinzaine d'années, M. le Président, où on attend le prolongement de l'autoroute du Vallon. Alors, je sais qu'on a fait des pieds et des mains pour en arriver à une entente, on a négocié, je pense, assez sérieusement avec la ville de Québec. Maintenant, est-ce qu'on pourrait savoir, M. le Président, à quel moment le chantier sera terminé, puis l'échéancier d'ici là?

M. Després: M. le Président, une autre excellente question. C'est là que je reconnais l'intérêt des députés de chacune des régions. Je sais que vous n'avez pas encore eu beaucoup la chance, votre tour va sûrement venir aujourd'hui. Mais de vous dire...

Le Président (M. Pinard): Je suis chanceux, j'ai en permanence, dans ma région, la ministre déléguée aux Transports.

M. Després: O.K. Bien, je suis content parce que je suis... vous dites... Au fond, je suis content, là, il l'avoue, là.

Une voix: C'est une excellente réponse.

M. Després: Il l'avoue, qu'il est bien servi, qu'il y a des investissements majeurs.

Mme Boulet: Il y en a à venir, par exemple. Il y en a encore à venir.

M. Després: D'ailleurs, je trouve qu'il est sage. Peut-être qu'il se réserve pour la voirie locale dans les autres heures de crédits, mais je trouve que, pour l'instant, il est très sage. Je suis content que vous reconnaissiez que la députée...

Mme Boulet: Non, non. Ce n'est rien qu'une impression. Il n'est pas toujours sage.

M. Després: Ah, il n'est pas toujours sage? Il n'est pas toujours sage? Bon, bien, écoutez, on va laisser le bénéfice du doute à la ministre déléguée. Mais de dire qu'en ce qui concerne le dossier de du Vallon, qui est un dossier qui est important, c'est un dossier qu'on parlait depuis déjà longtemps, qui avait déjà été annoncé à plusieurs occasions par l'ancien gouvernement mais qui n'avait jamais été démarré, et c'est là d'où vient toute l'importance de ne pas juste faire des annonces, mais d'avoir les enveloppes budgétaires qui vont avec. Et, quand je vous dis qu'on a déjà des budgets de planifiés jusqu'en 2009, c'est important pour s'assurer que les projets se réalisent.

Dans le cas de du Vallon, c'est un engagement politique que vous, et moi-même, et nos collègues de la région avions pris à la dernière campagne électorale, et, je vais vous dire, on a effectivement débuté les travaux du premier tronçon en juillet 2005, et le deuxième tronçon a commencé à l'automne 2005. Donc, de vous dire que normalement, à la fin de l'automne 2006, hein, de cette année, nous devrions être capables de circuler. Si vous passez dans ce coin-là... Moi, j'ai la chance d'y passer, je vous dirais, quotidiennement. Les travaux sont très agressifs parce qu'ils avancent très rapidement. Et je vous dirais qu'il restera, au printemps 2007, l'aménagement, entre guillemets, urbain de ces travaux pour avoir une meilleure, je vous dirais... au-delà de la circulation, qui pourrait être ouverte à l'automne 2006, d'avoir l'ensemble des travaux qui seront complétés au printemps 2007. Mais très, très heureux. Un dossier de 45 millions de dollars.

Et, lorsque vous me parlez de la région, ça me fait plaisir d'en parler. Je vois la députée de Taschereau qui vient d'arriver, qui a sûrement, elle aussi, des questions, probablement, sur la région. Ça me fait plaisir, parce que c'est du jamais-vu qu'il y ait autant d'investissements dans le réseau routier dans la région de Québec: c'est 130 millions cette année; l'année dernière, c'était 106 millions. Ça semble un petit peu banal pour la députée de Taschereau, mais elle aura l'occasion de poser ses questions. Juste de vous dire que du Vallon en fait partie. Donc, heureux que ce dossier-là effectivement ait été annoncé, il est en chantier. Tous les députés de la région pourront y circuler, toute la population, dès l'automne 2006, M. le Président.

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

Support au transport collectif dans les municipalités rurales

M. Soucy: Bien, écoutez, M. le Président, oui, je suis bien content de voir que... Ce que j'ai compris, M. le Président, c'est qu'on va rouler au printemps 2007 sur l'autoroute du Vallon, dans la région de Québec. Alors, ce sera un moment fort heureux pour l'ensemble de la

région. Il y a aussi d'autres investissements qui ont été annoncés dans chacun de nos comtés, M. le Président, et...

Le Président (M. Pinard): ...

M. Soucy: Oui, j'ai hâte aussi. Non, ce n'est pas des gros montants, nous autres, vous savez.

Le Président (M. Pinard): Vous allez nous rendre jaloux, M. le député.

M. Soucy: Vous savez, dans nos comtés, là, souvent, avec des petits montants, on rend des gens bien heureux puis on réalise quand même de beaux projets. Alors, on en a toujours qui sont en cours et qui sont échelonnés aussi dans le temps, M. le Président, de façon à faire en sorte qu'on respecte nos budgets, on respecte la capacité de payer des citoyens, mais on arrive quand même petit à petit à faire de grandes choses.

Alors, cela étant établi, on a parlé aussi beaucoup tantôt de transport en commun. On sait que, dans nos milieux ruraux, il existe aussi une forme de transport collectif, M. le Président. J'aimerais savoir si les ententes qui sont actuellement en cours au niveau du transport collectif... Est-ce que ça va se poursuivre, d'une part?

Actions envisagées afin de favoriser l'utilisation accrue du transport collectif

Et est-ce que le transport collectif peut nous amener, dans nos milieux ruraux, à l'établissement, entre autres, de parcs de stationnement où on pourrait favoriser le covoiturage? Parce qu'on voit une espèce de tendance, le long de l'autoroute 40, à l'intersection de nos artères, je vous dirais, plus principales, l'émergence de stationnements. Alors, ça nous dit, M. le Président, que de plus en plus de personnes covoiturent pour entrer à Québec. Et ce que j'ai vu aussi, de par les travaux qui ont été réalisés dans les dernières années, entre autres sur l'autoroute Duplessis, en fait sur l'autoroute 40 et vers l'échangeur de Duplessis, on a une troisième voie qui est en attente. Alors, est-ce que ça ne pourrait pas devenir, M. le Président, une voie qui serait réservée aux véhicules qui détiennent deux passagers ou plus et en même temps qui pourrait être réservée à des autobus? Alors...

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

M. Després: De quel axe vous parlez, là?

M. Soucy: Je parle... sur l'axe de l'autoroute 40, en fait le boulevard Charest Ouest...

Le Président (M. Pinard): Le boulevard Charest?

M. Soucy: ...le boulevard Charest Ouest, à la hauteur de Duplessis, on a aménagé une troisième voie. J'imagine que c'est en prévision de futurs travaux.

