



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des finances publiques**

Le lundi 7 décembre 2020 — Vol. 45 N° 108

Étude détaillée du projet de loi n° 66 — Loi concernant
l'accélération de certains projets d'infrastructure (12)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. François Paradis**

2020

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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

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

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des finances publiques

Le lundi 7 décembre 2020 — Vol. 45 N° 108

Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

Intervenants

M. Jean-François Simard, président

Mme Sonia LeBel

M. Gaétan Barrette

M. Sylvain Gaudreault

M. Vincent Marissal

Mme Marwah Rizqy

M. François Jacques

M. Denis Tardif

M. Mario Asselin

Mme Émilie Foster

M. Jean-Bernard Émond

M. Louis Lemieux

* Mme Valérie Maltais, ministère des Transports

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le lundi 7 décembre 2020 — Vol. 45 N° 108

**Étude détaillée du projet de loi n° 66 — Loi concernant
l'accélération de certains projets d'infrastructure (12)**

(Quatorze heures sept minutes)

Le Président (M. Simard) : Alors, chers collègues, à l'ordre, s'il vous plaît! Je constate que nous avons quorum. La commission est donc presque en mesure de reprendre ses travaux.

Comme vous le savez, nous sommes réunis afin de poursuivre l'étude détaillée article par article du projet de loi n° 66, Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure.

Mme la secrétaire, bonjour.

La Secrétaire : Bonjour.

Le Président (M. Simard) : Y aurait-il des remplacements aujourd'hui?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. Alors, M. Chassin (Saint-Jérôme) est remplacé par M. Jacques (Mégantic); M. Reid (Beauharnois) est remplacé par M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata); M. Thouin (Rousseau) est remplacé par M. Lemieux (Saint-Jean); M. Fortin (Pontiac) est remplacé par Mme Rizqy (Saint-Laurent); et M. Ouellet (René-Lévesque) est remplacé par M. Gaudreault (Jonquière).

Le Président (M. Simard) : Alors, bienvenue à tous nos nouveaux collègues qui nous font l'honneur de leur présence aujourd'hui. J'espère qu'ils apprécieront leur séjour parmi nous, en espérant vous garder longtemps.

Étude détaillée (suite)

Ceci étant dit, lors de suspendre nos travaux la semaine dernière, jeudi, nous en étions rendus à l'étude de l'article 54, qui avait été amendé. Je vous rappelle qu'entre-temps l'article 52 est toujours, quant à lui, suspendu. Donc, Mme la ministre, je vous laisse la parole.

Mme LeBel : Oui. On avait suspendu l'article 52 pour pouvoir avoir la présence de certains conseillers, là, du ministère du Transport pour pouvoir m'éclairer, m'aider à répondre le plus... — on va reprendre ça, hein? — le plus adéquatement possible aux questions de mes collègues de l'opposition. Donc, compte tenu qu'ils sont présents ce matin, avec la permission de tout le monde, si on accepte, on pourrait resuspendre 54 et revenir à 52, là, pour être capables de terminer la conversation sur cet article. Pour le rappeler, c'est l'article qui suggère et propose d'exclure du processus du BAPE deux projets, dont celui de la 117 et celui de la 30.

Le Président (M. Simard) : Très bien. Y aurait-il consentement afin de suspendre 54 afin de revenir à 52? Consentement. Alors, voilà. Donc, au moment où nous abordions le sujet de 52 et au moment de suspendre, la parole, à ce moment-là, appartenait au député de La Pinière.

M. Barrette : Et question d'intendance, M. le Président.

Le Président (M. Simard) : Je vous en prie.

M. Barrette : J'aimerais savoir combien de temps il me reste sur 52.

Le Président (M. Simard) : Je demande à ma secrétaire de pouvoir vous calculer ça, mais, de mémoire, il vous en restait quand même pas mal. Dès que je le sais, je vous informe.

M. Barrette : Vous ne voulez pas que le sache avant?

Le Président (M. Simard) : Bien, c'est parce que d'habitude je vous le dis instantanément...

M. Barrette : Je le sais, c'est pour ça...

Le Président (M. Simard) : ...sauf que mon... comment dire, j'appelle ça mon chronomètre, là, il n'est pas effectif aujourd'hui. Ça fait partie des aléas de la présidence, il y a des choses parfois qui marchent ou qui ne marchent pas.

M. Barrette : Il ne le sera pas non plus de la journée?

Le Président (M. Simard) : On va vous le dire dès qu'on le sait. Alors, M. le député, à vous la parole.

M. Barrette : Alors, M. le Président, j'aurais tout de suite... compte tenu du fait que les gens des Transports sont ici et que l'échange que je souhaite avoir avec eux, et peut-être que les collègues aussi, pourrait se faire dans un autre contexte, j'aurais un amendement à déposer qui va, vous allez le comprendre, bien contextualiser l'échange qu'on va avoir avec les fonctionnaires des Transports.

Le Président (M. Simard) : Très bien. Alors, pour répondre à votre question, il vous reste 17 minutes.

M. Barrette : Très bien.

Le Président (M. Simard) : Et ceci étant dit, souhaitez-vous que nous suspendions afin que vous puissiez faire votre...

M. Barrette : Oui.

Mme LeBel : Conformément à la directive préalablement établie?

Le Président (M. Simard) : Ah! bien oui.

M. Barrette : Oui, justement, c'est pour ça que je veux m'assurer de vous envoyer le bon texte.

Le Président (M. Simard) : Non, mais je trouve que vous suivez, tous les deux, les directives, aujourd'hui, de manière exemplaire. Je tiens à vous en féliciter tous les deux.

Alors, on va suspendre.

(Suspension de la séance à 14 h 10)

(Reprise à 14 h 34)

Le Président (M. Simard) : Alors, chers collègues, au moment de suspendre, le député de La Pinière nous avisait de son intention de déposer un amendement. M. le député, à vous la parole.

M. Barrette : Bon, M. le Président, donc, voici l'amendement que je dépose, article 52 : L'article 52 du projet de loi est modifié :

1° par la suppression, au premier alinéa après les mots «de certains projets,» des mots «le projet de sécurisation de la route 117 entre Labelle et Rivière-Rouge et»;

2° par le remplacement, dans le premier alinéa des mots «ne sont pas assujettis» par les mots «n'est pas assujetti».

Conséquemment, M. le Président, le premier alinéa de l'article modifié se lirait comme suit :

«Malgré l'article 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement et l'article 2 du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets, le projet d'amélioration de l'autoroute 30 entre Brossard et Boucherville n'est pas assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et n'ont pas — et n'a pas à obtenir... ici, il y a une coquille, M. le Président, c'est "n'a pas", et n'a pas — à obtenir une autorisation du gouvernement en vertu de l'article 31.5 de cette loi.»

Est-ce qu'on peut faire la coquille comme ça?

Le Président (M. Simard) : Oui, oui, oui.

M. Barrette : O.K. Parfait. Alors, évidemment, M. le Président, vous avez compris que l'article 52 est un article qui extrait de l'examen du BAPE, selon ce qui est contenu dans le projet de loi n° 66, deux projets, et je propose un amendement qui résume cette extraction-là à un seul projet, soit celui de la 30, entre la 10 et la 20.

Le Président (M. Simard) : Très bien, merci. Mme la ministre.

Mme LeBel : Oui, bien, moi, j'aimerais comprendre pourquoi... Je comprends pourquoi on pourrait avoir une objection, là, à ce qu'on extraie deux projets du processus du BAPE. On en était à en discuter, à voir quelle était la raison pour laquelle on excluait la 117 et la 30, mais moi, j'aimerais juste comprendre pourquoi on garde la 30 puis on extrait la 117 dans l'amendement de mon collègue, puis ça va me permettre, moi, de pouvoir mieux argumenter ou discuter, là, sur les objectifs.

On a fait valoir, la semaine dernière, et j'étais peut-être prête à donner encore plus de détails, là, pourquoi la 117. La 117 est en priorité, est dans l'annexe I entre autres parce qu'il s'agit d'une route qui a un taux de mortalité assez élevé, très... accidentogène — c'est un terme que j'ai de la misère à dire, je m'excuse — alors que la 30, on parle de l'amélioration de l'offre des voies réservées, donc de la mobilité, de la fluidité puis un impact économique important, compte tenu que c'est un axe routier où beaucoup de transport — transport routier, transport de marchandises — se fait. J'imagine que mon collègue de La Pinière est d'accord avec cet argumentaire-là concernant la 30, mais qu'il l'est moins concernant la 117, mais j'aimerais bien comprendre un peu, là, pour être capable de mieux discuter avec lui.

Le Président (M. Simard) : Très bien. M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Alors, la ministre me pose, dans les faits, une question à savoir pourquoi un et pas l'autre. Bon, la réponse, elle est, pour moi, relativement simple, et je sais en disant ça que je n'aurai pas l'aval de mes collègues des autres oppositions et je comprends leur argument, mais je vais quand même, puisque la ministre me le demande, exprimer mon argumentaire.

La 30, c'est un terrain qui est déjà remanié d'une façon environnementale. Environnementalement parlant, là, c'est déjà une terre extrêmement remaniée. Alors, elle est tellement extrêmement remaniée que je ne pense pas que ça soit une terre que l'on peut qualifier d'environnementalement normale en termes d'écosystème. Alors, quand on l'élargit, là... entendons-nous sur une chose, là, quand on construit une autoroute comme la 30, à quatre voies, avec non pas un terre-plein, mais la partie qui est entre les deux, ce n'est pas juste le volume qui correspond exactement à l'asphalte, là, qui a été remanié, là, c'est des mètres, et des mètres, et des mètres à côté. Alors, conséquemment, moi, je ne vois pas un problème écosystémique significatif dans une terre profondément remaniée précédemment, ce qui est évidemment le contraire pour la 117. Je comprends l'argumentaire de la présidente du Conseil du trésor, mais c'est justement pour ces raisons-là que je souhaitais avoir l'échange, que je souhaite encore avoir, avec les fonctionnaires qui ont eu à débattre de ça.

Le Président (M. Simard) : Merci. Mme la présidente.

Mme LeBel : Bien, je comprends ce que mon collègue me dit, malgré que, dans le cas de la 30 particulièrement, il y a des... je vais essayer de reprendre, là. Sur les 181 projets, il y en a — je vais y aller avec un «ball park» là — une cinquantaine qui concernent des projets du ministère du Transport du Québec. Dans ces projets-là, il y a des projets qui doivent être soumis au BAPE, et il y a d'autres projets qui n'ont pas à être soumis au BAPE pour plusieurs raisons. Une des premières raisons, c'est qu'ils ont déjà subi un BAPE, donc si le... et le BAPE est déjà fait, je veux dire, on ne l'exclut pas d'une procédure qui est déjà complétée, donc les autorisations environnementales sont déjà obtenues. Et il y en a d'autres qui n'ont pas besoin d'être soumis au BAPE juste pour des raisons qui pourraient être un exemple de ce que mon collègue apporte, mais qui n'est pas le cas de la 30, c'est-à-dire que, quand on travaille à travers l'emprise de la route qui a déjà été identifiée et évaluée par le BAPE, on n'a pas à refaire des évaluations parce qu'on est à l'intérieur, si on veut... les termes ne sont pas exacts en matière environnementale, mais, je dirais, des choses pour lesquelles on a eu une préanalyse ou une préautorisation, il y a déjà eu un BAPE, donc on construit alors l'emprise de la route. Et ça, c'est le cas aussi de certains projets sur la liste des 181, donc la cinquantaine qui concernent le MTQ.

• (14 h 40) •

Il y a une dizaine ou une quinzaine de projets qui, grosso modo, sont des projets qui sont, de par leur nature, des projets qui sont assujettis au BAPE. Dans ces projets-là, les deux seuls qu'on retire du BAPE, qu'on soustrait au BAPE, c'est la 30 et la 117. Les autres, l'autre dizaine, treizaine, là, je vais dire ça de même, l'autre dizaine va aller dans la procédure qu'on a discutée dans les articles précédents, disons, appelons-le le BAPE ciblé, là, pour les fins de conversation. Entre autres, dans les analyses qu'on a faites — et je veux juste compléter un peu les réponses que j'ai données la semaine dernière — deux projets... bien, tous les projets qui sont sur la liste, ce sont des projets qu'on considère importants d'accélérer. Là, je vais parler juste des projets du MTQ pour l'instant. C'est vrai pour les autres aussi, mais on va parler des projets du MTQ. Pour toutes sortes de raisons que je viens de donner, entre autres la sécurité, entre autres la fluidité, bon, et l'impératif de le faire, là, pour la mobilité, etc., les raisons que j'ai données tantôt, pour la 30 et la 117, ces raisons-là s'appliquent. La 117, en plus, c'est une des routes les plus mortelles au Québec. On avait parlé de la 50, mais la 50, elle a déjà eu son BAPE, donc elle ne peut pas être exclue d'une procédure qu'elle a déjà traversée.

Et il faut aussi comprendre que, dans les analyses qu'on a faites avec le MTQ, que le MTQ a faites surtout, il y avait donc deux possibilités pour les projets qui sont soumis au BAPE, c'est-à-dire soit les faire passer à travers la procédure accélérée soit les soustraire du BAPE dans l'analyse qu'on en a faite. Les seuls projets pour lesquels il y avait un impact significatif de temps à le faire, c'est la 30 et la 117. Pour la 30 et la 117, par ce processus-là, on sauve autour de 24 à 36 mois, alors que les autres projets qui auraient pu être éligibles... qui sont, pardon, assujettis à la procédure du BAPE, par le BAPE accéléré, on l'a vu, je pense, là, je vais faire un chiffre rond, là, on est autour de six mois peut-être qu'on sauve, là, sur la procédure, on en avait parlé, là, entre sept, et 13, et 18 mois, mais disons qu'on est autour de six mois pour faire un chiffre rond. Et, compte tenu de la nature des projets, de d'autres impératifs en matière d'ingénierie, à titre d'exemple, etc., même si on les avait exclus de la procédure du BAPE, on ne sauvait pas beaucoup plus de mois, donc on n'allait pas avec des impacts de 24 à 36 mois.

Donc, il y a eu la première sélection de savoir quels sont les projets qui devraient bénéficier d'une procédure d'accélération, c'est-à-dire quels sont ceux qui, dans la durée de vie ou dans la portée du projet de loi n° 66, avaient une chance de pouvoir bénéficier de la carte d'accélération, là, ces fameux cinq ans dont on parle depuis le début. Ça, c'est le premier mot d'ordre qui a été donné pour être capable de sélectionner des projets. Puis ensuite, quand on parlait des projets par rapport au BAPE, bien, quels sont ceux, bon, qui le nécessitent pour les raisons que je vous ai données tantôt, là, je ne les reprendrai pas, là, mais sécurité, fluidité, mobilité, impact économique, parce qu'il y a de l'engorgement, et l'autre terme, c'est amélioration de l'offre de voies réservées en transport collectif, là, entre autres. La 30 rentre dans la catégorie d'amélioration de l'offre de voies réservées puis il y a un impact sur le transport collectif qui est aussi un impact positif pour la grande région de la 30, donc.

Et le processus, une fois qu'on a mis sur la table des projets qui étaient potentiels puis, je vous dirais, la quinzaine, 10 à 15 projets qui sont dans la sélection de la cinquantaine qui sont assujettis au BAPE, on a fait le calcul

de voir aussi est-ce qu'au niveau de l'impact... est-ce il y avait un impact significatif, là, et les deux seuls qui avaient un impact significatif de l'ordre de 24 à 36 mois, c'est la 30 et la 117. Les autres projets, qu'on les mette sur le BAPE accéléré ou qu'on les mette sur le BAPE... ou qu'on les enlève du BAPE, le gain n'était pas assez significatif pour le faire. Et ça, c'est en sus des arguments que je vous ai notés au niveau de la sécurité, naturellement, puis qu'il fallait que la 117 soit faite le plus rapidement dans ce cas-là.

Donc, la 117... pour la 30, cher collègue, vous nous dites que, selon votre évaluation ou votre analyse, au niveau environnemental, les impacts sont déjà connus ou déjà réalisés, je paraphrase, mais je pense que c'est ce que vous avez dit, alors que je vous dis : Bien, soit, moi, je ne suis pas désaccord avec ce que vous dites, je pense que c'est exact, mais en plus on peut sauver de 24 à 30 mois. Mais, moi, pour la 117, c'est vraiment le taux... c'est le caractère hautement... — je vais le dire — accidentogène de cette route — et je vous ai donné un peu les statistiques la semaine dernière — qui milite grandement en faveur du fait de pouvoir gagner de 24 à 36 mois plutôt que juste le six ou sept mois qu'on aurait pu gagner en le passant par la procédure accélérée. Je ne tente pas de vous convaincre, parce que je ne pense pas pouvoir tous vous convaincre, ce n'est pas l'objectif de mon argumentaire, mais à tout le moins vous avez les raisons pour lesquelles on a procédé de cette façon.