Moi, ma question, c'était: Est-ce qu'en... Il y avait deux questions, celle: Est-ce qu'on va maintenir le support au transport collectif dans nos municipalités rurales, d'une part, puis, d'autre part, est-ce qu'on va favoriser l'installation de stationnements pour favoriser le transport collectif et

éventuellement introduire une voie qui serait réservée soit aux autobus et aux véhicules qui ont deux passagers ou plus?

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

M. Després: D'abord, premièrement, ce que je retiens, c'est que le député, M. le Président... Juste pour savoir combien de temps il reste à la...

Le Président (M. Pinard): Il vous reste, pour répondre à cette question-là, M. le ministre, il vous reste 7 min 26 s.

● (17 h 40) ●

M. Després: Ça va être amplement pour permettre au député de pouvoir y revenir, M. le Président. Mais de vous dire trois choses et aborder trois points: le transport collectif; deuxièmement, stationnements réservés pour permettre justement de faire un peu plus de covoiturage; et les voies réservées.

Support au transport collectif dans les municipalités rurales (suite)

Je vous dirais qu'en ce qui concerne le transport collectif, c'est quelque chose sur lequel effectivement on se penche de plus en plus, parce qu'effectivement il y a un programme d'aide en transport collectif qui existe, dont plusieurs de ses municipalités dans son comté, comme dans les comtés des autres collègues, peuvent effectivement bénéficier.

Je vous dirais qu'à la dernière rencontre à la table des CRE, ma collègue et moi sommes allés rencontrer des gens de la Table Québec-Régions, et on a pris l'engagement de regarder, de créer un comité pour justement se pencher sur tout l'aspect du transport collectif. Il y a des projets pilotes qui sont, à l'heure actuelle, en étude au ministère des Transports, qui ont été déposés. J'ai rencontré le... pas rencontré, mais il y avait une intervention du directeur général du Conseil régional des élus du Bas-Saint-Laurent—Gaspésie, qui était là, qui avait développé un projet pilote auquel j'ai invité à rencontrer les gens du ministère pour regarder ce projet. Et je vous dirais qu'il y a une solution effectivement d'avenir par rapport au transport collectif en milieu rural. Naturellement, il y a toujours une question de coûts, hein, et il s'agit de regarder comment on peut mettre en commun tout ce système de transport qui peut autant servir les personnes âgées, que les jeunes, que les travailleurs. Et naturellement, dans le programme d'aide qu'on a, je vous dirais que les demandes sont de plus en plus exigeantes de la part des municipalités qui découvrent des besoins qui existent.

Et c'est là-dessus que j'ai sensibilisé la Table Québec-Régions et démontré de l'ouverture en disant: Ecoutez, on peut s'asseoir ensemble puis regarder effectivement un certain nombre de projets qui pourraient être développés. Parce que tout l'aspect qui préoccupe tout l'ensemble des municipalités, comme la Table Québec-Régions, est naturellement une question de coûts: comment effectivement on peut partager, comment on peut investir. Et je vous dirais qu'on va regarder tout le développement du transport collectif avec les gens de la Table Québec-Régions, on va y former un comité, suite à notre dernière

visite, pour justement regarder quelles sont les pistes de solution, le financement, comment on peut, je vous dirais, continuer à améliorer le transport collectif dans toutes les régions du Québec.

Actions envisagées afin de favoriser l'utilisation accrue du transport collectif (suite)

En ce qui concerne maintenant votre deuxième question, en ce qui concerne les stationnements, vous m'avez sensibilisé, encore voilà pas longtemps, je crois que c'est la semaine dernière, durant une période que nous avions à l'Assemblée nationale, à l'aspect des stationnements incitatifs. C'est une formule qui est très développée, qui est très performante, entre autres dans la région de Montréal, et je vous ai répondu que j'étais prêt à regarder, peut-être dans des endroits, dans des sites stratégiques de la région de Québec, à voir effectivement à développer, si effectivement le besoin est là, et de voir si la population est prête à utiliser ce genre de stationnement incitatif. On va regarder, avec les gens du ministère, avec les gens du réseau de transport, les demandes qui peuvent exister ou les projets qu'on pourrait développer, que... J'étais très ouvert à ce type de demandes.

Troisièmement, en ce qui concerne les voies réservées, dans celles que vous me parlez particulièrement, il n'y en a pas de prévues à ce moment-ci. Par contre, il y a une étude qui est en train de se faire sur l'autoroute du Vallon, au moment où on se parle, qui sera déposée normalement, je vous dirais, d'ici à l'été, qui nous sera déposée, pour regarder la possibilité de pouvoir le faire. Mais encore là vous avez raison, c'est un autre moyen effectivement d'améliorer l'efficacité du transport en commun. On s'est donné des moyens, à Québec, pour améliorer le transport en commun, et c'est des mesures sur lesquelles, autant sur les stationnements incitatifs que sur les voies réservées... On a tendance toujours à parler, dans les régions très peuplées, de ce genre de projet, mais je pense qu'il faut le regarder aussi dans une région comme la Capitale-Nationale, et, moi, je suis prêt à faire les études et les analyses qu'il faut sur certains sites privilégiés. Comme je vous dis, on le fait déjà présentement sur du Vallon.

Et en ce qui concerne les stationnements incitatifs, je vous invite à regarder... je vous ai même invités à venir vous asseoir avec les gens du ministère pour regarder certains endroits, et il pourra y avoir des discussions avec le réseau de transport pour voir aussi quelle est leur vision par rapport à ça et voir qu'est-ce qu'on peut développer.

M. Soucy: Merci.

Le Président (M. Pinard): Trois minutes. Alors, M. le député de LaFontaine.

Intentions concernant la possibilité d'équiper les véhicules taxis d'un système GPS

M. Tomassi: Merci. Merci beaucoup, M. le Président. Je voudrais poursuivre sur un autre sujet, M. le ministre. Je viens d'un grand centre, Montréal. Beaucoup de voitures de taxis sont en fonction sur l'île de Montréal, et une des demandes répétées de l'industrie du taxi, dont aussi ici, à Québec, la demande a été faite au ministère,

c'est de pouvoir équiper les véhicules taxis d'un système GPS où est-ce que les véhicules pourraient être, disons... Il y a une nouvelle, à Montréal, où est-ce qu'on veut suivre les cols bleus. Mais le système de GPS fait en sorte que le répartiteur pourrait savoir quel véhicule est le plus près de l'endroit où est-ce que l'appel vient, et c'est une demande répétée de l'industrie du taxi. Je sais que la loi actuellement, le règlement de la Société de l'assurance automobile du Québec, l'interdit. Ça a été une demande qui a été faite à l'industrie, demande ou recommandation qui est incluse dans le rapport sur l'industrie du taxi, dont vous avez déposé à l'Assemblée nationale.

Alors, je voulais savoir si... Et, aujourd'hui même, il y a un article dans le journal qui dit que c'est sur une bonne voie. Alors, je voudrais savoir de votre part, M. le ministre, si c'est quelque chose qu'on pourrait voir dans un avenir rapproché. Ici, on parle d'un mois ou deux, là, alors ça peut être une bonne nouvelle pour l'industrie du taxi, qui fait en sorte que de l'essence peut être sauvée, des gaz à effet de serre peuvent être épargnés parce que les gens vont avoir moins à se déplacer. Alors, je voudrais peut-être savoir vos indications à ce sujet.

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

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président, pour votre question. Parce que, vous vous appellerez, dans le rapport sur la Loi concernant les services de transport en taxi — auquel, vous-même, vous avez participé, un rapport de députés auquel vous aviez été mandaté par l'ancien ministre des Transports pour faire une analyse pour regarder l'ensemble de la situation sur le taxi, auquel la loi prévoyait de déposer un rapport sur l'industrie du taxi, que j'ai déposé en octobre 2005, M. le Président — à la recommandation n° 13 de ce rapport, «permettre l'installation, dans les véhicules taxis, d'un ordinateur de bord comportant un écran afin de faciliter la gestion des activités des entreprises de transport par taxi», ça fait partie du rapport qui a été déposé suite à l'analyse de la loi et suite au rapport que les députés m'ont fait. De vous dire que, oui, nous sommes présentement... au-delà de la recommandation dans le rapport, nous sommes... la Société de l'assurance automobile du Québec est en train de regarder les modifications que ça prendrait. Parce que ça prendrait un règlement pour le modifier, parce qu'en fonction du code il n'est pas permis effectivement d'avoir un écran dans les voitures taxis.

Donc, je vous dirais qu'ausûtôt que la Société de l'assurance automobile du Québec aura effectivement fait son travail et finalisé le règlement, il me sera soumis, M. le Président. Donc, c'est dans la volonté du rapport que nous avons déposé que la Société de l'assurance automobile travaille déjà à la possibilité de me présenter un règlement pour pouvoir aller de l'avant.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Merci, M. le ministre. Dernier bloc, 20 minutes. Alors, M. le député de Masson.

Calendrier de réalisation du train de banlieue Montréal-Mascouche

M. Thériault: Merci. Merci beaucoup, M. le Président. Moi, j'aimerais questionner le ministre sur le

train de banlieue et la réalisation du train de banlieue Mascouche-Montréal. Depuis quatre ans, M. le Président, c'est la quatrième étude des crédits, et, à chaque étude des crédits où je me présente, bon, avec votre prédécesseur, j'ai toujours posé finalement la même question: Quand? Quand le train va entrer en gare? Ça, c'est la question principale que je posais parce qu'en 2003, lors de l'élection, il y avait déjà un projet autorisé, et ce n'était pas de savoir s'il y aurait un train dans des Moulins, ça, c'était réglé. L'enjeu électoral, c'était de savoir quand est-ce qu'il rentrait, et les gens étaient vraiment tournés sur l'échéancier de réalisation.

À l'époque, c'était un projet d'autour de 39 millions qui avait été annoncé, et on l'a mis sur la glace et, trois ans plus tard, on annonce 300 millions, plus ou moins 30 %, ce qui pourrait aller jusqu'à 400 millions. On s'en réjouit, les gens de Mascouche se réjouissent de ça, on aurait aimé... et je comprends que le collègue député de Mille-Îles est un peu jaloux, mais il aurait peut-être fallu que son maire soit plus enclin à vouloir ce train peut-être pendant les trois dernières années. Ceci étant dit, il est sorti dernièrement pour dire qu'il n'était pas contre le tracé initial. Mais ceci étant dit, c'est de la vieille histoire.

● (17 h 50) ●

Il y a plusieurs rumeurs, il y a plusieurs rumeurs. Les gens sont contents, mais en même temps ils sont inquiets, hein? Chat échaudé craint l'eau froide. On sait qu'on va faire quelque chose d'assez particulier, on va construire des rails en plein milieu de la 640. On entend des rumeurs à l'effet qu'en plus on va devoir passer dans un marais. On a annoncé 24 à 36 mois de réalisation.

Moi, aujourd'hui, là, ce que je veux savoir, c'est: À quand le début des travaux sur la 640, dans un premier temps? Peut-être que je dois poser toutes mes questions en rafale. À quand le début des travaux sur la 640? Avant la prochaine élection? Parce que, nous, on ne voudrait pas que ce soit une annonce électorale. Et j'imagine que c'était très sérieux, là. Le premier ministre est venu à Mascouche. Si le premier ministre est venu à Mascouche, j'imagine à quelque part ce c'est... puis, si vous avez donné, M. le ministre, le mandat, à la conférence de presse, au président de l'AMT d'aller de l'avant, hein? Je me rappelle de votre phrase: Je vous donne le mandat de réaliser ce projet. Moi, ce que je veux savoir et les gens à Mascouche, ce qu'ils veulent savoir, c'est: Quand est-ce que les travaux commencent sur la 640? Ça, ce serait bien important.

Et est-ce qu'en termes de réalisation finale il y a des écueils qu'on n'a pas vus? Passer en plein milieu de la 640, là, ça veut dire... Est-ce qu'on respecte toutes les normes, là? Un train, l'hiver, à quatre heures, là, à l'heure de pointe, là, ça éclaire. Est-ce qu'il y a avoir un problème en termes d'éclairage, là, pour les gens? Est-ce qu'on respecte les normes quant à la bordure? Est-ce que le dégagement latéral... tout a été prévu? Est-ce que vraiment tout est, comment dire... Est-ce que tout baigne dans l'huile? Et est-ce que tout fonctionne au quart de tour dans ce dossier-là pour ne pas qu'on ait tout à coup de mauvaises surprises? Ce n'est pas n'importe quoi, ce petit tronçon qui, sur très peu de kilomètres, coûte aussi cher que si on était partis de Mascouche pour aller rejoindre la gare Lucien-L'Allier.

Alors, moi, aujourd'hui, là... C'est quand, le début des travaux? Puis un peu plus de chair autour de

l'os pour calmer les rumeurs et certaines inquiétudes des gens, parce qu'à quelque part, en 2006, ça ne coûte pas très cher au gouvernement, là, et, d'ici un an, il va y en avoir une, élection. Alors, j'aimerais ça avoir ces réponses à ces questions spécifiques.

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

M. Després: Mais il a posé beaucoup de questions, le député de Masson, mais on va essayer du mieux qu'on peut de pouvoir lui répondre.

Premièrement, je le comprends quand il dit: Chat échaudé craint l'eau froide, parce que ça a été le 14 mars 2003 que vous avez annoncé ce projet-là, à un mois exactement de la campagne électorale, et effectivement le projet qui était sur la table, quand vous parlez de l'annonce, c'était la ligne Mascouche-Terbonne-Laval, à 39 millions de dollars, qui prévoyait: un, la réfection de la ligne; deux, la mise en service avec des trains de plus de 40 ans d'âge, hein — c'est ça, la réalité — et trois départs par jour. Donc, on ne parle pas du même projet, puis je pense que le député lui-même l'a dit ce matin: Il faut toujours faire attention par rapport aux coûts. On s'est entendus là-dessus. Mais, ceci étant dit, on ne parle pas du tout du même projet, de un.