Le Président (M. Simard) : Merci. M. le député de La Pinière.

M. Barrette : M. le Président, je ne dis pas que pour l'attente, ce n'est pas nécessaire, je dis que, dans le cadre de 66, qui est une loi spéciale, à la limite, on peut vivre avec. Cinq éléments, M. le Président, qu'on a? Sécurité, fluidité, économique...

Mme LeBel : Oui, j'en ai noté quelques-uns, là : fluidité, mobilité, sécurité puis l'amélioration de l'offre de voies réservées puis de transport collectif. Principalement, la 30 entre dans cette catégorie-là, mais il y a aussi des impacts de fluidité, de mobilité. On en a parlé, là, c'est un axe qui est hautement congestionné, je vous... je vais... naturellement, là, quelqu'un va dire : Ce n'est pas tout à fait ça, mais j'allais dire à toute heure du jour et de la nuit, là. Je ne pense pas exagérer beaucoup, là. La période de temps où la 30 est dégagée, ce n'est pas si long que ça.

Puis, au niveau de la 117, le critère principal... Les autres ont toujours... C'est sûr que, pour avoir fait la 117 dans les deux sens pendant plusieurs années et la faire encore... bien là, moins maintenant, là, à cause de la pandémie, mais l'avoir fait régulièrement, la fluidité, la mobilité va quand même être un facteur. Mais le facteur clé, là, c'est vraiment la sécurité des usagers, pour la 117.

M. Barrette : Bon. Est-ce que j'ai bien compris que la ministre nous a dit que la procédure accélérée pour la quinzaine de projets, là, c'était de six à huit mois?

Mme LeBel : Grosso modo, parce qu'on en a parlé, hein, c'était la différence entre sept mois puis 13, 18 mois qu'on avait parlé, ça fait que je fais un ordre de grandeur. Disons que, pour fins de discussion, je donne une moyenne de six, là.

M. Barrette : Et que pour le retrait, c'est de 24 à 36 mois?

Mme LeBel : Pour la 117 et la 30. Les autres dossiers, même si on avait... j'allais dire, en anglais, «entertainé», là, si on avait joué avec l'idée de les retirer du BAPE, on ne gagnait pas 24 à 36 mois pour les autres dossiers, on gagnait autour de sept, huit mois aussi, donc il n'y avait pas grande différence en termes de gain entre la procédure du BAPE accéléré, pour l'appeler comme ça, et le retirer carrément du BAPE. Donc, à ce moment-là, aussi bien leur faire faire quand même une procédure du BAPE, même si elle n'est pas celle qu'on connaît actuellement.

M. Barrette : O.K. M. le Président, à date, on a beaucoup, beaucoup parlé des milieux hydriques. Et ceux qui utilisent régulièrement Google Maps, là, savent que le tracé de la route n'est pas toujours au millimètre près précis. Mais la 117, là où il y a un élargissement projeté, c'est tellement proche de la rivière Rouge, M. le Président, que des fois la 117, elle est dans la rivière. Il n'y a pas là une contradiction entre l'intention de protéger les milieux hydriques et de retirer du BAPE la 117?

Mme LeBel : Écoutez, je ne connais pas particulièrement le tracé. Si on veut parler particulièrement du tracé ou je ne sais pas lequel des tracés, là, on va se comprendre que moi, je ne connais pas le tracé. On pourrait peut-être poser, là, quelques questions à — c'est Mme Maltais, c'est ça? — Mme Maltais, qui est avec nous, sur le tracé de la 117, si je peux lui permettre de répondre à cette question, avec la permission de tout le monde. Pour les autres questions, je verrai au fur et à mesure si je suis capable de répondre à mon collègue, là.

Le Président (M. Simard) : Très bien.

M. Barrette : M. le Président, est-ce que la ministre accepte qu'on lui pose quelques autres questions?

Mme LeBel : Bien, en tout cas, sur celle que vous venez de poser en particulier...

M. Barrette : Non, mais...

Mme LeBel : Mais, oui, on verra au fur et à mesure, là. Je ne suis pas en opposition sélective, là.

Le Président (M. Simard) : Très bien, très bien. M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Peut-être juste en complément à ce que le député de La Pinière vient de dire puis en réponse... pas en réponse, mais en complément de la réponse de la ministre, juste pour être sûr de bien comprendre avant de passer aux réponses de la représentante du ministère des Transports, à cause — avec un point d'interrogation, là c'est le gars du Saguenay qui parle — à cause qu'on...

Des voix : ...

M. Gaudreault : ... — là, ça, ce n'est pas moi qui le dis — à cause que vous dites qu'on gagnerait moins? Je veux juste être sûr de bien comprendre en...

Mme LeBel : Sur le refus du BAPE carrément?

M. Gaudreault : Oui.

• (14 h 50) •

Mme LeBel : O.K. Parce que... et là peut-être qu'elle pourra compléter, mais ce que je comprends, il y a ce qu'on appelle le chemin critique, O.K., puis on en a un petit peu parlé. Je vais vous donner l'illustration de l'analyse de l'étude d'impact qu'on va faire en concomitance avec... Tu sais, il y a des délais qui se mettent bout à bout, mais il y a des délais qui ne sont pas tous bout à bout, il y a un petit bout de délai qui est avant, puis après ça il y en a un autre qui commence parce qu'on peut faire des travaux en parallèle en attendant que le BAPE évolue... évalue, pardon, pas évolue, mais évalue, ou évolue dans son processus ou évalue les choses, la section du BAPE. Et il y a des dossiers, en matière... et là j'ai fait mon MTQ 101 accéléré, là, ça fait que... il y a des dossiers qui ont aussi des... en matière d'ingénierie, pourraient avoir des enjeux particuliers qui, eux, ont leurs propres délais qui, même si le BAPE est accéléré, vont quand même nous manger, entre guillemets, du délai, et qui fait que, sur un gain de 12 mois du BAPE, peut-être, du BAPE accéléré, disons-le, parce que c'est sept, huit, 11... tu sais, ça va dépendre des dossiers, on l'a dit, c'est entre sept et 18 mois, la différence, disons-le, là, on l'avait mentionné lors du processus, bien, il va nous rester, dans les faits, au net peut-être un six mois de gain parce que la portion ingénierie, de toute manière, vient comme se superposer à ça puis fait en sorte que, même si le BAPE est terminé, ça, il faut que ça continue avant qu'on avance. Ce n'était pas le cas sur la 117 ou la 30, c'était un gain net... c'est un gain net sans perte, là, tu sais, sans... bon, alors que, sur les autres dossiers...

M. Gaudreault : Les travaux d'ingénierie sont peut-être plus avancés ou on sait un peu plus où on s'en va.

Mme LeBel : Potentiellement, ou il n'y a pas d'enjeu qui fait qu'on n'a pas de perte sur le gain net, alors que, sur les autres dossiers qui, eux, vont être assujettis parce qu'il y en a juste deux qui sont exclus du BAPE, là, les autres dossiers de la liste des... je vais dire 50, c'est peut-être 51, c'est peut-être 54...

Une voix : ...

Mme LeBel : ... — 52, exactement? Parfait — sur la liste des 52, bien, il y en a une quinzaine qui sont assujettis au BAPE selon les règles actuelles, bien, ceux-là, même si on les excluait du BAPE, le gain net... peut-être que le gain brut était à peu près le même, mais le gain net ne nous donnait pas beaucoup plus que de le laisser sur la procédure accélérée. Donc, coût-bénéfice, gain net, perte nette, là, c'est à peu près ça, mais sur le tracé de la 117, peut-être, si on peut... bien, au moins, c'est pour cette question-là.

M. Barrette : Sur un certain nombre d'éléments.

Mme Maltais (Valérie) : Oui. Je vous inviterais peut-être juste à reposer votre question.

Le Président (M. Simard) : S'il vous plaît...

Mme Maltais (Valérie) : Oui, pardon.

Le Président (M. Simard) : Donc, Mme Maltais, auriez-vous, pour les fins de nos travaux, d'abord l'amabilité de vous présenter?

Mme Maltais (Valérie) : Oui, avec plaisir. Donc, mon nom est Valérie Maltais, je suis directrice générale des grands projets routiers de Montréal et de l'ouest pour le ministère des Transports.

Le Président (M. Simard) : Bienvenue parmi nous. Nous vous écoutons.

Mme Maltais (Valérie) : Merci. En fait, j'aimerais qu'on repose la question pour être sûre que je réponde adéquatement.

M. Barrette : C'est Maltais, hein, j'ai bien compris?

Mme Maltais (Valérie) : Oui.

M. Barrette : Alors, bien, bienvenue, Mme Maltais. Ça va être une expérience inoubliable pour vous, vous allez voir.

Mme Maltais (Valérie) : Merci. Je n'en doute pas.

Des voix : ...

M. Barrette : Je vais vous poser une première question. Ces dossiers-là, vous y travaillez depuis combien de temps, au ministère des Transports?

Mme Maltais (Valérie) : Personnellement ou à titre de ministère des Transports?

M. Barrette : À titre de ministère... bien, les deux.

Mme Maltais (Valérie) : Depuis quand même quelques années, je dirais. Je ne pourrais pas vous dire exactement le nombre d'années précisément, je suis désolée.

M. Barrette : Depuis combien de gouvernements avant?

Mme Maltais (Valérie) : Je ne pourrais pas vous dire non plus, je suis désolée.

M. Barrette : Non? Vous n'avez pas été marquée à ce point-là par les gouvernements?

Mme Maltais (Valérie) : Il faut croire que non.

M. Barrette : Regardez, je vais vous poser un certain nombre de questions. Je vais commencer par vous poser une question précise. Vous me dites que vous êtes responsable des travaux de Montréal et de l'ouest.

Mme Maltais (Valérie) : Pour les grands projets routiers.

M. Barrette : Pour les grands projets. Donc, vous considérez que les Laurentides, c'est dans l'ouest? C'est juste pour que je comprenne, vous, l'ouest, là, ça prend les Laurentides jusqu'à l'Outaouais?

Mme Maltais (Valérie) : En fait, je dirais, ça part de Trois-Rivières puis ça s'en va jusque dans l'ouest de la province.

M. Barrette : Ah! l'ouest du Québec.

Mme Maltais (Valérie) : Du Québec.

M. Barrette : O.K., oui, pardon. Je m'excuse, vous avez... ça a bien du bon sens. Le projet de la 50, là, il va d'où à où exactement?

Mme Maltais (Valérie) : Dans son ensemble?

M. Barrette : Non, dans le projet... oui, le projet qui est, là... voulez-vous que je vous donne le numéro? La...

Mme LeBel : Là, M. le Président, je ne veux pas qu'on fasse tous les projets de l'annexe puis tous les tracés de l'annexe, là. La question qui était posée, c'était sur la 117 par rapport à la rivière Rouge puis les milieux hydriques et humides. Puis ce n'est pas parce que... je veux dire, je n'empêcherai pas mon collègue, mais il faut quand même recadrer. On est sur l'article 52, c'est la 117 et la 30 qui est concernée, et la question est : Pourquoi on les a mis là-dedans?, là.

M. Barrette : Vous êtes habitué à ma façon de fonctionner, M. le Président, vous allez voir qu'après cette question-ci peut-être que la prochaine, elle est très à propos pour la 117, mais il y a des parallèles à faire qu'on ne peut pas m'empêcher de faire.

Le Président (M. Simard) : Je vous invite à poursuivre, tout en rappelant, bien sûr, l'importance de l'amendement que vous avez déposé et qui concerne 117.

M. Barrette : Merci. Vous avez tout à fait raison, M. le Président, puis la ministre a raison, mais vous allez voir, je vais revenir sur le 117 bien rapidement.

Alors, le projet n° 170, entre L'Ange-Gardien et Mirabel, il va d'où à où, géographiquement?

Mme Maltais (Valérie) : En fait, il va d'où la 50 se termine présentement, donc à Mirabel, et il se rend jusqu'à, justement, L'Ange-Gardien, parce qu'au-delà de L'Ange-Gardien c'est un projet qui est actuellement en préparation. Donc, il arrête vraiment à L'Ange-Gardien, la ville de L'Ange-Gardien.

M. Barrette : Et, au-delà de L'Ange-Gardien, vers Gatineau, est-ce qu'on parle du bout où on va mettre une clôture?

Mme Maltais (Valérie) : Le projet est également un projet de doublement à quatre voies.

M. Barrette : Non, mais, à un moment donné, si vous vous rappelez, dans ce mandat-ci, il a été décidé, au ministère des Transports, pour des raisons de sécurité, de mettre une clôture et non de mettre un terre-plein, et ainsi de suite, là, sur la 50, une clôture avec le fil de fer, là.

Mme Maltais (Valérie) : Si vous me permettez, c'est en attendant le doublement. Donc, le doublement est en préparation quand même.

M. Barrette : Mais la clôture est dans le segment qui va être doublé.

Mme Maltais (Valérie) : Il y en a là puis il y en a aussi ailleurs.

M. Barrette : Parfait. C'est très important parce que ça, ça m'amène à poser la question sur la 117. Donc, sur la 117, en matière de sécurité, il aurait été possible de choisir cet élément-là de façon tout aussi temporaire, n'est-ce pas?

Mme Maltais (Valérie) : Les gains ne sont pas aussi significatifs.

M. Barrette : Les gains étaient suffisamment significatifs dans une zone accidentogène qui était la 50 en attendant de faire le doublement, et là le doublement, ça va prendre quasiment deux ans avant, alors le même principe aurait pu être appliqué sur la 117.

Mme Maltais (Valérie) : En fait, le principe aurait pu être appliqué. Aujourd'hui, le principe qu'il est proposé d'appliquer, c'est celui d'accélérer la mesure permanente.

M. Barrette : On s'entend là-dessus. Le point ici, là, est que, sur l'argument, sur l'argument de la prévention des accidents, l'idéal, on s'entend, c'est le quatre voies séparé au milieu, mais il y a des mesures temporaires qui, si elles font l'affaire actuellement sur la 50, pour les mêmes raisons, feraient l'affaire sur la 117.

Mme LeBel : Bien, M. le Président, à ce stade-ci, la mesure d'accélération est une mesure au BAPE... la mesure d'exclusion du BAPE est une mesure d'accélération pour finir le projet de façon permanente. La mesure qui a été décidée sur la 50 présentement, c'est en attendant, justement, d'être capable de faire le projet de façon permanente. Le niveau d'avancement n'est pas le même entre la 50 sur le segment dont on parle et celui de la 117. Donc, c'est un... il y a aussi le niveau d'avancement des travaux.

Ceci étant dit, nous, pour la 117, compte tenu qu'elle est extrêmement accidentogène, ce qu'on décide de faire, c'est de l'inclure dans l'exclusion du BAPE. Selon les arguments de mon collègue, ça ne serait pas de descendre la 117 à une glissière, ce serait plutôt de monter la 50 et de l'exclure du BAPE. Et, pour l'instant, selon les critères qu'on a mentionnés tantôt, le niveau d'avancement du projet, le fait qu'on pourrait peut-être bénéficier de la mesure d'accélération dans les cinq ans, le gain qu'on peut faire à... bon, à cause de l'endroit où on est rendus, on a décidé que ce n'était pas approprié d'exclure la 50, dans le cadre du projet de loi n° 66, du BAPE. Mais je pense qu'on n'ira pas en arrière puis ralentir la 117 pour y mettre une clôture de déflexion, ou, je ne sais pas trop, d'évitement, ou, peu importe, là, comment elle s'appelle, là, l'espèce de glissière, là, plus qu'une clôture, c'est comme ça que ça se nomme, et je pense que ce qui est important, c'est de le faire correctement. Et, dans le cas de la 117, ce n'est pas nécessairement une solution qui serait applicable. Mais là ce qu'on propose, c'est une mesure d'accélération qui va régler le problème de façon permanente sur la 117, alors que, pour la 50, bien, c'est une mesure temporaire en attendant qu'on finisse.

Mais je veux, là, bien qu'on justifie tous les projets, mais dans ce cas-là, l'idée c'est de justifier pourquoi on a mis la 117 et la 30. Mon collègue de La Pinière a moins d'enjeux concernant la 30, je vais le dire comme ça, là, pas qu'il est d'accord qu'on évite le BAPE, mais il considère que ça se justifie peut-être plus dans les circonstances, disons, je vais le mettre de même. Nous, on pense, pour des raisons différentes concernant la 30 et la 117, qu'il est pertinent de le faire. Je suis tout à fait convaincue qu'on n'arrivera pas nécessairement à être d'accord autour de la table, mais je peux exposer de façon la plus transparente possible nos motivations. Mais on n'ira pas faire chacun des projets routiers au Québec pour dire : On aurait-il dû le mettre dans le 52 ou non? On en a mis simplement deux, je pense que c'est déjà...

Et je vais le dire, là, je suis d'accord que c'est un gros mouvement de la part d'un gouvernement d'exclure deux projets du BAPE. Il n'y a personne qui dit le contraire, c'est une grosse décision. On le fait au vu et au su de tous. Ce n'est pas une décision qui est banale, donc c'est une décision qui doit se prendre dans un cas exceptionnel. Et, pour nous, la 30 et la 117 se qualifiaient dans ce sens-là. Et je pense qu'il faut aussi prendre note qu'on l'a limité à deux, là. On a vraiment fait le travail d'analyse rigoureux de savoir est-ce que non seulement il y a des arguments pour le faire, mais après qu'on a trouvé des arguments pour le considérer, est-ce que le gain en temps vaut la peine d'utiliser cette

mesure, qui est une mesure exceptionnelle? C'est exceptionnel, l'accélération qu'on fait, mais c'est encore plus exceptionnel, quant à moi, d'exclure deux projets du BAPE. Donc, on a fait cet exercice-là, et je pense qu'on... Moi, je suis prête à continuer à en discuter, là, puis comme on l'a fait depuis toujours, mais on ne sera pas d'accord, c'est sûr et certain qu'on ne sera pas d'accord au bout de l'exercice, je pense que je peux l'annoncer d'avance, là.

• (15 heures) •

M. Barrette : Continuons d'établir des faits. La ministre nous a dit elle-même que le différentiel, là, c'est de 24 à 36 mois versus huit à 13 mois, là, O.K.? Ce délai-là aurait pu être mitigé d'une façon très simple, sécuritaire, parce que le seul et unique argument que la ministre invoque pour ne pas faire de BAPE est la sécurité. Or, il y a une mesure de sécurité qui a été prise pour la 50 qui est la clôture à glissière pour empêcher les accidents en attendant, avec le même délai, que les travaux se fassent, et heureusement pour eux autres, le BAPE a été fait. Alors, on est dans deux situations parfaitement parallèles. Dans la portée, dans l'importance, dans la temporalité, c'est la même affaire, alors il y a donc là une raison pour faire le BAPE. Maintenant, si c'est juste la sécurité qui compte, y a-t-il moyen de mitiger pour permettre le BAPE? La réponse, à la lumière des observations que je fais, confirmées par Mme Maltais, c'est oui. C'est parallèle, c'est la même affaire.

Maintenant, on est censés vouloir protéger les milieux hydriques. Mme Maltais, à combien d'endroits vous allez devoir travailler dans la rivière Rouge pour élargir la 117? On n'a qu'à regarder tous les travaux qu'on fait actuellement dans la promenade Champlain, là, on est dans le fleuve, là. Je ne sais pas pourquoi, d'ailleurs, ça n'a pas fait trop d'émotions, là, mais, quand on passe sur la promenade Champlain, il y en a, des travaux, là, qui se rendent dans le fleuve. Mais la rivière Rouge est plus proche encore que le fleuve l'est de la promenade Champlain, actuellement, là. On va être dans la rivière à plusieurs endroits, je suis étonné que ça n'entonne personne.

Le Président (M. Simard) : Mme la présidente.

Mme LeBel : Avant de passer la parole à Mme Maltais...

Le Président (M. Simard) : Bien sûr, bien sûr.

Mme LeBel : ...pour qu'elle réponde spécifiquement à cette question-là, mon collègue fait un parallèle entre la 50 et la 117. La 50 et la 117, la configuration, ce n'est pas du tout la même. En tout cas, moi, j'ai parcouru la 117, là, à maintes reprises, je vois mal à quel endroit on est capables, de par la largeur de la route, à ce moment-là, la largeur de l'accotement, être capables de mettre la glissière... qui n'est pas la même configuration de la 50. Donc ça, c'est ma réponse sur cet aspect-là. Mais au niveau combien de fois on frôle la rivière, là, je vais peut-être laisser Mme Maltais répondre, si elle est capable d'y répondre, dans le tracé, naturellement, parce que, dans la route actuelle, là, on passe sur la route, on ne passe pas sur la rivière.

M. Barrette : M. le Président, à moins qu'on ne me fasse la démonstration du contraire, le tracé proposé est la route actuelle qu'on élargit.

Mme LeBel : Bon, bien, en tout cas, moi, présentement, jusqu'à présent il y a de l'espace, là, mais...

M. Barrette : Bien, Mme Maltais, est-ce que je me trompe?

Mme Maltais (Valérie) : Bien, en fait, je peux peut-être amener un éclairage sur ce que Mme LeBel vient de dire.

Le Président (M. Simard) : Mme la ministre, ça va?

Mme LeBel : Oui, ça va, ça va.

Le Président (M. Simard) : Alors, Mme Maltais

Mme Maltais (Valérie) : Ce que je mentionnais tout à l'heure, c'est que ce qu'on étudie présentement, c'est le projet d'élargissement à quatre voies. Pour amener un petit peu de pouce sur ce que Mme LeBel a dit, c'est que ce sont deux routes quand même particulièrement différentes. La 50 a été initialement faite avec un gabarit d'autoroute, donc qui est quand même beaucoup plus large, avec des accotements larges, ce qui, quand même, permet une zone dans laquelle on pourrait établir ce type de glissière là.

Pour la 117, personnellement, je n'ai pas fait l'étude, donc je ne pourrais pas vous dire sans aucun doute que ça se fait ou ça ne se fait pas, mais définitivement ce n'est pas le même gabarit de route. Donc, on ne pourrait pas dire aujourd'hui que c'est identique comme type d'autoroute ou de route.

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

M. Barrette : M. le Président, moi, j'avais vérifié ça. Alors, la glissière, la clôture à glissière, là, on peut mettre ça sur n'importe quelle route, mais effectivement il y a un cas idéal, là, qui exige que la route ait telle largeur et telle différence entre les deux côtés. Mais, sur le plan purement technique, là, c'est tout à fait faisable, là. Pour ceux qui

nous écoutent, là, si on est capable de mettre des cônes orange en plein milieu sur la ligne jaune, on est capable de mettre une clôture à glissière. Ça, c'est une évidence, et ça fait la job. Je ne dis pas que c'est idéal, mais ça fait la job, et le parallèle existe.

Maintenant, sur la question, je ne peux pas croire que vous n'avez pas regardé ça, le nombre d'endroits où la 117 se rapproche à moins — facilement — de 10 mètres de la rivière Rouge. Et est-ce que vous pouvez nous confirmer que le trajet de l'élargissement de la 117, c'est la 117 actuelle?

Le Président (M. Simard) : Mme la présidente.

Mme LeBel : Mme Maltais peut répondre, mais je vais quand même dire... Écoutez, moi, mon collègue affirme avec beaucoup d'aplomb qu'on peut mettre une glissière sur la 117. Moi, les endroits où la 117 est hautement accidentogène, là, c'est à partir de l'ancien Saint-Jovite, là, où elle devient une voie où on rencontre. Je vais vous dire, moi, personnellement, pour l'avoir fait à maintes reprises — je viens du secteur, là, je viens de Mont-Laurier — mettre une glissière en plein milieu de la route, quant à moi, c'est pire que la situation actuelle, mais je ne suis pas une experte, tout comme mon collègue. Je vais quand même laisser Mme Maltais sur... à combien d'endroits on passe à 10 mètres de la Rouge, et j'ai bien hâte d'entendre la réponse, parce qu'il me semble qu'on ne passe pas si proche que ça.

Le Président (M. Simard) : Très bien. Mme Maltais.

Mme Maltais (Valérie) : En fait, on ne passe pas proche de la Rouge, en effet, on ne croise pas la rivière Rouge.

M. Barrette : Bien, la 117 je l'ai prise à plusieurs reprises moi-même, puis on passe régulièrement... pas constamment, ce n'est pas la route qui va à La Tuque, là, mais on passe régulièrement près de la Rouge, puis je n'ai pas encore parlé des expropriations que vous allez devoir faire. Je pense que vous vouliez alterner.

Mme LeBel : Bien, je ne veux pas obstiner mon collègue. Mme Maltais a répondu. Moi aussi, les endroits où on aperçoit la Rouge de la 117, ils sont extrêmement rares, mais, ceci étant dit, on ne peut pas... on n'ira pas faire de visite sur le terrain avec la commission, là.

M. Barrette : Bien non, on peut prendre la photo satellite, ça fait la même chose. Elle est disponible sur votre ordinateur, Mme la ministre, si vous le souhaitez. On a passé des jours, M. le Président, sur les milieux hydriques, là, et s'il y en a un qui est un milieu hydrique, c'est bien la rivière Rouge, là. Et on va y toucher, à la rivière Rouge, là, je ne vois pas comment qu'on ne peut pas y toucher, là.

Mme LeBel : Mais il faut comprendre que les articles 22 et 30 de la LQE s'appliquent, et là-dedans il y a tout ce qui a... la protection des milieux hydriques, les milieux humides. La différence, c'est que ça va se faire au niveau de l'autorisation ministérielle et non pas par le BAPE qui, lui, ferait la recommandation de passer par 22 puis 30 de la LQE, probablement, à cause des milieux hydriques.

Donc, il faut juste comprendre qu'en excluant du BAPE, c'est sûr que c'est quelque chose de significatif, là. Je ne veux pas minimiser le fait que l'on soustrait deux projets autoroutiers de la procédure du BAPE, ceci n'est pas l'objet de mon propos. Mais ils ne sont pas, en bon français, lâchés lousses dans la nature, là, ils sont soumis aux... Puis on les a vus, hein, les impacts du milieu hydrique et humide avec 22 et 30 de la LQE, puis là il y a l'autorisation ministérielle, puis il va y avoir l'étude de caractérisation puis l'étude d'impact sur le milieu hydrique et humide. Éviter, minimiser, compenser, tout ça demeure. La différence, ce n'est pas à la suite d'un processus où le BAPE va nous dire : Bien, attention, il y a des milieux humides et hydriques, vous devriez éviter, minimiser, compenser, ça va se faire dans le cadre du processus régulier, et non pas le processus mis en place par le projet de loi n° 66, de l'article 22 et 30 de la LQE.

Donc, la protection et le principe de protection des milieux humides demeure. D'ailleurs, on l'a réaffirmé dans le projet de loi, je ne me souviens plus à quel article, 23 quelque chose, je pense, 23.1, mais peu importe, on a réaffirmé le fait que ça vaut aussi pour l'article 52. Donc, ce n'est pas qu'on lâche l'autoroute 117 puis la 30 dans la nature sans autorisation environnementale, sans suivis environnementaux, sans qu'on soit dans la protection des milieux hydriques et humides ou le principe de zéro perte nette. Ça, je veux bien que ça soit dit, là, et compris.

Le Président (M. Simard) : Très bien. D'autres commentaires? M. le député de... ah! M. le député de Rosemont.

M. Marissal : J'en ai manqué un tout à l'heure, Mme la ministre, vous avez dit, il y avait cinq éléments : la fluidité, mobilité, sécurité, voies réservées...

Mme LeBel : Oui... bien, je vais les répéter au complet, comme ça... sécurité, remplacement et réhabilitation d'infrastructures, mais ça, c'est comme plus large, mais c'est surtout sécurité, fluidité, mobilité puis amélioration de l'offre de voies réservées en transport collectif, puis il y a aussi, là, comme je vous disais, là, la réhabilitation des infrastructures, c'est-à-dire des infrastructures qui ont grandement besoin d'entretien, je vais le dire comme ça, là, au point où...

M. Marissal : C'est celui-là, oui, c'est celui-là qui me manquait. Merci.

Mme LeBel : Oui. Probablement que je l'ai passé très vite, parce que je mets l'accent sur les quatre autres, parce que je vous dirais que c'est les principaux.

M. Marissal : Le problème, là, d'accidents, là, sur la 117, c'est connu, là, ça fait longtemps, c'est...

Mme LeBel : Je n'ai pas entendu.

M. Marissal : Le problème d'accidents, là, récurrents, là, fréquents, sur la 117, c'est connu. C'est quelque chose qui est connu, qui est documenté.

• (15 h 10) •

Mme LeBel : Oui, c'est documenté.

M. Marissal : La preuve en est qu'il faut agir aussi, parce que c'est documenté, puis on le sait, puis on a le palmarès des routes au Québec. Donc, ça fait quand même un moment, là, qu'on sait qu'il faut qu'on fasse ça. En fait, depuis quand? Depuis quand ce projet-là est dans l'air?

Mme LeBel : Oh mon Dieu Seigneur! Le projet de la 117, écoutez, je serais portée à vous dire depuis de nombreuses années, au moins sept ans, si ce n'est pas plus. Puis moi, je vous parle de ma connaissance personnelle, là, de la 117, parce que c'est mon patelin, là. Mais, moi, quand je dis sept ans, là, je vous dirais, de mémoire de... mais je me demande si ce n'est pas même plus longtemps que ça, là, que j'entends parler... D'ailleurs, elle a été faite par petits bouts, là. Mais, depuis que je suis partie pour l'université que j'en entends parler, de l'agrandissement de la 117 entre Mont-Laurier puis Montréal, là, surtout Mont-Laurier puis Saint-Jovite, Labelle puis... mais... Ça a été fait, là, je ne dis pas qu'il n'y a rien qui a été fait jusqu'à présent, il y a certains carrefours giratoires qui ont été mis en place depuis dans le coin de Rivière-Rouge, etc., là, qui était anciennement Nominique, pour ceux qui nous écoutent et qui connaissent la route. Mais je dirais... Je pense que, si je dis une dizaine d'années, je ne me trompe pas. Mais on s'entend que c'est plus ou moins... ça fait longtemps, et elle est très accidentogène — je vais finir par l'avoir. Les analyses d'accidents, là — c'est les périodes de 2003 à 2021 qu'on a fait ces analyses-là — on est à 14 %, comparativement à la moyenne provinciale, qui est de 5 % à 6 %. 1 %, c'est 1 % de trop, là, mais on s'entend qu'elle est à 14 %. Puis 2014-2018, là, la période la plus récente, la moyenne était à 17 % pour les collisions frontales sur le segment de la 117 qui sont des voies qui rencontrent, là, les...

M. Marissal : O.K. Non, mais je vous dis ça parce qu'il y a des...

Mme LeBel : Donc, il y a quand même urgence en la matière concernant la 117 là-dessus, moi, j'en suis personnellement convaincue, au-delà de tous les arguments gouvernementaux qu'on pourrait vous proposer.

M. Marissal : Je comprends. Mais l'urgence ici, elle n'est pas de relance économique, là, parce que la 117, là, ça fait des années qu'on en parle, là. Alors, j'essaie de voir pourquoi est-ce que, là, tout d'un coup, on utilise, en quelque sorte, le prétexte que le BAPE, c'est trop long pour faire un projet qui est dans les cartons des gouvernements successifs depuis... mettons, on va régler pour une douzaine d'années, là, moi, je pense que c'est plus ça. Puis au Québec il y a des routes comme ça, on est quasiment dans la numérogie, là : la 50, les gens, là, de l'Outaouais le savent, là, la 30, on en a parlé pendant des années, la 185, il y a eu la route du parc, qui est la 175, dont on a parlé pendant des années, on parlait de ça quand j'étais jeune journaliste ici, là. Alors, c'est pour ça que je dis qu'on est quasiment dans la numérogie, là. Mais pourquoi dire aujourd'hui que c'est parce que le BAPE est trop long puis qu'on va sauver de 24 à 36 mois? Je trouve ça un peu fort de café.

Mme LeBel : Bien, écoutez, il y a deux choses, là, il y a deux choses. Il y a le projet de relance économique comme tel. Le projet de relance économique, c'est le fait de devancer et d'accélérer des infrastructures pour procéder à des mises en chantier plus rapides. Donc, ça, c'est le principe général du projet de loi n° 66, que ce soit en matière environnementale, d'expropriation, bon, les fameuses quatre cartes d'accélération, et ça, l'impact sur la relance économique, c'est la nature même du projet d'accélération, c'est-à-dire devancer les mises en chantier parce que l'impact économique est à son maximum quand les travailleurs sont sur la route, travaillent, ou construisent une école, ou font une maison des aînés, la retombée économique, les manufactures autour, la chaîne de production, bon, du bois, des matériaux, bon, les travailleurs qui reçoivent un salaire. Donc, le «peak», si on veut, de la retombée économique, c'est quand le projet est en chantier, je vais le dire pour résumer. Donc, ça, c'est... Mais à travers ça, à ce moment-là, quand on a pris la décision... parce que c'est quand même une méthode qui est éprouvée, on n'a pas inventé ça ici, au Québec, d'accélérer des projets d'infrastructure en période d'économie incertaine est une bonne façon de supporter l'économie. Et ce n'est pas la seule façon, mais c'est une des bonnes façons de supporter l'économie et de lui donner cette espèce d'énergie là, c'est de l'injection de projets gouvernementaux.

Souvent, en période économique incertaine — puis il y en a eu, des témoignages là-dessus en consultations — le secteur privé est moins présent pour diverses raisons, donc le secteur public doit prendre la relève et injecter des capitaux. Et en plus, bien, c'est gagnant-gagnant parce que c'est des infrastructures, au niveau budgétaire il y a de l'amortissement, les citoyens en sont contents parce qu'on a des meilleures routes, on a des... donc il y a quelque chose qui reste, au bout du compte, de l'injection de ces capitaux-là. Je sais que vous le savez autant que moi, mais peut-être même sinon plus que moi.