De deux, je dirais que, lorsqu'il parle de la 640 puis d'où va passer effectivement la ligne de train, je veux le rassurer, là, même le conseil régional de l'environnement... Robert Perreault, qui est un de vos ex-collègues, qui a été ministre, qui est assez exigeant, je dirais, en termes de mesures, fait partie de la coalition qui a donné son appui à ce projet-là, d'où la ligne de train va passer, là. On se comprend, là. Le conseil régional de l'environnement.

Je pense que, quand je disais qu'on avait un consensus, le consensus est assez large, merci, là, hein? Les MRC, les maires, la coalition métropolitaine, puis le conseil régional de l'environnement, entre vous puis moi, on n'a pas vu ça souvent. Et là on l'a.

Maintenant, en ce qui concerne la partie de réalisation, je laisserai la parole au président de l'Agence métropolitaine qui pourra vous donner plus d'informations d'ordre technique dans ce que vous voulez.

Le Président (M. Pinard): Alors, messieurs dames, vous êtes d'accord pour que le P.D.G... Vous êtes d'accord. Alors, monsieur.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le Président. Je veux rassurer le... Oui. Joël Gauthier, Agence métropolitaine de transport.

Le Président (M. Pinard): Merci.

M. Gauthier (Joël): Je veux rassurer le député de Masson. Dans un premier temps, je veux le remercier pour sa collaboration dans le dossier, parce qu'on a travaillé ensemble, là. C'est un large consensus, une grande concertation, et je veux le remercier pour avoir aidé à l'émergence de ce projet-là.

Effectivement, en 2003 — puis je vais quand même faire un peu d'historique, là; en 2003 — il y a un projet de 39 millions de dollars qui a été annoncé. M. le député de Masson, il y a un projet de 39 millions de dollars qui a été annoncé pour faire un train entre Mascouche,

Terrebonne, Laval, qui devait s'insérer ensuite sur la ligne existante de Blainville, seulement trois départs par jour avec une arrivée au centre-ville en 66 minutes. Ce projet-là, je vous le dis, là, parce que je vais reprendre vos paroles, là: Chat échaudé craint l'eau froide, et vous avez tout à fait raison. Il ne faut pas que les gens aient de mauvaises surprises dans ce qui a été annoncé. Mais, à 39 millions, le projet, tel qu'il était annoncé, je vous le dis, il n'était pas viable économiquement, parce que ça ne pouvait pas se faire à 39 millions. Le véritable coût du projet qui a été annoncé, en mars 2003, était de 129 millions, si on veut comparer des pommes avec des pommes. Et c'est dans ce contexte-là qu'on a étudié l'ensemble des possibilités pour relier à la fois Les Moulins, relier les gens de Repentigny, les gens de l'est de Montréal. Et je n'ai pas besoin de vous le rappeler, là, mais le secteur Terrebonne, le secteur Terrebonne est le secteur... Terrebonne est la quatrième ville en importance dans la CMM.

Vous avez fait référence à des rumeurs au niveau de trains dans l'axe de la 640. Je veux rassurer le député, ce n'est pas une nouveauté, ce qu'on fait, là. On ne crée pas, au Québec, quelque chose qui ne se fait pas, là. Les trains qui circulent à Chicago...

M. Thériault: M. le Président...

M. Gauthier (Joël): ...les trains qui circulent à Washington...

M. Thériault: Excusez-moi. M. Gauthier, excusez-moi.

M. Gauthier (Joël): Oui.

M. Thériault: C'est parce qu'il reste très peu de temps. La première question que j'ai posée, c'est: À quand le début des travaux? Et ensuite je vous pose la question: Est-ce que tout baigne dans l'huile, est-ce que tout est au quart de tour, et est-ce qu'il y a des écueils particuliers par rapport à la réalisation? Est-ce que... Quand le début des travaux? On peut faire l'historique, là. J'ai dit qu'on ne faisait pas l'historique, là, c'était du passé, qu'on regardait vers l'avenir, et il y a des inquiétudes. Est-ce que tout baigne dans l'huile, tout est au quart de tour? Et c'est quand, le début des travaux sur la 640?

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

M. Gauthier (Joël): Oui. Merci, M. le député. Mais vous avez aussi, dans votre préambule et dans les nombreuses questions, fait référence à un historique...

Le Président (M. Pinard): M. Gauthier, il me reste à accorder six minutes de temps au bloc de l'opposition, alors je vous demanderais, s'il vous plaît, d'essayer de répondre...

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. J'ai déjà répondu à une partie de la question tantôt, lorsque le député de LaFontaine a demandé où en était rendu le projet. Il y a des appels d'offres qui ont été accordés déjà pour les concepts de gare, les stationnements incitatifs. Le contrat est accordé pour le choix du matériel roulant.

Or, quant à moi, là, le dossier suit son cours, et on souhaite entreprendre les travaux, mais il faut faire des plans avant, des concepts, là. Ça, ça va se faire dans le courant de l'année. Et entreprendre les travaux, là, voir une première pelletée de terre dans le courant de l'année 2007.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. Autres questions? Non. Alors, Mme la députée de Taschereau.

Mme Maltais: Merci, M. le Président.

M. Després: Excusez, sans vouloir couper la parole à la députée de Taschereau...

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, madame. Madame, excusez-moi

M. Després: ...c'est parce qu'il reste quelque temps, c'est juste pour dire au député de Beauharnois qui a posé une question tout à l'heure que...

Mme Maltais: M. le Président, vous m'avez donné la parole ici.

M. Després: Non, non, mais un instant, un instant, là. Le député de Beauharnois, qui est le porte-parole...

Le Président (M. Pinard): C'est moi qui préside, là. Alors, M. le ministre...

M. Després: Non, non, il n'y a pas de problème, on donnera le temps à la députée de Taschereau.

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

M. Després: Je veux la rassurer, là, je ne voudrais pas manquer le plaisir d'avoir une question. Je veux juste vous dire, M. le député, que nous avons la réponse pour le député de Beauharnois, sur la question qu'il a posée sur les appels d'offres. Donc, aussitôt qu'on pourra...

Le Président (M. Pinard): D'accord, merci beaucoup. Mme la députée de Taschereau.

Financement de la modernisation de l'aéroport international Jean-Lesage

Mme Maltais: Oui. C'est une question assez brève, puis je suis sûre que ça va faire plaisir au ministre responsable de la Capitale-Nationale d'y répondre et de bien expliquer aux gens qu'est-ce qui se passe. Dans le budget, il y a eu l'annonce — je vais citer le ministre des Finances; l'annonce — «que nous participerons aussi au financement de la modernisation de l'aéroport de Québec». La demande était de 15 millions de dollars. Dans un point de presse subséquent, le ministre des Finances a annoncé la grande déception que c'étaient seulement 10 millions. Donc, le gouvernement n'a pas livré la réponse à l'aéroport, il y est allé en partie, 10 millions au lieu de 15 millions, donc première chose.