Donc, à l'intérieur de ce principe-là, après ça, il a fallu faire : O.K., mais c'est bien beau devancer des chantiers, mais lesquels? Et là des questions comme des routes que ça fait longtemps qu'on en parle puis que la sécurité... en plus, je vous dirais que c'est un double bonus dans le cas de la 117 : non seulement on accélère la mise en chantier, donc la relance économique dans les principes que je viens de vous dire, mais en plus elle est hautement meurtrière, cette route-là, et c'est le temps qu'on y voie, qu'on y voie dans le sens qu'on agisse. Donc, par le biais du BAPE, de l'exclusion du BAPE, on devance la mise en chantier, ça fait que, moi, pour moi, c'est gagnant-gagnant pour la population dans ces deux aspects-là.

Pour la 30, le choix de la 30, c'est une autre motivation. Je vous parlais de fluidité, de mobilité. Il y a la question de relance économique qui est derrière le principe du projet de loi n° 66, mais il y a question aussi de l'économie, le fait que la congestion extrême de la 30 nuit à l'économie de façon générale. Donc, ce n'est pas la relance au sens du p.l. n° 66, mais c'est l'économie qui est au ralenti, disons-le, parce que les camions n'arrivent pas à la bonne heure, ils sont pognés dans le trafic, des fois c'est difficile, peu importe, là, il y a... je n'en ferai pas une...

Et chaque projet, que ce soient des projets routiers, des projets d'infrastructure scolaire, que ce soit une maison des aînés, chaque projet a à la fois l'avantage de la retombée de relance économique dans son sens général, mais a été sélectionné aussi parce qu'il avait une perspective de mise en chantier qui était aussi réelle. On parle de... je ne nommerai pas de routes, mais il y a des routes auxquelles on peut penser, mais l'état d'avancement des travaux était tel que, même en accélérant d'un an ou deux, la mise en chantier n'était pas dans les cinq prochaines années. Donc, à un moment donné, c'est beau accélérer pour accélérer, comme l'objectif est la relance de notre économie, le retour à l'équilibre budgétaire, c'est dans les cinq ans... vous comprenez, là, l'argument.

M. Marissal : Je comprends la logique des infrastructures, là — c'est ce qu'une de vos prédécesseures appelait le syndrome de la pépîne, là — pour relancer l'économie, mais ça me fait sourire parce que moi, j'ai couvert Jean Chrétien à une certaine époque, dans les années 90, puis M. Chrétien, qui avait lancé un immense programme d'infrastructure à travers le Canada, nous avait expliqué, à la Jean Chrétien, que les gens vont voir des camions puis ils vont avoir envie de magasiner. Je comprends le principe de relancer l'économie par des programmes d'infrastructure, je trouve juste le prétexte un peu grossier, cette fois-ci, de dire : On va le passer vite, vite, vite, alors que ça fait des années que ça traîne, puis, de facto, on va faire sauter le BAPE. Parce que les 24 à 36 mois de gain de temps, c'est quoi, c'est la consultation publique, essentiellement, les audiences publiques?

Mme LeBel : C'est tout le processus du BAPE, tout. On l'a décortiqué un peu, là, dans les dernières journées, avec vos collègues, entre autres, puis vous aussi un peu, mais on l'a décortiqué, il y a plusieurs parties au BAPE, là. Je n'ai plus mon petit schéma qu'on a déposé devant la commission, mais il y a toute la portion qui commence à partir du moment où l'étude d'impact est faite, le fait qu'on n'étudie pas la recevabilité tout de suite, là, qu'on le fait pendant que le processus... Mais tout ça, là, mais il y a aussi tout le début, là, de l'avis de projet. Donc, tout le processus du BAPE de A à Z, c'est à peu près ça, 24 à 36 mois. Ce n'est pas... Parce qu'on les a vraiment... on les a fragmentés dans nos discussions au fur et à mesure, là, mais ça fait partie d'un processus global, je cherchais le mot, là.

M. Marissal : Je ne veux pas mobiliser tout le temps, là, pour aujourd'hui, là, sur cet article et même cette partie d'article, mais il me reste deux petits points, là. Mme Maltais, tout à l'heure, si j'ai bien compris, nous a dit : On est encore à l'étude sur... Elle a dit, je crois, et je crois la citer assez fidèlement : Nous sommes encore à l'étude pour les quatre voies. Donc, ce projet-là est encore à l'étude.

Mme LeBel : Vous parlez de la 117?

M. Marissal : Oui, je pense qu'on parlait de la 117.

Mme LeBel : Je ne pense pas que c'est ça qui a été dit, mais je vais peut-être vérifier avec Mme Maltais, la... Pouvez-vous la répéter directement, pour Mme Maltais, M. le Président?

M. Marissal : Vérifions, comme ça, si je suis sur une mauvaise piste, je vais m'arrêter ici, là, mais sinon on va continuer.

Le Président (M. Simard) : Mme Maltais.

Mme Maltais (Valérie) : Oui, bien, si je peux me permettre, la solution a été annoncée par le ministre Bonnardel.

Mme LeBel : Donc, ce n'est pas à l'étude, elle est décidée.

Mme Maltais (Valérie) : Elle est décidée. La décision a été annoncée.

Mme LeBel : Oui. La portion qui est encore à l'étude, je pense, c'était le tronçon de la 50 qui dépassait L'Ange-Gardien, si je ne me trompe pas.

• (15 h 20) •

Mme Maltais (Valérie) : Oui, tout à fait.

M. Marissal : C'est plus clair comme ça. Puisqu'il n'y aura pas de BAPE... puis le député de La Pinière l'a dit, là, dans le cas de la 117, là, c'est assez clair qu'il y a un milieu particulier, là, effectivement, il s'agit de circuler là pour le voir. Cela dit, moi, je pense que les BAPE sont utiles pour tous les projets routiers, là, y compris de la 30, mais là n'est pas mon point. Vu qu'il n'y a pas de BAPE, on ne saura pas avant ce que l'on risque de détruire, ou de changer, ou de perturber. Comment on peut le faire après? Est-ce qu'on maintient néanmoins les évaluations environnementales postprojet une fois qu'on a lancé les premières voitures sur le tronçon, là, puis qu'on minimise dans le cas où c'est possible de minimiser?

Mme LeBel : Oui, tout à fait. À l'instar des projets qui ne seraient pas assujettis au BAPE... puis ça arrive, des projets routiers qui ne sont pas assujettis au BAPE, là — encore une fois, j'ai eu un petit peu d'accélération ce matin, mais je ne suis pas capable de vous dire lesquels, mais ça arrive — ou d'autres types de projets qui ne sont pas des projets routiers et qui n'iraient pas au BAPE, ces projets-là peuvent être quand même dans un potentiel d'atteindre un milieu humide, disons-le comme ça, bien, c'est 22 et 30 de la LQE, comme on en a parlé. Mais on a parlé, vous vous souvenez, de la déclaration de projets puis de l'autorisation ministérielle, avec l'étude de caractérisation des sols qui se faisait autrement. Mais ces projets-là dont on parle, la 30 puis la 117, ils ne vont pas aller sur la voie accélérée, ils vont aller sur le... voyons... le processus normal actuel de la LQE, là. La seule mesure d'accélération dont... je vais le résumer comme ça, la seule... qui est déjà une bonne mesure, on va s'entendre, là, mais la seule mesure d'accélération dont bénéficient la 117 et la 30, c'est l'exclusion du BAPE; pour tout le reste, elles tombent sur la voie normale.

Et souvent... Je sais qu'il y a d'autres choses au BAPE, là, mais, si on parle de l'environnement comme tel, le BAPE aurait probablement dit : Bien là, il faut aller avec l'autorisation ministérielle, puis il aurait recommandé au ministre certaines conditions à mettre. Ça va se faire pareil, ces analyses-là, mais c'est 22 et 30 de la LQE. Il va y avoir l'étude de caractérisation qui va se faire en fonction de l'article 46.0.3 point quelque chose, il y avait plusieurs affaires, je peux arrêter là, 46.0.3, dont on a abondamment parlé avec l'article 13, le fameux registre, tout ça. Ça, ça reste, là, mais l'étude de caractérisation va se faire de la façon traditionnelle, si je peux le dire comme ça. Le ministre va... ça va nécessiter une autorisation ministérielle, et le principe de zéro perte nette, éviter, minimiser et compenser, que je commence à maîtriser, à la fin de ce processus, demeure, là, mais ce n'est pas le BAPE qui va l'évaluer, c'est plutôt au niveau du ministère et du ministre, mais ça demeure.

Le Président (M. Simard) : D'accord. M. le député de Jonquière, éventuellement?

M. Gaudreault : Oui. On est sur l'amendement du député de La Pinière?

Le Président (M. Simard) : Sur l'amendement, toujours, oui.

M. Gaudreault : Oui. Bien, moi, je veux juste dire que je ne peux pas voter en faveur de cet amendement-là parce que le problème, c'est le contournement du BAPE et pour la 117 et pour la 30. Alors, c'est ça, le problème. Le député de La Pinière fait sauter l'exception qui est accordée sur la 117, mais maintient la 30, et pour moi, pour moi, c'est insuffisant. Alors, c'est tout ce que je voulais dire, donc, voilà.

Le Président (M. Simard) : Merci beaucoup, cher collègue. M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Pour le bénéfice du collègue de Jonquière, c'est parce qu'on m'a avisé que, si je mettais les deux, ce serait non recevable.

M. Gaudreault : Oui, je le sais, mais...

M. Barrette : Pour votre réflexion pour les amendements ultérieurs...

Des voix : ...

M. Gaudreault : Mais, honnêtement, c'est ce que je pensais, mais c'est parce que les arguments que vous avez...

M. Barrette : Oui, je sais, mais ça...

M. Gaudreault : ...que le député de La Pinière a sorti par après, bien là, ça me fait dire que c'est...

Mme LeBel : Bien, à toutes fins pratiques, ça vidait l'article de sa substance d'enlever les deux, là.

M. Gaudreault : Exact, oui, je comprends.

M. Barrette : Mais, ceci dit...

Le Président (M. Simard) : Chers collègues, pensez à nos pauvres rédacteurs qui s'emploient à retraduire vos débats dans nos journaux. Alors, il ne faut pas se parler un par-dessus l'autre. M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Je suis sûr que mon collègue de Jonquière était heureux d'entendre quand même ce commentaire-là.

M. Gaudreault : Oui, oui, je suis toujours heureux de vous entendre.

M. Barrette : M. le Président, j'ai encore quelques questions à poser à Mme Maltais, si c'est possible.

Le Président (M. Simard) : Tout à fait. Vous avez amplement le temps, il vous reste 9 min 20 s.

M. Barrette : Mme Maltais, je vous avais posé tantôt une question indiscreète, à savoir ça faisait combien de temps que vous étiez au ministère des Transports, la raison étant dans la lignée de ce que mon collègue de Rosemont a posé comme question. Vous savez qu'il y a déjà eu un autre tracé de proposé. Vous êtes au courant de ça?

Le Président (M. Simard) : Mme la ministre.

Mme LeBel : Par rapport au fait qu'il y a un autre tracé pour la 117?

M. Barrette : Oui.

Mme LeBel : Mme Maltais, si vous pouvez...

Mme Maltais (Valérie) : Oui, oui, on est au courant.

M. Barrette : Bon. Alors, en quoi... Parce que, là, ici, ce n'est pas compliqué, le noeud gordien, il est là, pour moi. Vous retirez les procédures habituelles d'un projet dans un seul but, là, parce qu'il n'y en a pas d'autres que la sécurité. Et, en ce qui me concerne, la sécurité, on peut la gérer. L'autre projet... l'autre tracé, là, l'autre tracé avait été abondamment discuté, étudié et accepté par les gens de la région. Alors, en quoi celui-ci, là, est-il meilleur que le précédent?

Le Président (M. Simard) : Mme la présidente.

M. Barrette : Et, M. le Président, si vous me permettez...

Le Président (M. Simard) : Oui, je vous en prie.

M. Barrette : ...ça se peut-u que j'aie perçu dans le regard de la ministre qu'elle n'est pas au courant de l'autre tracé? Ça se peut-u?

Mme LeBel : Bien, je n'étais pas au courant de ni un ni l'autre parce que moi, je ne me suis pas penchée sur les tracés...

M. Barrette : C'est correct. Ce n'est pas une critique.

Mme LeBel : Je le sais que mon collègue a annoncé un tracé, mais là...

M. Barrette : Ce n'est pas une critique, mais je veux carrément entendre Mme Maltais.

Le Président (M. Simard) : Très bien. Mme la ministre pour Mme Maltais? Mme Maltais.

Mme Maltais (Valérie) : Oui. En fait, le projet de la 117, le doublement à quatre voies, il y a eu une analyse qui a été faite pour doubler les quatre voies dans l'axe actuel et il y en a un qui est dans un nouvel axe, donc, complètement, je dirais, dans les bois ou dans un milieu vierge. Ce sont les deux tracés qui ont été analysés, donc d'utiliser la plateforme actuelle, qui est la 117 actuelle, et de la doubler à quatre voies, donc passer de deux à quatre voies, ou d'aller complètement mettre quatre voies dans un nouvel axe vierge.

M. Barrette : Est-il possible, M. le Président... Mme Maltais, est-il possible que le trajet qui avait été accepté par les élus de la région n'était pas dans un axe vierge, mais bien dans un axe occupé par Hydro-Québec?

Le Président (M. Simard) : Mme la présidente.

Mme LeBel : ...j'ai eu l'occasion de parler à certains élus de la région, personne ne m'a mentionné le fait qu'il n'était pas d'accord avec le projet actuel, qui a été annoncé, d'ailleurs, par mon collègue et la députée de la région. On peut demander à Mme Maltais s'il y a eu des indications à cet effet-là, mais nous, en tout cas, jusqu'à présent, on a eu, je vous dirais, M. le Président, des bons commentaires par rapport... et le fait que, naturellement, on accélère, ça, il va sans dire, et aucun commentaire sur le tracé actuel, là. Donc, ça, je peux répondre pour nous, ce qu'on a eu, nous, comme élus. Mais est-ce qu'il y a eu des commentaires, Mme Maltais?

Le Président (M. Simard) : Mme Maltais.

Mme Maltais (Valérie) : En fait, j'abonderais dans le sens de Mme la ministre. L'axe actuel, présentement, est un axe qui est accepté par, je dirais, les représentants, notamment, de SOS 117 et par une bonne partie, en fait, de la population.

M. Barrette : Et, sur ma question, Mme Maltais?

Le Président (M. Simard) : Mme la présidente.

Mme LeBel : ...lui a fait oublier votre question.

M. Barrette : La question était simple, là : Y avait-il un tracé qui était précédemment accepté par tout le monde qui est disparu, tracé qui faisait plus que l'affaire, puisqu'il avait été accepté par tout le monde, et qui avait plein d'avantages par rapport au tracé actuel? La question que je pose, c'est : Quels sont les avantages et les désavantages de l'un par rapport à l'autre?

Le Président (M. Simard) : Mme la présidente pour Mme Maltais? Très bien, Mme Maltais.

Mme Maltais (Valérie) : En fait, oui, vous avez raison, il y a une partie du tracé qui traversait l'emprise... une partie d'emprise d'Hydro-Québec. Par contre, la quantité ou, je dirais, la superficie de milieu humide, je crois qu'il est à peu près 10 fois plus élevé dans le nouvel axe que dans l'axe actuel. Et on passe tout près d'un lac qui s'appelle le lac Marsan, et donc qui est un cours d'eau névralgique. Donc, en termes d'empiètement en milieu humide, il est beaucoup, beaucoup plus important que celui dans l'axe actuel.

Mme LeBel : Le tracé qui n'a pas été retenu, c'est ça?

Mme Maltais (Valérie) : Exactement, celui dont le député de La Pinière fait référence.

M. Barrette : M. le Président, toujours, toujours pour l'histoire, parce qu'ici c'est l'histoire qui compte, ce trajet-là avait été analysé par le ministère des Transports de deux gouvernements, deux gouvernements, dont le gouvernement du Parti québécois avant nous, et les deux avaient jugé que c'était le meilleur trajet, et ce, avec l'assentiment de toute la population locale. Pour ce qui est du lac Marsan, ça ne passe pas près du lac Marsan au sens environnemental du terme, et ça suit la ligne d'Hydro-Québec, et il y avait plusieurs avantages. Je dis simplement qu'à vous écouter, Mme Maltais, je comprends que toutes les analyses n'ont pas été faites, pour le moment, du côté de la 117 par rapport aux autres analyses qui ont été faites pour l'autre trajet.

Mme Maltais (Valérie) : En fait, les analyses pour les deux trajets ont été faites en même temps, autant dans le temps que vous parlez par rapport au tracé dans le nouvel axe que dans l'axe actuel. Ça a toujours été une analyse conjointe qui a été faite pour les deux tracés.

• (15 h 30) •

M. Barrette : O.K. Je pensais que vous aviez dit précédemment que vous n'étiez pas au courant, mais là je vois que vous êtes au courant, tant mieux. Ce que je constate, là, c'est que le trajet... puis là on va parler de sécurité et d'impact réel sur la région. La ministre, M. le Président, nous a parlé de sécurité, de fluidité, d'économie et de mobilité, et ainsi de suite. Quand le trajet, le premier trajet, celui qui a été présenté par deux gouvernements, avait été choisi, il avait été choisi pour plusieurs raisons. La première raison, évidemment, c'est que, sur le plan environnemental et économique, c'était du pareil au même, c'était exactement du pareil au même. Sur le plan de l'étendue des travaux, le trajet dont je parle est plus court, 12,5 kilomètres versus 14,3 ou 14,4, quelque chose comme ça. Mais l'impact sur la circulation de la région était, évidemment, extraordinaire, puisque construisant un trajet parallèle, ça revient à une voie de contournement, on n'affecte pas la circulation dans le trajet de la 117 actuelle, on ne l'affecte pas. Et pour ce qui est de la mitigation des... — ça se dit mal en français, ça — pour ce qui est des mesures préventives pour, justement, pallier à la problématique des accidents, il y a des options possibles, comme on l'a fait dans la 50. Alors, on se retrouve aujourd'hui, M. le Président, avec deux tracés, dont un a été balayé du revers de la main alors qu'il a été présenté deux fois et qu'il a été accepté, d'après les vérifications que j'ai faites, à l'unanimité.

Et, pour ce qui est du commentaire que Mme Maltais a fait, que je prends pour ce qu'il est, il est vrai, sans doute, SOS 117, M. le Président, au moment où on se parle, là, on est dans la politique, là. Les gens sont dans une situation... parce que je leur parle, moi aussi, ils sont dans une situation «un tiens vaut mieux que deux tu l'auras», et là on est dans la politique. Ces gens-là ont tellement peur que ça ne se fasse pas qu'ils ne vont pas dire un mot, là. Puis là je ne parlerai pas des alliances politiques qui existent à gauche et à droite. Mais au moment où on se parle, là, les mêmes personnes qui, il n'y a pas très longtemps, souhaitaient avoir le trajet dont je parle, bien, ils ont tellement peur que ça ne se fasse pas qu'ils le prennent, le trajet actuel.

Et là je vais poser la question simple à la présidente du Conseil du trésor et aussi à Mme Maltais, peut-être que l'une ou l'autre ou l'une et l'autre ont la réponse. On leur a posé la question très simple : Si on l'accélère tel que 52 le prévoit, que ça se passe tel que 52 le prévoit, retrait de ceci, retrait de cela, accélération maximale, est-ce que cette

garantie-là va vous faire choisir l'un par rapport à l'autre? Moi, j'ai posé la question. Alors, à conditions égales, la réponse que j'ai, c'est : On prend le trajet qui avait été déjà présenté. C'est ça qui se dit là-bas. Mais aujourd'hui tout le monde a tellement peur qu'il ne se fasse pas qu'on ne dit pas un seul mot. Alors, moi, je dis : Est-ce que cette question... en fait, je ne dis pas, je pose la question suivante : Est-ce que ça, ça a été posé comme question aux gens de la région? On vous donne, avec 66, les mêmes conditions, là, d'accélération, vitesse de la lumière administrative — on sait qu'Einstein a dit qu'on ne pouvait pas aller plus loin ou même atteindre la vitesse de la lumière, mais ça a l'air qu'au gouvernement, on peut, alors vitesse de la lumière administrative — est-ce que vous choisissez le projet de 2013-2014 ou vous choisissez le projet actuel? La réponse que moi... Je l'ai, la réponse, mais est-ce que cette question-là a été posée par la ministre?

Le Président (M. Simard) : Merci. Mme la présidente du Conseil du trésor.

Mme LeBel : M. le Président, le choix du tracé et la mesure d'accélération, ce sont deux choses. Le tracé actuel a été choisi par le ministère du Transport, par le ministre du Transport pour une foule de raisons et probablement les impacts de l'un et de l'autre sur l'environnement, la faisabilité de l'un et de l'autre, le fait que, dans un cas, on est dans l'emprise actuelle de la route sur... on est dans le tracé actuel de la route par rapport à un nouveau tracé, ce que les gens veulent dans le coin, les consultations. Ce sont deux choses différentes. Maintenant, on n'a pas choisi le projet... Quand on l'a mis sur la liste pour qu'il soit accéléré, le tracé était déjà choisi. Donc, pour moi, ce sont deux choses complètement différentes, la raison pour laquelle le tracé est choisi... D'ailleurs, que ce soit un tracé ou un autre que le ministère ait sélectionné — puis ce n'est pas moi qui l'ai sélectionné, là — la même carte d'accélération vaut.

Maintenant, le ministère fait ses travaux, fera ses travaux et décidera du tracé le plus approprié dans les circonstances. Ce qui est important ici, c'est que le projet de la 117 va bénéficier d'une carte d'accélération qui va faire en sorte qu'il va être plus rapide, accéléré de 24 à 36 mois. Je pense qu'on ne discutera pas ici du choix du tracé et du choix politique ou non d'un tracé pour qu'est-ce qui a été discuté, les deux tracés. Moi, j'en ai entendu parler, du tracé actuel, puis je me suis fait dire qu'il était satisfaisant puis que les gens étaient contents. Il y a sûrement des gens mécontents, comme à chaque fois qu'on doit faire un choix. Il y avait deux possibilités de tracé, donc je suis convaincue qu'il y en a qui préféraient l'un puis qu'il y en a d'autres qui préféraient l'autre. Maintenant, l'accélération n'est pas en fonction du tracé, mais le tracé était déjà sélectionné, et je pense qu'on... C'est ça qui est la réponse, là, je veux dire, on ne discutera pas, là, de savoir il fallait-il virer à gauche ou virer à droite, là, il y a un tracé de sélectionné.

Le Président (M. Simard) : Mme la députée de Saint-Laurent.

Mme Rizqy : Merci. On comprend très bien votre propos, mais le propre de faire un BAPE, c'est pour, justement, discuter de ça. Puis c'est pour ça qu'aujourd'hui on fait cette discussion-là, parce que, malheureusement, les citoyens n'auront pas l'occasion de faire ce type de discussion. Et c'est déjà arrivé dans le passé que, finalement, c'est grâce à un BAPE qu'on se rend compte qu'il y a différentes options sur la table et que celle qui peut être envisagée en premier, finalement, ce n'est peut-être pas la bonne solution pour la communauté locale.

Alors, c'est peut-être, là, essayer de trouver ici une voie de passage, parce qu'il va falloir qu'on entende quand même les différentes voix qui s'élèvent au Québec. Puis c'est bien au-delà simplement de dire : Ah oui, mais c'est des communautés, des groupes environnementaux, là, on est... ce n'est pas juste eux, là, qui en discutent en ce moment, alors c'est pour ça qu'on pose des questions, parce que sinon, eux, ils n'auront pas de forum. Dans l'état actuel, avec le projet de loi, ils n'ont pas de forum de discussion. Alors, je ne sais pas comment qu'on peut réfléchir, soit qu'on nous... Je ne sais pas, là, est-ce que c'est possible, quand même, de revenir? Puis moi, je la pose, la question. Là, il n'y a même pas de BAPE puis il n'est même pas question d'un mini-BAPE alors que, dans tous les projets, celui qui a le plus d'enjeux au niveau environnemental, c'est celui-là, c'est l'autoroute... le prolongement de la 117.

Le Président (M. Simard) : Merci. Mme la présidente.

Mme LeBel : Bien, même si on faisait bénéficier du... théoriquement, là, on jase, si on mettait la 117, puis on l'enlevait de la 52, puis on la mettait dans le processus de BAPE accéléré, n'oubliez pas, là, qu'on est... tu sais, qu'on a... que le tracé est là, là. Je veux dire, le BAPE, il va prendre en termes les consultations, mais ultimement, c'est le ministre du Transport puis le ministre de l'Environnement qui vont... bien, le ministre de l'Environnement, lui, va décider des impacts environnementaux, là, mais c'est le ministre du Transport...

Et ces tracés-là, ça fait de nombreuses années, là. Moi, j'en ai entendu parler personnellement de celui de la faire dans la route actuelle. Donc, il faut croire que les deux étaient sur la planche à dessin depuis de nombreuses années. Les consultations ont eu lieu, les milieux ont eu le temps de s'exprimer. Le Comité SOS 117, là, ce n'est pas juste un comité politique, c'est un comité de citoyens, de gens de la région. Il y a plein de monde sur ce comité-là qui ont eu le temps de voir les deux tracés puis d'en parler — je suis convaincue que mon collègue a l'oreille tendue — justement, pour faire le meilleur choix possible. Les doléances que vous venez de nous véhiculer par le biais de vos commentaires sont entendues, ont été entendues, mais maintenant la carte d'accélération, elle n'est pas en fonction d'un tracé, là, elle est en fonction de faire la 117, là, entre deux axes. Donc, le tracé, par contre, il existait avant qu'on le fasse, le choix du tracé actuel, là, il n'a pas été fait en fonction...

Mme Rizqy : ...réponse de Mme...

Le Président (M. Simard) : Maltais.

Mme Rizqy : ...Maltais, c'est qu'il semblerait avoir eu des travaux conjoints sur les deux tracés, mais...

Mme LeBel : ...

Mme Rizqy : Oui, ils se sont... ont cheminé...

Mme LeBel : ...bâti en parallèle, disons...

Mme Rizqy : ...mais celui dont je comprends qu'il était... celui qu'on parlait, qui n'est pas celui retenu, a reçu un plus large consensus, c'est ça que j'avais compris des échanges, mais que, finalement... parce que c'est celui qui était retenu par les deux précédents gouvernements, péquiste et libéral.

Mme LeBel : Bien, c'est ce que votre collègue a dit, ce n'est pas ce que Mme Maltais a dit. Je ne dis pas que c'est faux... vrai ou faux, je dis juste que ce n'est pas ce que Mme Maltais a dit, mais on pourrait peut-être lui demander, là, s'il y a eu des... Mais les deux projets... Moi, j'ai entendu parler de celui dans l'axe actuel. Donc, les deux projets ont existé, là.

Mme Rizqy : ...demander au député de Jonquière qu'est-ce qui s'est passé quand il était là.

Mme LeBel : Peut-être, Mme Maltais, si elle veut parler des deux...

Mme Maltais (Valérie) : ...les deux projets ont été discutés avec le milieu. C'est des consultations qu'on fait dans la plupart des projets, dans tous les projets. Et, personnellement, là, je vais vous le dire très franchement, je ne peux pas vous dire qu'est-ce qui s'est décidé ou qu'est-ce qui avait été dit d'il y a quelques... plusieurs années. Mais aujourd'hui l'annonce du ministre a fait, je dirais, l'unanimité de ceux qu'on a entendus, là, ceux qui sont venus nous jaser. Ça fait que la solution retenue est...

Mme LeBel : À la fois sur le tracé puis sur le fait de l'accélérer. Mais le ministre a annoncé le tracé, là, il n'a pas... tu sais... Et le fait de l'accélérer, c'est sûr que ça fait l'unanimité, on comprend, du point de vue des citoyens, là. Mais l'annonce dont elle parle, elle a été faite, je pense...

Mme Maltais (Valérie) : Cet automne.

Mme LeBel : Oui, j'allais dire, voyons, où la prison, là, mais...

Mme Maltais (Valérie) : Dans le coin de Labelle, oui.

Mme LeBel : C'est ça, dans le coin de Labelle, excusez, et ça a été fait, là, et c'est sur le tracé, là, que ça a été fait. Et effectivement, nous, les échos qu'on en a eus, c'était que c'étaient des échos positifs sur le tracé. Mais actuellement le plus... après ça, la carte d'accélération est venue, naturellement, ajouter, je dirais, une couche de positivisme supplémentaire.

Mme Rizqy : Je pensais que vous alliez dire une exaltation.

Mme LeBel : Non, mais une couche de positif supplémentaire, parce que non seulement ça va se faire, mais ça va se faire plus rapidement. Mais on pourrait en discuter encore longtemps, cher collègue de La Pinière, puis...

Mme Rizqy : ...ce n'est pas de...

Mme LeBel : Non, mais, je sais que ce n'est pas par rapport à du temps, c'est par rapport à dire que...

Mme Rizqy : C'est ça.

Mme LeBel : ...on a des échos, vous avez des échos, mais on n'a pas eu les mêmes échos que vous, là. Peut-être que les gens...

Mme Rizqy : Puis on ne veut pas non plus monopoliser l'ensemble de la discussion là-dessus. Ce n'est pas ça du tout, l'objectif. Mais, je crois que mon collègue veut reprendre la balle au bond.

Mme LeBel : Je ne l'ai pas senti de cette façon-là, mais à un moment donné...

Mme Rizqy : Parfait.

Le Président (M. Simard) : Merci à vous, Mme la députée de Saint-Laurent. M. le député de La Pinière.

M. Barrette : À moins que les collègues aient une intervention, je vous demanderais...

Le Président (M. Simard) : Non, pas pour l'instant, je crois.

M. Barrette : ...de suspendre parce que j'aurai... nous aurons un sous-amendement.

Le Président (M. Simard) : Très bien. Alors, nous allons suspendre.

(Suspension de la séance à 15 h 41)

(Reprise à 16 h 06)

Le Président (M. Simard) : Chers collègues, nous sommes en mesure de reprendre nos travaux.

Au moment de suspendre, le député de La Pinière nous annonçait son intention, éventuellement, de soumettre un sous-amendement. Monsieur, à vous la parole.

M. Barrette : Oui, M. le Président. Après discussion, il apparaît plus techniquement approprié de ne pas présenter un sous-amendement et éventuellement d'en présenter un nouvel... éventuellement.

Le Président (M. Simard) : Souhaitiez-vous poursuivre, à ce stade-ci, sur le sous-amendement comme tel?

M. Barrette : Je vais poursuivre en posant une question à Mme Maltais, si j'ai encore l'autorisation, et après je déposerai mon amendement.

Le Président (M. Simard) : D'accord. On verra ce que la ministre en décidera.

Mme LeBel : ...posez la question, puis on pourra voir, effectivement.

M. Barrette : Mme Maltais, vous qui avez eu vent, d'après ce que je peux comprendre, des travaux qui ont eu lieu au ministère des Transports sur le tracé de la 117 auquel je fais référence, est-ce que vous seriez en mesure de nous déposer des documents comparatifs d'analyse des deux projets à cette étape-ci? Évidemment qu'à l'étape de l'autre projet, il existe sûrement, puis ce qui existe à date d'aujourd'hui sur l'actuel trajet de la 117 pour son élargissement.

Mme LeBel : ...répondre à cette question-là...

Le Président (M. Simard) : Bien sûr, madame.

Mme LeBel : ...même si ça existait, on ne déposera pas d'étude comparative, dans le cadre de l'étude du projet de loi n° 66, sur les tracés. On parle d'une mesure d'accélération qui, peu importe le tracé, ferait gagner de 24 à 36 mois. Et à ce stade-ci, M. le Président, je ne permettrai pas, là, qu'on aille dans ce sens-là.

Le Président (M. Simard) : Très bien. M. le député.

M. Barrette : Je pensais que la ministre m'avait dit oui, que je pouvais poser la question, elle a donc changé d'idée. Je me sens muselé, M. le Président.

Le Président (M. Simard) : Pauvre vous. Veuillez poursuivre.

M. Barrette : Même que je pourrais dire que je suis muselé.

Le Président (M. Simard) : On va poursuivre sans muselière.

M. Barrette : Alors, à cette étape-ci, M. le Président, je vais vous redemander de suspendre pour déposer... Non, M. le Président, je vous propose, s'il y a consentement, de passer au vote sur mon amendement avant de déposer un nouvel amendement.

Le Président (M. Simard) : Ce serait préférable et logique.

M. Barrette : N'est-ce pas?

Le Président (M. Simard) : Tout à fait.

M. Barrette : Surtout que j'ai invoqué cette logique-là moi-même en début...

Le Président (M. Simard) : Toutefois, avant, je me dois de poser la question à l'ensemble des collègues : Y aurait-il d'autres interventions sur le sous-amendement déposé par le député... pardon, sur l'amendement déposé par le député de La Pinière? Pas d'autre commentaire. Alors, Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Oui. M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : Mme Rizzy (Saint-Laurent)?

Mme Rizzy : Pour.

La Secrétaire : Mme LeBel (Champlain)?

Mme LeBel : Contre.

La Secrétaire : M. Jacques (Mégantic)?

M. Jacques : Contre.

La Secrétaire : M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata)?