Deuxièmement, j'ai demandé, à la question 57, dans les renseignements particuliers: Quelles seront les

sommes qui seront consenties en 2006-2007, et la provenance de ces fonds? La réponse qu'on me donne, c'est que le dossier est encore à l'étape des analyses et des évaluations. Donc, pas possible pour le moment de parler de sommes consenties pour 2006-2007 ni de la provenance des fonds, et pourtant ça a été annoncé dans le budget.

M. le ministre, je suis sûre que vous allez vouloir nous expliquer comment il se fait que, si je lis seulement ça, je comprendrais que non seulement on n'a pas seulement le 15 millions, mais que le projet n'est toujours pas entériné par le gouvernement et qu'il n'y a aucune somme réservée en 2006-2007.

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

M. Després: D'abord, premièrement, je voudrais rassurer la députée de Taschereau, elle va avoir bientôt d'excellentes nouvelles, d'excellentes nouvelles; de lui dire que premièrement, quand le ministre des Finances a parlé de 10 millions de dollars, effectivement la Société de l'aéroport de Québec a demandé 15 millions au gouvernement du Québec et au gouvernement fédéral. Là, le ministre des Finances, en entrevue, a déclaré aussi que l'ordre du montant, comme le montage financier et les discussions, je vous dirais, de négociations entre la société, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral, il y a un comité qui s'est penché là-dessus. Je vous dirais de ne pas... qu'elle ne s'inquiète pas, que c'est un projet qui est la priorité pour la région. Je l'ai dit, que je le portais, et nous allons, en temps et lieu, l'annoncer. Mais, je vais vous dire, les discussions vont très bien.

Et la raison pour laquelle vous avez... c'est que l'argent n'est pas pris dans le cadre de programmes normés. Il n'y a pas, au ministère des Transports, un programme qui existe en termes d'investissements sur des dossiers d'aéroport, mais naturellement le gouvernement a toujours un grand fonds qu'on appelle le fonds consolidé. Donc, je pense qu'en temps et lieu, quand le gouvernement prendra ses décisions, aura les moyens de pouvoir faire l'annonce. Donc, je veux la rassurer pour lui dire que j'ai bien hâte, avec elle, de pouvoir participer à cette belle annonce positive de la Capitale-Nationale.

● (18 heures) ●

Le Président (M. Pinard): Merci. Terminé? Alors, Mme la députée de Mirabel.

Mme Beaudoin: ...M. le Président...

M. Després: Je suis sur le temps du président, parce que la réponse aussi à donner... Je ne sais plus combien de temps qu'il reste, mais il y a le député de Beauharnois qui veut sa réponse. S'il la veut? Oui.

Le Président (M. Pinard): Mme la députée de Mirabel.

Problèmes de signalisation et de réaménagements routiers dans la circonscription de Mirabel

Mme Beaudoin: Alors, j'avais commencé tantôt, là, à parler des problématiques dans la circonscription de Mirabel. Je vais faire ça rapidement, en rafale. D'abord, je veux vous dire que les problématiques que je soulève, c'est que certaines problématiques remontent à 10 ans,

alors ce n'est pas nouveau, on a déjà fait les démarches. Alors, si je pose des questions, c'est parce que c'est essentiel.

Je vous ai parlé tantôt de Sainte-Marthe-sur-le-Lac concernant la signalisation...

Mme Boulet: M. le Président, moi, je vais aller rapidement...

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

Mme Boulet: ...je veux dire à la députée qu'elle me donne tout ça, puis on va regarder, parce que ce sont des cas particuliers souvent qui relèvent de municipalités, puis on va lui revenir avec ça.

Mme Beaudoin: Je veux simplement les nommer, et puis on pourra en discuter...

Mme Boulet: C'est ça, on va vous revenir.

Mme Beaudoin: Si vous m'assurez qu'il y a un suivi, là, mes commettants vont être contents. Alors, à Sainte-Marthe, c'est une question pour la sécurité des étudiants, et à Saint-Joseph-du-Lac, c'est une question à la sortie 2 de l'autoroute 640. Je vais simplement vous lire un passage, là, de la directrice de la municipalité de Saint-Joseph-du-Lac, Mme Comtois, qui dit que «nous avons antérieurement abordé la question à quelques reprises avec le ministère des Transports, qui nous confirme que différents travaux sur le chemin Principal, chemin Oka et la montée de la Baie permettraient de minimiser l'impact lors des périodes de pointe». Parce que, vous savez, dans cet environnement-là, il y a beaucoup de pomiculteurs, on a beaucoup de touristes, et puis c'est toujours un problème. Et elle ajoute: «...notamment l'aménagement d'un carrefour giratoire à l'intersection du chemin Principal et chemin Oka. Les travaux de réaménagement du chemin Oka, planifiés par le ministère des Transports depuis plus de 10 ans, sont continuellement reportés.» Alors, on parle de 10 ans.

L'autre problématique est à Saint-Placide et Oka. Les gens sont très inquiets parce qu'on a demandé que la limite de vitesse soit diminuée. On a déjà fait un effort parce qu'on a diminué la limite de vitesse à 80 km, et les gens demandent que ce soit réduit encore parce que, si vous continuez dans la circonscription d'Argenteuil, particulièrement à la municipalité voisine qui se trouve à être Saint-André-d'Argenteuil, la limite de vitesse varie entre 70 et 50, et ce sont les mêmes problématiques. Alors, on ne comprend pas pourquoi c'est différent.

Et l'autre problème aussi se situe dans Mirabel. Alors, si vous voulez briser votre voiture, vous n'avez qu'à vous promener à Mirabel, les nids-de-poule sont partout. Et votre gouvernement a permis l'agrandissement d'un mégasite d'enfouissement, aux limites de Mirabel et de Lachute, à proximité de quatre capteurs d'eau, et non les moindres, et vous pouvez constater qu'il y a un achalandage de camionnage épouvantable qui brise toutes les routes, alors c'est un problème. J'aimerais savoir ce que vous allez faire avec tout ça. Je pense que c'est complet, j'essaie d'aller le plus rapidement possible. Évidemment, aussi la ligne de transport en commun à Mirabel, on attend toujours.

Le Président (M. Pinard): Merci. Merci beaucoup, Mme la députée.

Mme Beaudoin: Merci.

Mme Boulet: Bien, je peux-tu... 30 secondes.

Le Président (M. Pinard): Oui. Vous allez prendre ça en... vous prenez ça en note, Mme la ministre déléguée.

Mme Boulet: Oui.

Le Président (M. Pinard): Parfait.