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Asselin (Vanier-Les Rivières)?

M. Asselin : Contre.

La Secrétaire : Mme Foster (Charlevoix—Côte-de-Beaupré)?

Mme Foster : Contre.

La Secrétaire : M. Émond (Richelieu)?

M. Émond : Contre.

La Secrétaire : M. Marissal (Rosemont)?

M. Marissal : Oui, contre.

La Secrétaire : M. Gaudreault (Jonquière)?

M. Gaudreault : Contre.

La Secrétaire : Et M. Simard (Montmorency)?

Le Président (M. Simard) : Abstention. Cet amendement est donc rejeté. Conséquemment, nous revenons à l'étude de l'article 52. M. le député, vous souhaitiez donc que nous suspendions?

M. Barrette : Quelques instants. Je pense que l'amendement est déjà écrit, mais on vous le transmettra dans la suspension.

Le Président (M. Simard) : Très bien, très bien. Alors, nous suspendons quelques moments.

(Suspension de la séance à 16 h 09)

(Reprise à 16 h 28)

Le Président (M. Simard) : Bien, chers collègues, nous poursuivons nos travaux, nos débats. Et au moment de suspendre, le député de La Pinière nous indiquait qu'il avait l'intention de déposer un amendement. Monsieur, à vous la parole.

M. Barrette : Qui, je pense, M. le Président, est rendu disponible à tout le monde à l'instant, n'est-ce pas?

Le Président (M. Simard) : Oui, en effet. Il est sur Greffier.

M. Barrette : Merci, M. le Président. Alors : L'article 52 du projet de loi est modifié :

1° par l'ajout, au premier alinéa après les mots «Rivière-Rouge» des mots «selon le tracé retenu par le gouvernement en 2013 et repris en 2018».

Alors, le premier alinéa se lirait ainsi, à ce moment-là :

«Malgré l'article 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement et l'article 2 du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets, le projet de sécurisation de la [...] 117 entre Labelle et Rivière-Rouge selon le tracé retenu par le gouvernement en 2013 et repris en 2018, et le projet d'amélioration de l'autoroute 30 entre Brossard et Boucherville ne sont pas assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et n'ont pas à obtenir une autorisation du gouvernement en vertu de l'article 31.5 de cette loi.»

Explications...

Mme LeBel : J'aurais un commentaire. Je pense, moi, M. le Président, que... je doute de la recevabilité de cet amendement-là. Je pense que c'est en dehors de la portée du projet de loi. Le projet de loi n° 66 n'a pas pour but de modifier des tracés, ou choisir des tracés, ou de choisir la portée d'un projet de construction ni le nombre d'étages qu'aura une maison des aînés ni la couleur de l'hôpital qu'on va construire, mais le projet concerne l'accélération de projets d'infrastructure mentionnés à l'annexe I, les 181 projets. Alors, je fais un argumentaire sur la recevabilité. D'après moi, c'est en dehors de la portée du projet de loi de pouvoir choisir ou même de modifier le tracé, parce que ce n'est pas le tracé qui est retenu au projet de loi.

Le Président (M. Simard) : D'accord. Y aurait-il d'autres commentaires sur la recevabilité de cet amendement?
• (16 h 30) •

M. Barrette : Je ferai simplement l'argument suivant, M. le Président, je ne change en rien la finalité du projet de loi. S'il y avait eu un amendement non recevable sur la base de la finalité du projet de loi, c'eût été le précédent, qui, lui, évidemment, changeait la finalité, puisqu'il changeait un projet de la liste que la ministre ne voulait pas changer. Alors, je comprends qu'il avait été accepté, on avait convenu qu'il n'y en aurait pas d'ajouté. J'ai souhaité en retirer, et là on changeait peut-être la finalité, quoiqu'on pourrait en débattre. Alors, ici je ne change pas la finalité du projet de loi, je qualifie simplement le projet n° 171, de mémoire, et c'est tout, M. le Président. Je pense que c'est tout à fait recevable.

Le Président (M. Simard) : Y aurait-il d'autres remarques sur la recevabilité de l'amendement? M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Bien, moi, je pense que c'est effectivement recevable, là. On est dans un projet de loi qui est exceptionnel, qui vise des enjeux spécifiques, et, dans ce contexte-là, je pense que l'amendement du député de La Pinière est recevable. Maintenant, est-ce qu'on va nécessairement l'adopter et voter pour? Ça, c'est un autre débat, mais, pour moi, il est recevable.

Le Président (M. Simard) : Très bien. D'autres commentaires? M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Oui. Alors, sur la question évoquée par la ministre en ce sens où on dénaturait, à la limite, le projet de loi, écoutez, M. le Président, là, pour vous dire à quel point l'amendement que je dépose est un amendement important... C'est facile à comprendre, M. le Président. Un, ici, c'est une loi spéciale. Alors, il n'y a pas d'autre mot, là, pour ça. Je comprends qu'on ne l'appelle pas «la loi spéciale sur», mais c'est une loi spéciale en soi par sa portée. Or, dans le cas de l'amendement que j'ai déposé, c'est un amendement qui traite des impacts qu'aura ce projet-là dans sa configuration pour les 100 prochaines années. Ce qui va se faire là aura un impact. Et, M. le Président, comme techniquement, aux dernières nouvelles, encore aujourd'hui, on était là pour améliorer les projets de loi dans l'esprit de bien servir la population, je considère bien servir la population en déposant mon amendement à l'intérieur de cette loi spéciale.

Le Président (M. Simard) : D'accord. Merci. Y aurait-il d'autres commentaires sur la recevabilité? M. le député Jonquière.

M. Gaudreault : D'autant plus que le tracé retenu par le gouvernement en 2013, il y avait un excellent ministre des Transports en 2013, qui vient complètement entériner, là, la force, puis le bien-fondé, puis la brillance, et l'intelligence de ce tracé.

Le Président (M. Simard) : Je ne sais pas tout à fait à qui vous faites référence, mais enfin, y aurait-il d'autres...

Mme LeBel : On ne peut pas le nommer...

Le Président (M. Simard) : Y aurait-il d'autres commentaires, chers collègues? Très bien. Nous allons suspendre momentanément.

(Suspension de la séance à 16 h 32)

(Reprise à 16 h 53)

Le Président (M. Simard) : Alors, chers collègues, à l'ordre, s'il vous plaît! Je suis prêt à rendre ma décision quant à la recevabilité de l'amendement déposé par le député de La Pinière.

M. Barrette : ...

Le Président (M. Simard) : C'est vous. En vertu des articles 197 et 244 du règlement, un amendement doit être conforme à l'esprit du projet de loi et à la fin qu'il vise. En l'espèce, l'article 52 du projet de loi vise à soustraire deux projets à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Dans le cas présent, l'amendement n'a pas pour effet d'élargir la portée ou de contredire le projet de loi. Il vise à préciser les conditions dans lesquelles un des deux projets peut se soustraire à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et à l'obtention d'une autorisation du gouvernement en vertu de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Conséquemment, cet amendement est recevable. M. le député de La Pinière, je vous invite à poursuivre.

M. Barrette : Merci, M. le Président.

Une voix : Il est heureux.

M. Barrette : Évidemment. Quand on gagne, on est toujours heureux. On ne gagne pas toujours, par exemple.

Le Président (M. Simard) : On débat.

M. Barrette : On débat. Alors donc, pour ne pas perdre le fil de mon argumentaire, je reviens à ce que je disais. Cet amendement-là est un amendement qui vise à s'assurer que le projet soit le meilleur pour la population concernée. C'est ça que ça vise. Et à date je n'ai pas eu beaucoup de réponses à certaines questions que j'ai posées, alors je vais y revenir, M. le Président. Je vais y revenir en citant la... je vais revoir la date, là, M. le Président, je vais citer la députée du comté le plus concerné par le projet. Le 15 janvier dernier, en 2020, M. le Président, alors que la députée — je ne me rappelle pas de son comté, alors je ne le nommerai pas, je ne peux pas la nommer, évidemment...

Des voix : Labelle.

M. Barrette : ...c'est Labelle? Bon — disait, dans le journal local, qu'il y allait y avoir de l'action, elle le garantissait : «Il y aura de l'action, [...] je vous le garantis!», affirme-t-elle. Et je cite le journal, qui dit : «L'élue explique qu'il y aura un minimum de trois options qui seront présentées sans doute en 2020 aux élus régionaux [...] avant d'être soumis à la population.» Donc leur prophétie s'est réalisée, c'est très bien. Maintenant, la prophétie, M. le Président, s'est réalisée incomplètement, puisque peut-être qu'il y a eu au moins trois options, mais ça, ça n'a pas été présenté. Ce qui a été présenté, à ma connaissance, à moins qu'on me dise le contraire, c'est la décision finale.

Maintenant, je ne peux pas mettre en doute les propos de la députée, qui a dit qu'au moins trois options seraient présentées. Il y a donc eu au moins, tiens, deux options et probablement trois. Je le sais qu'à un moment donné il a été discuté, du moins au salon bleu, qu'il y ait la clôture, là, par glissement — j'oublie toujours son nom — l'élargissement complet et l'autre tracé.

Et là je reviens, si j'ai encore l'autorisation, à Mme Maltais. Il y a eu ces réflexions-là sur le trajet alternatif. Il y a eu une réflexion, un débat, une analyse suffisamment poussée, M. le Président, pour que deux ministres... un excellent ministre, évidemment, en 2013 et un autre, excellent lui aussi, en 2018, de mémoire, qui ont présenté et repris le projet. Et là ils ont obligatoirement été confrontés à la même finalité, soit l'élargissement de la 117 sur le tracé actuel. Ça ne se peut pas qu'il n'y ait pas eu d'analyse, ça ne se peut pas qu'on n'ait pas de documents sommaires qui nous permettraient de comparer ça. Est-ce qu'on peut y avoir accès? Je ne peux pas croire qu'il n'y a pas eu... Est-ce que Mme Maltais peut nous dire s'il y en a, des documents?

Mme LeBel : Bon, M. le Président, écoutez, je comprends le discours de mon collègue, puis je pourrais lui citer des articles de journaux qui disent que le tracé qui a été présenté par le ministre des Transports a été applaudi, que les gens sont satisfaits. Je ne mets pas en doute qu'il y a peut-être des personnes qui auraient préféré, pour d'autres raisons, l'autre tracé, mais le tracé a été sélectionné par le ministère du Transport, le ministre du Transport y inclus, a été annoncé, et je ne ferai pas, à travers le projet de loi n° 66, que ce soit recevable ou non... ce n'est pas une question de recevabilité, c'est une question de savoir, je ne sélectionnerai pas un tracé autre que celui qui a été annoncé par le ministre des Transports lors de la conférence de presse qui a été faite à La Macaza, dans le coin de Labelle, il y a de cela quelque temps.

On peut en discuter de long en large. La finalité de tout ça, c'est qu'on ne fera pas la sélection à travers le projet de loi n° 66. Ce tracé-là a été annoncé par le ministre du Transport, les échos que nous en avons sont extrêmement positifs, tant sur l'annonce du fait qu'on va enfin procéder... Écoutez, 2013, 2018, les tracés ont été probablement évoqués, mais on n'a jamais fait l'annonce qu'on allait de l'avant, ce n'était pas inscrit de façon très avancée au Plan québécois des infrastructures. Donc, je ne dis pas que d'autres tracés n'ont pas été évoqués. D'ailleurs, Mme Maltais

l'a mentionné, il y avait deux alternatives : celui dans l'axe actuel de la 117, donc l'élargissement dans l'axe actuel de la route, qui est le tracé qui est retenu et qui a été annoncé, d'ailleurs... je dis «il y a quelques semaines» parce que je ne retiens pas la date, mais je pense que c'est dans le courant du mois de septembre, du mois d'octobre, peu importe, là, et celui auquel mon collègue fait référence, de La Pinière, qui impliquait un nouveau tracé, en tout cas, sur certains tronçons.

Alors, on ne débattrà pas de la qualité d'un tracé versus l'autre dans le cadre du projet de loi n° 66. On ne déposera pas de documents, qu'ils existent ou non, du ministère du Transport. Il pourra poser les questions à mon collègue aux Transports et voir quelles seront ses réponses par rapport au tracé. Mais, à travers le projet de loi n° 66 — et je ne suis pas sur la question de recevabilité, je suis sur ma position — ce n'est pas la position ou l'objet du projet de loi de débattre du tracé. Alors, la réponse, c'est non, M. le Président, pas que ça n'existe pas, qu'on ne déposera pas, même si ça existe. Le 28 octobre, l'annonce. Merci.

• (17 heures) •

M. Barrette : M. le Président, je reviens à mon amendement, que vous avez décrété comme étant recevable, et sur ce que j'ai dit. D'ailleurs, je suis un peu déçu de la position de la ministre, qui nous avait bien dit, au début de l'étude détaillée, qu'elle était disposée à ce que l'on puisse poser des questions aux officiers des différents ministères, le cas échéant. Or, ici, c'est exactement ce dont il est objet, il est objet, et la ministre refuse d'avoir des informations simples. Ce sont des informations simples, M. le Président. Le projet a été présenté aux élus. Le projet alternatif a été débattu régionalement, il a été évalué régionalement, il a été accepté régionalement. Je peux dire aujourd'hui quel est l'état d'esprit des élus. L'état d'esprit des élus locaux, là, il n'est pas compliqué, là, il y a tellement une peur viscérale que le projet ne se fasse pas qu'on prend ce qui passe. Et je sais de source sûre que la mairesse de La Macaza, au moment où on se parle, si on lui posait la question, parce que cette question-là lui a été posée par un intermédiaire : À 52 égal, quel trajet préférez-vous?, bien, la réponse, c'est : Évidemment qu'on va prendre le trajet initial, qui est bien meilleur. Et ce serait plus facile de comprendre à quel point il est meilleur, M. le Président, si on répondait à mes questions techniques.

Alors, je vais vous donner les réponses que j'aurais aimé voir confirmer par Mme Maltais. Je ne veux pas mettre Mme Maltais mal à l'aise, ce sont des faits que je souhaite vérifier. Dans l'analyse de 2013 et 2018 sur le trajet alternatif de l'élargissement... de la sécurisation de la 117, M. le Président, on sauvait un an par rapport au trajet de la 117 tel que proposé aujourd'hui, un an. En plus, on avait le bénéfice de maintenir le trafic normalement. Il n'y avait aucune atteinte du trafic, puisqu'on était sur un nouveau trajet. Voilà donc un grand avantage. Et, selon les informations que j'ai recueillies de gens qui étaient impliqués dans le projet, M. le Président — je ne fais que relayer ce qu'on me dit, alors j'aurais aimé pouvoir vérifier avec Mme Maltais — c'était le même prix.

Alors, moi, j'ai un projet alternatif qui faisait la joie de tout le monde dans une situation politiquement neutre, qui coûtait moins cher, qui sauvait du temps, qui permettait de maintenir la circulation fluide dans l'axe actuel de la 117. Et là, aujourd'hui, dans une circonstance qui n'est pas politiquement neutre, parce que, là, il y a l'enjeu de la peur de perdre ce que l'on a, bien, je le questionne parce que mon intérêt, le mien, là, ce n'est pas un intérêt politique, c'est l'intérêt de la population. Alors, je réitère ma question : Est-ce que je peux avoir des ébauches de réponse à ces questions-là de la part de Mme Maltais?

Le Président (M. Simard) : Merci. Mme la présidente du Conseil du trésor.

Mme LeBel : Alors, la discussion qu'on doit avoir et qui est la raison pour laquelle les gens du MTQ sont ici, c'est pourquoi on a décidé de faire bénéficier un projet d'une mesure d'accélération et pas de commencer à débattre du choix du tracé ou de la portée d'un projet par rapport à la portée d'un autre. Au même effet, on ne discutera pas de l'opportunité de faire une maison des aînés à deux étages ou à un étage, ce n'est pas l'objet de la discussion ici. Aucune solution n'a été sélectionnée par le ministère des Transports, M. le Président, avant l'annonce du 28 octobre. Est-ce que d'autres solutions ont été envisagées? Oui, mais aucune solution n'a été sélectionnée.

Maintenant, je n'entérine pas les propos de mon collègue en disant que les gens ont peur, mais peut-être ont-ils des craintes que ça ne se fasse pas parce que ça fait 15 ans qu'ils attendent. Ça fait que c'est peut-être... c'est chat échaudé, habituellement, là. Sauf que, dans le cas ici, là, le tracé a été annoncé le 28 octobre. Les échos que nous en avons, nous, au gouvernement, au ministère du Transport, c'est qu'il est bien accueilli. Il y a des articles de journaux qui disent que les gens l'accueillent très bien. On ne parle pas de l'accélération, on parle du tracé, et les gens le connaissent, ce tracé-là. D'ailleurs, les bouts de route qui ont été faits depuis quelques années sont sur le tracé de la route actuelle. Déjà, les villages principaux qui avaient à être contournés sont contournés, quand on parle de Rivière-Rouge et de Labelle. Et je vous le dis, M. le Président, je ne discute pas du fait que peut-être certaines personnes auraient préféré un tracé plutôt que l'autre, mais l'objet du projet ici n'est pas de sélectionner le tracé, et je ne peux pas voter pour un amendement qui fait en sorte de sélectionner un tracé autre que celui qui a été annoncé.