Mme Boulet: Oui, puis, si ça fait 10 ans, je suis contente de savoir puis d'entendre que ça fait 10 ans, donc ce n'est pas nouveau, et jamais on n'est venu m'en parler, Mme la... Je vous invite, Mme la députée, quand vous avez des problèmes comme ceux-là, là, plusieurs de vos collègues viennent me voir régulièrement... Alors, ça me fait grand plaisir, puis on va donner suite à ces dossiers-là.

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre, merci beaucoup. Alors, maintenant, j'inviterais M. le ministre à répondre au député de Beauharnois, et par la suite nous allons compléter avec le député de Beauce-Nord.

Dossier de la route 175, entre Québec et Saguenay

Motifs de l'annulation d'un appel d'offres le 13 avril 2006 (suite)

M. Després: Après ça, O.K., ça va aux députés ministériels. Donc, je vais demander, M. le Président, de donner la parole, s'il n'y a pas d'objection, au sous-ministre, qui va donner les explications parce que c'est une décision du bureau du sous-ministre.

Le Président (M. Pinard): Alors, vous acceptez que le sous-ministre dépose devant la commission? Oui. Alors, M. Denys Jean, sous-ministre. M. Jean.

M. Jean (Denys): Merci, M. le Président. Alors, effectivement, le tronçon de la 175, au sud de L'Étape, il y a une installation de la SEPAQ, qui s'appelle l'Auberge Le Relais, avec une auberge et neuf chalets dont la particularité, c'est d'accueillir des touristes français l'hiver, particulièrement en motoneige. Le concept original de la 175 prévoyait la construction d'un échangeur et d'un tunnel pour maintenir l'accès à l'Auberge Le Relais. Or, les discussions avec la SEPAQ ont continué en cours de processus, et on a trouvé une solution qui nous permet d'éviter la construction d'un échangeur et d'un tunnel, de telle sorte qu'on a été amenés à modifier les appels d'offres, à introduire un addenda à l'un des appels d'offres concernant ce tronçon-là et en conséquence légalement de reporter les dates de réception des appels d'offres pour que les soumissionnaires aient le temps de voir les changements techniques apportés. Et les modifications aux dates sont: du 13 au 20 avril pour un cas; du 19 au 20 avril pour l'autre; du 24 au 26 avril pour la troisième; et du 26 avril

au 28 avril pour le dernier appel d'offres qui concerne ce tronçon-là.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. M. le député de Beauce-Nord, s'il vous plaît.

Effets de la limite de charge des camions sur la détérioration des routes

M. Grondin: Merci, M. le Président. On a parlé, quand on était dans la commission pour la Société d'assurance automobile, la SAAQ, pour des camions, la vitesse réduite des camions, moi, je voulais... On avait notre spécialiste tout à l'heure, elle est encore là. Peut-être la pesanteur de nos camions qui se promènent sur les routes par rapport à d'autres provinces ou d'autres pays: Est-ce que... n'a pas un effet direct sur l'état des routes?

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

M. Després: Le député nous pose une question sur la période de gel et de dégel. Effectivement, lorsque nous rentrons à la période... Je ne sais pas s'il connaît toute la technique d'évaluation pour la période de dégel, mais...

M. Grondin: Même en dehors de la période.

M. Després: Pardon?

M. Grondin: Même en dehors de la période de gel et de dégel, la pesanteur de nos camions sur nos routes est différente d'autres provinces, je crois?

M. Després: Mais, écoutez, dans notre cas, on est les seuls d'abord, premièrement, à avoir, ce que je vous dirais, des restrictions de charges en période de dégel, ce qui n'existe pas en Ontario, ce qui n'existe pas au Nouveau-Brunswick. Et ce que nous avons fait dernièrement, c'est qu'il y avait... D'abord, il y a eu à plusieurs occasions au début des années 1990, 1991 ou 1992 effectivement diminution des restrictions de charges en période de dégel. Et il y avait un règlement qui existait, qui a été adopté par l'ancien gouvernement, en 1996... 1996, 1998... M. le sous-ministre, 1998?

M. Jean (Denys): 1998.

M. Després: 1998 — je suis rendu pas pire dans les dates, je suis en train de corriger le sous-ministre, là — mais de lui dire qu'en 1998 il y a eu un nouveau règlement qui a été adopté qui n'a jamais dans les faits été mis en application.

Et, lorsque je suis arrivé dans mes fonctions, une des choses, c'est que le gouvernement se trouvait à mettre un moratoire sur ce règlement-là pour les diminutions de charges dans plusieurs catégories, dans trois secteurs, ce qu'on appelle techniquement les B.32, B.44, B.45, et j'ai dit que les gens de l'industrie avec les gens du ministère devaient trouver une solution. On avait un règlement, on ne l'appliquait pas. Il y avait un moratoire qui était là d'année en année, parce que les gens des industries trouvaient que ce règlement-là ne devait pas s'appliquer comme tel. Le gouvernement voulant trouver une solution d'année en année, ça a traité de 1998 jusqu'à

2003 avec l'ancien gouvernement; nous, on l'a eu pendant deux ans de temps. Moi, quand je suis arrivé, j'ai dit: Un instant, il faut trouver la façon de trouver une solution à un règlement qui est là puis qui n'est pas appliqué.

Donc, on s'est assis avec les gens de l'industrie et on a trouvé une façon effectivement de s'assurer que, dans les trois catégories, il y a deux catégories où le règlement de 1998, qui était gelé par moratoire, s'applique intégralement. Dans l'autre cas, qui sont bien souvent le transport de marchandises liquides, il y a eu un ajustement sur lequel on va modifier effectivement le règlement... mais qui a une diminution aussi de charges.

Donc, dans les trois catégories où on n'appliquait pas le règlement de 1998, on a maintenant des diminutions de charges, et c'est très important. Je vous dirais qu'on est à la fois exigeants face à l'industrie de leur demander constamment effectivement ces diminutions de charges, mais on se doit de le faire. On se doit de le faire parce qu'on a un réseau routier puis on a des conditions hivernales qui sont différentes effectivement de nos voisins qui sont à côté de chez nous, que ce soit le Nouveau-Brunswick ou l'Ontario.

Donc, je suis heureux de voir qu'on a réussi à justement à améliorer puis à diminuer les charges sur le réseau routier. Mais je vous dirais que c'est un débat qui est constant. Jusqu'où est la limite permise en fonction des périodes de dégel qui sont excessivement dures pour l'ensemble des routes du Québec où c'est la période où effectivement c'est là où nos routes, je vous dirais, se brisent le plus et sur lequel on se doit d'être le plus exigeants qu'on peut et être heureux de voir qu'on a resserré, on a réussi à améliorer la situation et contrôle routier effectivement renforcé.

● (18 h 10) ●

Le Président (M. Pinard): ...M. le ministre. Alors, merci, M. le ministre. Dernier bloc. Du côté ministériel, il vous reste un temps de 11 minutes. Alors, on débute par M. le député de Portneuf.