Maintenant, si le ministre des Transports reçoit les informations que vous avez et qu'effectivement il pense que le tracé dont vous parlez est meilleur que celui qu'il a annoncé le 28 octobre, il prendra sa décision, mais ce n'est pas ici, dans le projet de loi n° 66, et ce n'est ni vous ni moi, cher collègue de La Pinière, malgré le respect que j'ai pour vous, qui allons sélectionner le tracé. C'est le travail du ministère des Transports, c'est le travail du ministre des Transports, et ils ont, le 28 octobre dernier, sélectionné un tracé. Et je le sais, là, on peut continuer à en discuter, et vous connaissez... d'ailleurs, je pense que j'ai été transparente que je vais voter contre, mais surtout, surtout parce que ce n'est pas moi ici, dans le cadre du projet de loi n° 66, qui va modifier le tracé d'une route qui a été annoncé le 28 octobre.

Le Président (M. Simard) : Merci. M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Je rappelle à la ministre que notre rôle est d'améliorer les projets de loi. Je rappelle à la ministre qu'au début de l'étude détaillée nous avons ensemble, les trois oppositions, demandé, par une motion préliminaire, d'entendre les ministres concernés et que ça a été refusé. Si nous avons pu avoir le débat que je souhaite avoir actuellement, avec les faits qui existent et qui ne sont pas rendus disponibles, bien oui, dans le projet de loi n° 66, on prendrait probablement cette décision-là. Puis c'est la même chose, M. le Président, si demain matin je... pas demain matin, si cet après-midi je déposais un amendement à l'effet que, O.K., on va aller de l'avant avec 52 après consultation populaire, bien, peut-être que la décision... Mais là on n'est pas là. Là, on est dans une décision que j'ai qualifiée de politique, puis je maintiens ma position, alors que l'intérêt de la population locale n'est pas celui-là.

Il me reste, M. le Président?

Le Président (M. Simard) : 12 minutes, cher collègue.

M. Barrette : M. le Président, j'invite la ministre, je l'invite maintenant à prendre son appareil... son téléphone mobile ou à prendre son ordinateur, puis d'ouvrir Google Maps, et de regarder le trajet de la 117, et d'imaginer l'emprise qu'aura la 117 après être passée d'une route primitive... parce que la 117, telle qu'on la connaît à cet endroit-là, remonte au début du siècle, là, de l'autre siècle. Elle a déjà été en gravelle, là, cette route-là, là, puis ça, c'est un fait, et là elle est en asphalte. Mais il fut un temps que c'était le genre de route que, quand on rencontrait une van, là, avec plein de bois, on avait peur. Là, là, quand on va la mettre en autoroute à quatre voies séparées au milieu par... on ne sait pas si ça va être un terre-plein ou la séparation complète, bien, je l'invite à regarder la carte, là, et à regarder jusqu'où ça va aller. Bien, ça pourrait aller jusque dans la rivière, ça pourrait... et ça va aller sur des terres agricoles, ça va aller jusqu'aux balcons des maisons, là. C'est dans la catégorie «rien qu'à voir, on voit bien». C'est dans la catégorie comme ça.

C'est du niveau... M. le Président, là, si vous connaissez un peu le Québec, là, ce qui est proposé dans l'ancien trajet, là... dans le trajet dont je parle, celui qui avait été accepté, c'est l'équivalent de partir de la 55 jusqu'à Lennoxville, à Sherbrooke, c'est l'équivalent de toutes les voies de contournement qu'on a au Québec, hein? D'ailleurs, M. le Président, deux gouvernements successifs ont fait une voie de contournement jusqu'à Labelle, et incluant Labelle, et une autre à Rivière-Rouge. Ce qui était proposé dans le nouveau trajet et accepté avec joie par tout le monde, c'est essentiellement un contournement complet de, à toutes fins utiles, Mont-Tremblant jusqu'à l'autre bord de Rivière-Rouge. C'est ce qui a été fait, c'est ça qui était proposé, c'est ça qui est la meilleure affaire par opposition à élargir la 117 au niveau d'une autoroute dans une route secondaire où maisons, fermes, entreprises sont sur la route. Ils sont sur la route, là. Puis on a rien qu'à regarder, là, l'affaire, là, puis c'est bien évidemment qu'il y a un des deux choix qui est meilleur que l'autre.

Alors, je répète ce que j'ai dit, là, je ne peux pas avoir la confirmation, on ne peut pas avoir le ministre des Transports — notre motion préliminaire était là-dessus — on ne peut pas avoir des réponses du représentant du ministère des Transports, on a des informations corroborées, à ma connaissance, à l'effet que ça prend moins de temps, c'est le même prix, c'est plus direct, l'acceptabilité sociale est plus que l'acceptabilité, c'était le souhait de la population, et ça prend moins de temps. Alors, comment peut-on dire qu'actuellement on ne débattrait pas de ça?

Je comprends la position de la ministre, mais le gros bon sens nous amène là. Le gros bon sens, M. le Président, là, serait, là, à la limite, qu'on suspende cet article-là puis qu'on aille justement dans la région dire : Écoutez, là, à 52 égal, on fait la même affaire que le 52, là, votre garantie, vous êtes heureux, toutes et tous, parce que, là, on en fait quelque chose de spécial dans une loi spéciale, mais on le fait sur l'autre trajet, qu'est-ce que vous choisissez?, bien, moi, je pense qu'ils choisiraient ça. Mais ça, c'est le bon sens. Mais non, là, pour des raisons que je qualifierai de politiques, on ne le fait pas. Alors, je vais retenter ma chance, M. le Président. Est-ce que la ministre pourrait permettre à Mme Maltais de me donner les réponses que je souhaiterais avoir?

• (17 h 10) •

Le Président (M. Simard) : Mme la présidente du Conseil du...

M. Barrette : Je ne souhaiterais pas, que je souhaite avoir.

Le Président (M. Simard) : Mme la présidente.

Mme LeBel : Sur cette question-là, ma position demeure la même. Vous savez, c'est la prétention de mon collègue que c'est le souhait de la population, parce que nous, on a la prétention contraire, on a des informations contraires et on a... Il n'y a pas de tollé de soulevé par rapport au tracé, présentement, dans la région. Le tracé a été présenté à la population, les tracés, ils sont... les gens sont au courant des options qu'il y avait, et aucune solution n'avait été sélectionnée avant le 28 octobre dernier.

Ceci étant dit, il n'a jamais été l'objet, ni l'intention, ni la possibilité, dans le cadre du projet de loi n° 66, de discuter de la portée des projets de construction, le tracé étant dans la portée d'un projet de construction, et on n'est pas ici pour déterminer du tracé. De toute façon, même si j'ouvrais Google Maps, je n'ai pas la prétention de pouvoir décider de quel tracé est le meilleur. Je veux dire, je respecte que mon collègue puisse, lui, penser être capable de faire le choix du meilleur tracé. Moi, la personne et l'entité qui est, quant à moi, compétente et qui a la possibilité de faire le choix de ce tracé-là, c'est le ministère du Transport et son ministre, le ministre du Transport, et le ministère du Transport et le ministre se sont positionnés le 28 octobre dernier en annonçant le tracé qui a été sélectionné. Ce n'est pas dans le projet de loi n° 66, ce n'est pas l'objet du projet de loi n° 66 de façon très large et non pas de façon de... non pas eu égard à la recevabilité, de déterminer de la portée d'un projet de construction, c'est la prérogative du ministère du Transport

et du ministre du Transport. Il a fait les démarches qu'il a à faire, ça fait longtemps qu'on en parle dans la population — au moins depuis 2013 et 2018 minimalement, mais bien avant ça — et la réponse va demeurer la même tant qu'on va discuter de favoriser un tracé par rapport à l'autre, M. le Président.

Le Président (M. Simard) : Merci. D'autres commentaires? M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Je trouve ça un peu désagréable pour vous, M. le Président, parce que l'argumentaire de la ministre est à l'effet qu'elle conteste votre décision sur la recevabilité de mon amendement. Il est recevable, cet amendement-là. Il est tout à fait correct, cet amendement-là. Que la ministre décide de ne pas vouloir en parler, je peux la comprendre, mais en quelque part, je le répète, ce n'est pas dans l'intérêt de ce projet-là. Comme je ne l'ai peut-être pas dit, M. le Président, le tracé, M. le Président, va avoir un...

Une voix : ...

M. Barrette : ... — oui, puis je vais les utiliser au complet — ce tracé-là aura un impact permanent, là, pour les 100 prochaines années. De façon un peu caricaturale, je disais à mon collègue de Jonquière : C'est du même niveau, et c'est du même niveau. Et ça, M. le Président, là, je ne parle pas, quand je prends cet exemple-là, je ne parle pas du projet alternatif... du tracé alternatif, je parle du tracé actuel. Quand je dis «ouvrez Google Maps», là, c'est pour voir les impacts de l'élargissement de la route. Bien, comme je disais au député de Jonquière, entre Laterrière et la baie des Ha! Ha!, c'est la même affaire. Si demain matin on prend le trajet de ce bout de route là, hein, et qu'on en fait une autoroute à quatre voies séparées au milieu par non pas un terre-plein, là, mais vraiment complètement séparées, bien, il y a des maisons qui vont disparaître, là. Et probablement que, rendu dans la baie, l'avion qui est devant la base militaire de Bagotville, va falloir qu'il vole, là, parce qu'il ne sera plus là, parce qu'il est pas mal proche du chemin, si on le mettait à quatre voies de large.

M. Gaudreault : Oui, mais là il y a un bout de fait.

M. Barrette : Oui, je le sais, il y a un bout de fait.

M. Gaudreault : Mais il reste l'autre bout à faire, jusqu'à La Baie.

M. Barrette : Oui. Alors donc, ça a un impact, M. le Président. Si les gens sont prêts à être expropriés puis ils sont contents de ça, écoutez, tout le monde a le droit à ses opinions, mais actuellement il y a une chose qui n'a pas été faite, il y en a une qui n'a pas été faite, parce que ça, c'est clair, il n'y a pas eu trois options présentées à la population. Ça, c'est bien plate, là, mais il n'y en a pas eu.

Pourtant, la députée de Labelle avait dit que trois options seraient présentées. Et moi, je dis aujourd'hui : Faites-le donc, faites-le donc, et allez voir... puis qu'on amène le ministre ici. Alors, on lui laisse son 52, là, on lui laisse les conditions de 52, avec lesquelles la quasi-totalité des parlementaires vont être contre, là, mais admettons qu'on le laisse aller puis on dise bravo, puis qu'on aille le présenter juste pour voir. L'élément moteur, l'élément moteur, le primum movens de 52, c'est qu'on retire ça du BAPÉ, bon. Le primum movens de la joie locale, c'est 52, bien, si on leur laisse ça, et qu'on leur laisse à ce moment-là le choix du tracé, et qu'en plus on découvre ou plutôt on révèle que c'est moins long, moins cher, plus simple, moins d'impacts locaux, qu'est ce qu'on choisit? Bien là, on tombe dans ce que je pourrais qualifier d'orgueil politique. Puis je ne dis pas ça à propos de la ministre, M. le Président, je dis ça à propos du gouvernement. Mais le gouvernement actuel a changé d'idée, c'est à son honneur, on est très heureux de ça. Il pourrait faire ça là aussi s'il présentait les choses d'une façon plus neutre et objective. Je le répète, M. le Président, mesdames et messieurs, toutes et tous, 52 reste tel quel, hein, un des deux projets, là, va se faire au même prix, plus vite, pas d'impact sur la circulation, lequel vous voulez? On gage-tu 0,25 \$, M. le Président, que la population va prendre le tracé alternatif, celui qui avait été déposé en 2013 et en 2018? Voulez-vous gager? Probablement pas, là.

Le Président (M. Simard) : C'est contre les règles de Loto-Québec.

M. Barrette : Je comprends.

Le Président (M. Simard) : Mme la ministre.

Mme LeBel : J'aurais un dernier commentaire. Mon collègue de La Pinière, avec beaucoup... très adroitement, semble vouloir laisser entendre qu'on a sélectionné ça dans le vide, là, sans se poser de questions. Je peux vous dire qu'il y a eu de très nombreuses rencontres qui ont été tenues avec les parties prenantes au cours des trois dernières années. Les solutions ont été présentées, ont été discutées, y incluant la solution, je vais l'appeler 2013-2018, la solution 2013-2018 versus la solution qui a été retenue. Et on a discuté avec les parties prenantes, ça a été présenté aux gens et ça a mené, suite à tout ça, avec une multitude de réflexions puis pour une multitude de critères, à la décision et la solution annoncées le 28 octobre dernier. Alors, on a... et naturellement je pense que vous aviez bien compris que je ne remets pas en cause votre décision, mais je continue quand même de penser que ce n'est pas opportun, dans le cadre du projet de loi n° 66, de procéder à la sélection d'un tracé, disons-le comme ça pour ne pas que j'aie l'air de remettre

en cause la recevabilité de l'amendement, c'est plutôt la recevabilité de l'argumentaire de mon collègue que je remets en cause.

Le Président (M. Simard) : Très bien. M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Je ne ferai pas d'impair parlementaire en remettant en question la parole de la présidente du Conseil du trésor, mais je n'ai aucune indication, M. le Président, que trois options ont été proposées à la population telle qu'elle l'évoque.

Mme LeBel : Non, j'ai dit «au cours des trois dernières années», je n'ai pas parlé de trois options.

M. Barrette : O.K. J'ai mal compris?

Mme LeBel : Oui.

M. Barrette : Vous voyez, c'est encore plus vrai que je ne remettrai pas en question les paroles de la ministre. Mais ça n'empêche pas que je peux dire que je n'ai aucune indication, aucune, à l'effet que plus d'une option a été présentée à la population locale. Je peux aujourd'hui affirmer, selon les informations que j'ai, que ce qui a été présenté est le projet actuel. Je peux affirmer sans aucune équivoque que la crainte de ne pas... on est vraiment dans le «un tiens vaut mieux que deux tu l'auras». Et je peux affirmer hors de tout doute raisonnable qu'il n'y a pas eu de présentation à l'effet : Vous avez 52 tel quel, le projet va aller vite, on vous laisse le choix entre les deux.

Évidemment que ce débat-là serait plus simple si on avait des informations plus précises des Transports. Parce que, je vais le répéter, M. le Président, deux gouvernements sont allés devant les élus locaux, avec analyses, réflexions, et tout ce qui vient avec, pour le trajet alternatif le long de la ligne d'Hydro-Québec, deux. Alors, ou bien les fonctionnaires étaient biaisés dans un sens ou dans l'autre puis en plus, d'un gouvernement à l'autre, ils ont dit... Non, je pense que tout le monde a dit la même affaire. Je pense qu'il y a des faits, je pense qu'il y a des analyses, et, quand on entend de ces gens-là que ça se faisait plus vite, c'était le même prix, ça maintenait la circulation, et ainsi de suite, bien, il me semble que, si ça, ça avait été présenté aujourd'hui, c'est ça qui aurait été choisi.

Et là aujourd'hui mon action parlementaire, M. le Président, c'est d'éveiller la ministre, et son équipe, puis, par le biais de Mme Maltais, peut-être le ministre des Transports à la possibilité de faire la bonne chose pour la population. La bonne chose, M. le Président, là, sur le plan... puis là je vais prendre les cinq éléments de la ministre : sécurité, fluidité, économique, mobilité... puis je vais enlever le transport collectif, je ne suis pas sûr que ça s'applique là, c'est clair que c'est le trajet alternatif, celui qui a été présenté en 2013 et en 2018, c'est clair, clair, même pendant les travaux.

Alors, pour une dernière fois, M. le Président, est-ce que la ministre accepte qu'on puisse poser ces questions-là à Mme Maltais?

Le Président (M. Simard) : Très bien, merci. C'était le temps dont... Madame, souhaitez-vous répondre?

Mme LeBel : Oui, bien, peut-être en conclusion, je peux vous dire que les solutions, les deux solutions, l'alternative et la présente, ont été présentées, ont été consultées. SOS 117, en février dernier, s'est vu également présenter des solutions, et le ministre et le ministère... a fait son choix.

Le Président (M. Simard) : Très bien. D'autres interventions sur cet amendement? Sans quoi, nous allons procéder à la mise aux voix. Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Oui. M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : Mme Rizqy (Saint-Laurent)?

Mme Rizqy : Pour.

La Secrétaire : Mme LeBel (Champlain)?

Mme LeBel : Contre.

La Secrétaire : M. Jacques (Mégantic)?

M. Jacques : Contre.

La Secrétaire : M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata)?

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Asselin (Vanier-Les Rivières)?