Répercussions de l'agressivité au volant sur le bilan routier

M. Soucy: Merci, M. le Président. Alors, on a fait état dans le courant de l'après-midi aux fameuses commissions et mandats d'initiative où on a parlé beaucoup de sécurité routière. Et on a appris là des choses fort intéressantes. Et il a été mis en relation souvent, au niveau de la sécurité routière, un élément qui concerne l'agressivité au volant.

Je sais que, dans les journaux, ce n'est pas comme ça qu'on l'appelle, là, mais en fait on parle d'agressivité au volant, et on se demande: Est-ce qu'il y a des processus qui vont faire en sorte qu'on va pouvoir diminuer ces épisodes-là? Est-ce que c'est parce que les gens sont trop longtemps arrêtés à des feux de circulation? Est-ce que c'est parce que le réseau routier est trop plein de nids-de-poule? Qu'est-ce qui se passe? Qu'est-ce qui fait qu'on a des épisodes de temps en temps d'agressivité au volant?

M. Després: Bien, si vous n'avez pas d'objection, M. le Président, je permettrais à la vice-présidente de la Société d'assurance automobile du Québec de pouvoir... aux responsables de la sécurité routière de pouvoir vous répondre, qui travaillent constamment sur ce genre de

dossier là et sur les campagnes de sensibilisation qu'ils font constamment, de vous donner le maximum d'information.

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'il y a consentement pour que Mme Johanne St-Cyr témoigne devant nous? Consentement.

Alors, Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci, M. le Président. Alors, souvent on parle d'agressivité au volant, alors que dans le fond ce qu'on décrit, ce sont des mauvais comportements au volant. Historiquement, il y avait eu une espèce de... je dirais, beaucoup d'accent mis dans les médias pour dénoncer de mauvais comportements au volant.

Ce qui a été fait au Québec là-dessus, en 2001, on a modifié la réglementation, sur les points d'inaptitude notamment, pour assortir de points d'inaptitude des infractions qui n'en comportaient pas et qui sont assimilables à des mauvais comportements dont on se parle. Exemple: distance imprudente entre des véhicules, ça vaut deux points d'inaptitude; dépassements successifs en zigzag, quatre points d'inaptitude. Alors donc, effectivement, c'est important de promouvoir les bons comportements pour de façon générale amener, là, un meilleur bilan routier.

Il y a eu une prise en charge, à cet effet-là, par les corps de police. Notamment, l'an passé, en 2004, le comité consultatif des postes autoroutiers de Laval, Montréal, Laurentides et Lanaudière... et là on parlait surtout de la Sûreté du Québec, qui avait mis sur pied une campagne de courtoisie au volant, et, nous, on était partenaires dans cette activité-là. On fournissait des dépliant, des choses comme ça. L'opération s'est déroulée du 1er mai au 15 mai 2005. Alors donc, c'était en gros de sensibiliser les gens à l'utilité et au danger de suivre de trop près, d'accélérer quand on se fait dépasser, des comportements de ce type-là.

Alors, la campagne va être reconduite en 2006 sur le même thème. Et ce qu'il y a d'intéressant cette année, c'est qu'il y a plusieurs... non seulement la Sûreté du Québec, mais plusieurs services municipaux de la grande région de Montréal vont participer, ce qui donnera plus d'ampleur à l'opération, et elle s'étendra du 1er mai au 16 juin 2006.

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

Statistiques sur le nombre de billets d'infraction émis en raison de mauvais comportements au volant

M. Soucy: Oui, M. le Président. J'ai bien écouté votre réponse, et puis vous avez fait état du fait qu'on peut maintenant inscrire des points d'inaptitude lorsqu'on, exemple, suit de trop près ou qu'on louvoie sur la route. Est-ce que vous pouvez me dire si on a des statistiques qui nous démontrent que des billets d'infraction ont été émis à cet égard?

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, j'en ai. Si vous me donnez quelques instants pour les trouver, effectivement je sais que je les ai. Je ne les ai peut-être pas sous la

main, mais effectivement je sais que je les ai à quelque part. Est-ce que je pourrais vous les faire parvenir subséquemment? Mais ce sont des statistiques.

Nous recevons les informations sur les infractions assorties de points d'inaptitude lorsqu'elles sont payées ou condamnées. Alors, nous, nous n'avons donc pas d'information sur l'ensemble des infractions, une exception étant le dossier des propriétaires exploitants de véhicules lourds, qui est suivi d'une autre façon. Mais, pour l'ensemble des citoyens, nous avons ce type d'information là.

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme St-Cyr. M. le député de LaFontaine.

Niveau de sévérité de certains contrôleurs routiers dans l'application des règlements

M. Tomassi: Oui. Merci, M. le Président. Et, Mme St-Cyr, ça me fait plaisir que vous soyez assise au siège parce que je voudrais vous parler un peu d'un autre dossier dont vous avez la responsabilité, et c'est la question des contrôleurs routiers.

J'ai eu le privilège en quelque sorte... Ce n'est pas vous? Mais quelqu'un d'autre de la SAAQ, là, le monsieur s'en vient... Ça va me faire plaisir qu'il me réponde à mes questions. Alors, de un, je voudrais les remercier, parce que j'ai fait une petite... pas une consultation, mais une séance d'information avec divers petits entrepreneurs de mon comté et de la région de l'est de l'île de Montréal, où est-ce que ces gens-là se plaignaient de certaines attitudes de certains contrôleurs routiers, surtout ceux de l'est de l'île de Montréal, des questionnements sur les amendes qui sont posés.

J'ai eu la chance... Je vois le monsieur ici, là, du MTQ, qui était — j'oublie toujours son nom, là; qui était — avec nous lors de cette présentation, et on a eu la chance d'avoir un contrôleur routier qui est venu nous expliquer comment ça fonctionnait.

Il y avait une problématique où est-ce que, vous, les contrôleurs routiers... les contrôleurs routiers appliquaient un règlement concernant le gyrophare sur les petits camions de déneigement, là, les petits pickups, on les appelle, à Montréal. Peut-être ici, à Québec, vous en avez moins parce que vous avez un peu plus de neige. Nous, on en a, des pickups, parce que la neige tombe un peu moins souvent puis en petite quantité. Et il y avait un malentendu entre les contrôleurs routiers et le SPVM où est-ce que, quand les gens étaient interceptés par les contrôleurs routiers, il fallait que la lumière soit allumée, puis, quand les gens se faisaient intercepter par le SPVM, il fallait que la lumière soit éteinte. Alors, cette rencontre-là au moins a permis ça, il y a eu une note qui a été envoyée du lieutenant... sergent... on va l'appeler comme... du SPVM, pour discuter, et il a renvoyé une note disant: Écoutez, le règlement est clair: la lumière, il faut qu'elle reste allumée.

L'autre questionnement que je voudrais poser, c'est concernant l'attitude de certains contrôleurs routiers. Ils doivent faire un travail, les gens les respectent, mais cette attitude, disons, comme ils disent, de cow-boy, où est-ce que le règlement est appliqué à la lettre sans aucune compréhension de la façon où est-ce qu'ils se font arrêter à 50 m d'un endroit; le gars, il a un camion chargé d'asphalte qu'il ne peut pas aller décharger parce qu'il lui dit: Bouge pas, quand il est à moins de 50 m.

Alors, je voudrais savoir s'il y a une notice qui pourrait être envoyée à vos contrôleurs routiers, d'avoir une compréhension dans non pas le non-respect de l'application du règlement, mais un respect d'une compréhension vis-à-vis... où est-ce que le petit entrepreneur, lui, il fait ça pour vivre, hein, c'est son salaire à la fin de la journée. S'il mange une amende — puis elles sont salées, là — de 700 \$, lui, sa semaine vient d'y passer.

Le Président (M. Pinard): Alors, monsieur, j'aimerais d'abord, un, que vous vous identifiez pour les fins de l'enregistrement puis, deux...

M. Brouard (Jean-François): Jean-François Brouard.

Le Président (M. Pinard): Jean-François...

M. Brouard (Jean-François): Jean-François Brouard, directeur général de Contrôle routier Québec.

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, je vous prierais de répondre à l'interrogation du député de LaFontaine.

M. Brouard (Jean-François): En ce qui a trait à l'attitude générale des contrôleurs routiers, vous savez que les contrôleurs routiers sont formés pendant 19 semaines, à l'École nationale de police du Québec, et ils sont formés sur les différentes lois de transport, sur les différentes manières d'intervenir, et ils sont formés aussi pour faire preuve de jugement et d'intelligence dans le travail qu'ils réalisent. C'est d'ailleurs à ce propos-là que régulièrement on rencontre les associations, les différentes associations de transporteurs, les différents groupes.

On a établi une table de concertation en Abitibi-Témiscamingue, puis on avait justement ce genre de problème là, une table de concertation avec les gens de l'industrie, et ça a été très efficace, et ça a marché beaucoup. Les gens ont été mis...

M. Tomassi: ...

M. Brouard (Jean-François): Oui.

M. Tomassi: Je comprends, là. Ma question se portait directement, plus directement...

M. Brouard (Jean-François): O.K.

M. Tomassi: Je comprends, la table de concertation, c'est fantastique, sauf que ces gens-là, ces petits entrepreneurs là, ils ne font partie d'aucune table. Ils font partie de la table qu'ils ont dans leur cuisine pour souper.

M. Brouard (Jean-François): Si c'est des gens de l'ANCAI... Si c'est des gens de l'Association nationale des camionneurs artisans, ils font partie des tables de concertation.

M. Tomassi: Non, non, ce n'est pas des petits... Ça ne fait pas partie de ce groupe-là.

M. Brouard (Jean-François): O.K.

M. Tomassi: Le petit entrepreneur, là, qui est déneigeur ou qui est entrepreneur, il ne fait partie d'aucune table.

M. Brouard (Jean-François): Bien, généralement, il devrait faire partie de l'ANCAI, là.

M. Tomassi: D'aucune table.

Mme Boulet: De l'ANCAI, oui.

M. Brouard (Jean-François): De l'ANCAI. Généralement, il...

M. Tomassi: Il fait partie d'aucune table.

M. Brouard (Jean-François): Bien, si...

Mme Boulet: Et d'une association.

M. Brouard (Jean-François): S'il fait partie...

M. Tomassi: Non, non, mais j'ai été entrepreneur, moi aussi, là.

M. Brouard (Jean-François): O.K.

M. Tomassi: Je ne fais partie d'aucune table, là, j'avais mes camions.

Le Président (M. Pinard): ...réponse.

M. Brouard (Jean-François): Bien...

M. Tomassi: Ah! Excusez-moi.

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, monsieur.

M. Brouard (Jean-François): Tout ce que je peux vous dire, c'est: Soyez assurés qu'on est très sensibles à ça, qu'à chaque fois qu'il y a des interventions qui se produisent de la part des différents groupes, que ce soient des agriculteurs, que ce soient des déneigeurs, que ce soient des grandes industries, on s'assure d'aller les rencontrer, d'aller expliquer la situation et de comprendre c'est quoi, le problème. Donc, on agit avec beaucoup de jugement, et c'est ce qu'on recherche continuellement.

Le Président (M. Pinard): Une dernière question, M. le député de LaFontaine?

M. Tomassi: Oui, oui. Parce que je vous comprends, puis...

Le Président (M. Pinard): Très rapidement, très, très.

M. Tomassi: ... je ne vous dis pas, puis je vous l'ai dit en partant, là, vous faites un travail qui est correct, et la rencontre nous a permis, aux gens, là, de se faire entendre parce qu'eux, pour eux, la SAAQ, là... Vous dites: Les policiers, là... Ils sont plus contents de se faire arrêter par un policier que se faire arrêter par une de vos personnes, là. Alors, ça...

Une voix: ...

● (18 h 20) ●

M. Tomassi: Non, non, mais ça vous donne le raisonnement que ces gens-là ont, là, tu sais, en voulant dire, là, ils ont peur, ils ont peur du petit bonhomme vert, là, qui les attend sur une route. Alors, tu sais, c'est grave, là. Puis ces gens-là, c'est des petits entrepreneurs qui gagnent leur vie en faisant leur travail, là, ou en déneigeant, ou un plombier, ou un maçon. Et ces gens-là n'ont pas de porte-parole, là, parce que c'est des petits entrepreneurs, puis ils n'ont pas le temps d'aller s'asseoir à une table, puis ils sont là pour travailler, pour faire leur semaine, puis amener le salaire à la maison.

M. Brouard (Jean-François): C'est sûr que le niveau des amendes est important, puis M. Couture pourrait vous parler du dossier qu'on a avec les grandes associations par rapport au niveau des amendes. Moi, je vous répète qu'on est très à l'écoute de l'ensemble de ces problématiques-là. Il reste une chose qui est importante, c'est qu'on fait preuve de jugement, mais la sécurité routière, ça n'a pas de prix puis que, si c'est une situation de sécurité routière, on est obligés d'intervenir.

M. Tomassi: Ils ont amplement raison.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, monsieur. Merci infiniment.

M. Tomassi: Mais je vais prendre votre nom. Je vais prendre votre nom, puis je vais vous inviter à la prochaine rencontre.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, chers collègues, de votre attention. Alors, l'heure étant maintenant arrivée, j'ajourne les travaux au vendredi 28 avril.

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Je constate que ma classe est dissipée. Alors, au séminaire, on terminait à 6 h 30. Alors, j'ajourne donc nos travaux à vendredi 28 avril, non pas à 9 h 30, mais à 9 heures, afin d'entamer l'étude des crédits relevant du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 18 h 22)