M. Asselin : Contre.

La Secrétaire : M. Lemieux (Saint-Jean)?

M. Lemieux : Contre.

La Secrétaire : Mme Foster (Charlevoix—Côte-de-Beaupré)?

Mme Foster : Contre.

La Secrétaire : M. Émond (Richelieu)?

M. Émond : Contre.

La Secrétaire : M. Marissal (Rosemont)?

M. Marissal : Pour.

La Secrétaire : M. Gaudreault (Jonquière)?

M. Gaudreault : Abstention.

La Secrétaire : Et M. Simard (Montmorency)?

Le Président (M. Simard) : Abstention. Cet amendement est donc rejeté. Et nous revenons au fond de l'article 52. La parole est au député de Jonquière.

M. Gaudreault : Oui. Alors, nous aussi, on va avoir un amendement, M. le Président.

Le Président (M. Simard) : Très bien. Nous allons suspendre, momentanément.

(Suspension de la séance à 17 h 22)

(Reprise à 17 h 30)

Le Président (M. Simard) : Bien, chers collègues, au moment de suspendre, la parole appartenait au député de Jonquière. Cher collègue, à vous la parole.

M. Gaudreault : Oui, alors, je dépose un amendement à l'article 52 qui se lit comme suit : L'article 52 est remplacé par le suivant :

«Le projet de sécurisation de la route 117 entre Labelle et Rivière-Rouge et le projet d'amélioration de l'autoroute 30 entre Brossard et Boucherville bénéficient d'un projet pilote sur la mise en place d'équipes dédiées à l'accélération de la mise en oeuvre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.»

Alors, c'est l'amendement que je fais, M. le Président, et qui correspond, au fond, à reprendre un modèle qui a déjà existé pour accélérer les évaluations environnementales même sans le projet de loi n° 61 et le projet de loi n° 66, et là je veux me référer aux projets du REM et de l'échangeur Turcot. Il y a eu un article de Radio-Canada en juin dernier qui faisait la démonstration qu'en ce qui concerne le REM et Turcot les promoteurs ont obtenu des autorisations plus rapides en finançant l'ajout de ressources au ministère de l'Environnement. Bon, évidemment, ici, on ne fait pas affaire, avec la 117 et la 30, à des sous-traitants ou à des partenariats public-privé, ce n'est pas comme avec la CDPDQ Infra, par exemple, pour le REM, mais je pense qu'on a avantage à s'inspirer de cette manière de faire.

L'idée, c'est la suivante, c'est de dédier... dans le contexte du projet de loi n° 66, dans le contexte de la nécessité d'accélérer les infrastructures, au lieu de contourner les lois, au lieu de faire en sorte qu'on suspend l'application, comme le dit 52, de la procédure d'évaluation des impacts environnementaux et du BAPE, ce que nous proposons, c'est de créer deux équipes dédiées, des espèces de «task forces», si vous me permettez l'expression, qui feraient en sorte que ces équipes mettraient la machine au maximum sur les deux projets, sur la 117 et sur la 30. Autrement dit, on ne remet pas en question le choix du gouvernement. On pourra en discuter amplement ici, là, du choix politique, je pense, de la 117 et de la 30, mais on procède de façon différente en disant : O.K., le gouvernement veut aller de l'avant avec la 117 et la 30, c'est correct, mais au lieu de contourner la procédure d'évaluation environnementale, on va mettre le paquet. Mettre le paquet, ça veut dire de dédier des équipes de fonctionnaires, comme ça a été fait dans le cas de Turcot et du REM, et ça a marché.

Donc, c'est ça, les travaux ont été accélérés parce que... si je reprends l'article de Radio-Canada : «Les travaux du Réseau express métropolitain, [le] REM, qui avaient un impact sur l'environnement ont obtenu le feu vert du gouvernement dans un délai moyen de 70 jours [...] révèle une compilation effectuée par Radio-Canada.

«C'est bien en dessous du délai moyen de 120 jours au Québec, qui est même encore plus élevé dans certaines régions. Officiellement, le délai légal est de 75 jours, mais il n'est respecté par le ministère que dans 59 % des demandes.»

Et ensuite : «Il est donc déjà possible d'aller vite, quand on s'en donne les moyens[...].»

«Pour faire du déboisement, la Caisse de dépôt et placement[...], promotrice du projet, est parvenue à obtenir des autorisations en 15 jours.

«Pour construire la station Des Sources, à Pointe-Claire, le feu vert du ministère a été donné après 21 jours et pour les travaux du pont du canal Lachine, [...]70 jours.

«Même des travaux avec un impact important à la station Rive-Sud, qui ont nécessité le prolongement d'un boulevard et la dérivation d'un ruisseau, l'autorisation a été délivrée en 112 jours, ce qui reste inférieur au délai moyen.»

Alors, quelle a été la clé du succès, M. le Président? «Quelque cinq fonctionnaires — cinq, ce n'est pas des masses, là, cinq — ont [...] pu se concentrer exclusivement à l'évaluation du projet du REM, grâce à une entente avec le ministère de l'Environnement», puis là il y a une citation du porte-parole du REM, qui dit : «Cette entente a été faite dans un souci d'assurer le traitement diligent de toutes les demandes et [...] s'assurer que les ressources qui en font l'analyse s'y consacrent.»

Donc, ça marche, il y a moyen de faire les choses différemment. On ne cesse de faire les choses différemment depuis le début de cette pandémie, on le voit à tous les jours. On ferme des... on met le Québec sur pause, on le redémarre, on redémarre à moitié, on met une région en rouge, on met l'autre région en orange, on ouvre des... on déplace des blocs opératoires, on crée des cliniques dans le temps de le dire. Donc, il y a moyen de se revirer de bord. Moi, ce que je dis, c'est que saisissons ces deux projets... Si on a été capables de le faire pour le REM... On s'entend que le REM, là, ce n'est pas rien. C'est de faire des structures de béton, c'est de traverser le fleuve, c'est de traverser le canal Lachine, c'est contourner des bâtiments, des lots, c'est de faire un système du rail innovateur au Québec, c'est de créer des nouvelles stations, puis on a été capables de le faire en des délais plus courts à partir du moment où on met une équipe dédiée à ce projet-là. Donc, je pense que sur la 117 et sur la 30... d'autant plus que, la 117, on connaît déjà beaucoup le terrain, on connaît déjà beaucoup le projet, parce qu'il y a plusieurs gouvernements, dont un excellent gouvernement en 2013 qui a très, très bien travaillé... puis qu'on est prêts à aller de l'avant avec ce projet-là plus rapidement, bien, moi, je pense que mettre des équipes dédiées sur ce projet... sur ces deux projets permettrait de rencontrer les objectifs voulus par la ministre et avancer.

Et on précise, vous avez remarqué, M. le Président, dans mon projet d'amendement, «bénéficient d'un projet pilote». Alors, ce bout-là, il est important parce que, si on fait ça avec la 117 puis la 30 de mettre un projet pilote sur ces deux projets-là, bien, ça nous permettrait de tester le fonctionnement de cette formule et ensuite de le répercuter dans d'autres projets, éventuellement, à travers le Québec si ça marche.

Donc, l'autre expression que j'ai trouvée, moi, pour parler de cette idée des équipes dédiées, c'est comme créer des minibureaux de projet, un minibureau de projet pour la 117, un minibureau de projet pour la 30, puis là ils foncent dans le tas, puis ils font avancer les délais.

Alors, moi, c'est ce que j'ai à proposer à ce stade-ci, M. le Président. J'aimerais ça entendre la ministre là-dessus, à la fois sur le fond de l'idée d'avoir des équipes dédiées, à la fois sur la forme, la manière dont ça peut fonctionner et à la fois sur l'idée d'une réflexion, plus dans un deuxième temps, pour voir comment, dans l'administration publique québécoise, on serait capables d'avoir des équipes dédiées, comme ça, pour des projets, là. Ça, c'est plus la théorie du projet pilote, là. Donc, voilà, M. le Président.

Le Président (M. Simard) : Merci. Mme la ministre.

• (17 h 40) •

Mme LeBel : Oui. Dans le projet du REM, ce type de mécanisme là n'était pas à l'intérieur d'un projet de loi, et on ne venait pas agir sur les délais du BAPE. Le REM a eu son BAPE, son étude d'impact, son décret, et l'équipe dédiée est arrivée après l'émission des certificats d'autorisation. On a réussi, effectivement, sur le processus, à sauver quelques jours, on parlait de 45 jours ici, bon. Et, oui, on va... dans les projets, les 181 projets, outre le fait qu'on procède à l'accélération de processus en agissant sur des lois, parce que ce sont des processus à l'intérieur des lois, c'est certain qu'on a l'intérêt aussi de mettre tous les... toute la... j'allais dire le focus ou l'attention sur les 181 projets pour trouver tous les endroits où on peut aussi accélérer le projet de façon administrative. Ici, on y va de façon... j'allais dire juridique, là, mais par le biais des lois, mécanisme des lois. Il y a aussi le fait de mettre des équipes dédiées, d'avoir plus de monde qui s'en occupe et de décider aussi d'aller plus rondement à l'intérieur des délais qui nous appartiennent au niveau administratif, et ça, il va sans dire que ça fait partie d'une stratégie globale d'accélération, mais qui ne se fait pas par le biais du projet de loi n° 66. Donc, je pense que c'est important de le mentionner.

Donc, je vais quand même faire... je ne peux quand même pas me priver de faire un petit clin d'oeil et de dire que je suis fort étonnée que mon collègue veuille introduire un laboratoire ou un projet pilote dans le projet n° 66 qui pourra être perpétué ailleurs, alors que, depuis le début de nos conversations, le fait que ce soit fermé, vase clos et que je promette main sur le coeur que mon intention n'est pas de faire en sorte que ça devienne permanent dans une deuxième mouture... Mais c'est un clin d'oeil, cher collègue, parce que je comprends qu'on est dans une autre optique.

Maintenant, l'idée d'avoir un tel... Il faut comprendre que, même si... la façon dont vous le mentionnez ici, ça ne dispenserait pas la 117 et la 30 de passer à travers le BAPE. Si on avait voulu faire un BAPE accéléré avec eux, on les aurait fait passer à travers la procédure du BAPE accéléré qu'on vient d'établir dans nos discussions précédemment, parce qu'on a... Bon, vous vous souvenez du chemin de la déclaration de projet, le chemin de l'autorisation ministérielle avec des accélérations sur l'étude de caractérisation des milieux humides et hydriques, ensuite on a le chemin du BAPE ciblé ou du BAPE accéléré et on a le chemin pas de BAPE. Celui-là, on peut être d'accord ou pas d'accord, mais il a le mérite d'être clair dans sa finalité, disons-le comme ça.

On aurait pu, à ce moment-là, faire passer le projet par le chemin du BAPE accéléré, c'est un peu ce que vous dites, parce que des équipes... «d'un projet pilote sur la mise en place d'équipes dédiées à l'accélération de la mise en oeuvre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement», je veux dire, c'est un peu comme de dire... mais ça fait en sorte qu'il faut quand même agir sur les processus légaux et agir sur une certaine fonction d'accélération.

Oui, il y a des gains temporels à faire en mettant des équipes dédiées, je ne le nie pas, et ce sera des choses qu'on devra mettre en place, nous... j'allais dire en parallèle, mais complémentaires aux accélérations qu'on discute ici, qui sont des accélérations de nature législative et non pas de nature administrative dans le sens de juste ajouter des effectifs, là, disons-le comme ça. Mais on parle quand même, dans le cas du REM... parce qu'il y a eu une procédure du BAPE puis il y a eu quelques mois là-dessus, on parle de 45 jours ici, on parle de deux mois là, alors que ce qu'on propose de faire en soustrayant au BAPE, c'est 24 à 36 mois. Alors, jamais on n'arrivera à cette accélération-là, même avec ce que vous proposez, et même jamais on ne serait arrivés avec cette accélération-là en les faisant passer à travers le BAPE ciblé, je vais l'appeler comme ça, du projet de loi n° 66. Donc, on est plus dans des gains de l'ordre de 45 jours ou de 30 jours sur des processus qui prennent habituellement 75 jours, qui sont plus des processus à l'interne, administratifs. Parce que même une équipe dédiée, sans les modifications législatives qu'on fait ici, n'aurait pas le loisir d'accélérer la procédure du BAPE de la façon dont on vient de le faire. Parce que, comme je vous l'expliquais, il y a des séquences de prévues dans la Loi sur la qualité de l'environnement, entre autres sur l'étude d'impact, où on est présentement, dans la Loi sur la qualité de l'environnement, avec une obligation d'avoir jugé de la recevabilité avant d'être capables de partir la procédure d'information publique... j'essaie de me retrouver dans mes termes, ce n'est pas si loin, d'ailleurs, c'est la semaine passée, mais... Et là on vient, comme je vous disais, au lieu d'être consécutifs, décaler pour être capables d'avoir une certaine portion qui se fait de façon concomitante, c'est-à-dire, une fois que l'étude est complète, on continue l'analyse, mais on donne le feu vert pour commencer la procédure du BAPE qui va nous mener à une recommandation soit de BAPE de consultation ciblée ou de médiation, comme on en a discuté précédemment.

Donc, très intéressant comme idée. Sûrement... et là je lance ça dans l'univers, parce que je ne suis pas ministre du Transport ou de l'Environnement, mais très intéressant, probablement à réfléchir pour d'autres façons de faire, parce que c'est toujours, je pense, de l'avantage de tous d'accélérer des projets dans l'absolu, c'est-à-dire de faire mieux, de faire plus rapidement, mais pas dans le cadre du projet de loi n° 66, qui a vraiment une finalité extrêmement précise d'accélérer la mise en chantier pour une relance économique.

J'ose espérer qu'on n'aura pas besoin de faire une telle relance économique à très court terme, dans un horizon trop proche, mais je retiens ce que vous mentionnez dans votre amendement comme étant probablement une procédure à réfléchir pour d'autres projets qui n'auraient pas la portée d'accélération d'un projet de loi n° 66 pour appliquer... Ce n'est jamais, je pense, perdu d'avoir une équipe dédiée sur un dossier, et une équipe dédiée, c'est toujours gagnant, à la fin du compte, pour pouvoir aller... faire plus rapidement, mais... Et on parle d'ailleurs d'équipe dédiée créée de manière administrative et non pas par le biais d'un projet de loi. Ce qui ne nous empêcherait pas, d'ailleurs, après l'adoption du projet de loi, de prendre votre suggestion, et de la faire quand même, et de pouvoir gagner encore plus d'autres... encore plus de petits délais administratifs sur le long chemin, qui ne sont pas des délais... je vais dire législatifs — ce n'est pas le bon terme, là, mais vous comprenez ce que je veux dire — à l'intérieur du projet de loi.

Donc, comme on m'a déjà reproché de ne pas être assez claire, naturellement, je vais, malheureusement, probablement voter contre, mais je retiens l'essentiel de votre proposition pour une analyse plus globale, disons-le comme ça.

Le Président (M. Simard) : M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Bien, je vais laisser la parole à des collègues pour l'instant.

Le Président (M. Simard) : M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Bien, moi, je l'aurais même peut-être sous-amendé, parce que ça, là, dans le projet du REM, non seulement ça a accéléré un paquet de procédures, ça a aussi évité un paquet de poursuites. Les équipes étant disponibles, il y a beaucoup de choses qui se sont réglées... en fait, la quasi-totalité des choses se sont réglées sans que ça aille à la cour. Comme quoi, quand on met le staff en quantité appropriée, ça va bien. Et comme quoi, si on avait le staff approprié, peut-être qu'on n'aurait pas besoin du projet de loi n° 66. Comme quoi que je ne devrais pas dire ça ou je devrais plutôt dire : On n'aurait pas besoin du projet de loi n° 66 si on avait le staff approprié.

Ceci dit, ça, je pourrais le sous-amender en disant «et aussi, en plus de l'environnement, l'étude du tracé». On met l'équipe appropriée, là, qui fait le tour de tout ce que j'aurais voulu savoir, mais que je ne saurai pas parce que je n'ai pas la possibilité de poser la question. Bien là, une équipe comme ça pourrait arriver puis dire : Bien, regardez, là, c'est bien évident que le tracé précédent serait le bon. Alors, ce n'est pas juste pour l'environnement, je pourrais très bien le sous-amender pour ajouter à ça le tracé, parce que le REM, c'est ça, la démonstration que ça a fait. D'ailleurs, ce sont des questions que j'avais posées à Me Blanchette quand il est venu devant nous. Et lui, en privé, et c'était très, très clair, très clair, le projet du REM, avec cette formule-là, avait évité un paquet d'écueils juridiques, et ainsi de suite, et là je pense que ça pourrait avoir le même effet. Je vais réfléchir à un éventuel sous-amendement, M. le Président, réfléchir, je dis.

Le Président (M. Simard) : La réflexion est toujours de mise.

M. Barrette : Vous avez raison.

Le Président (M. Simard) : Y aurait-il d'autres interventions sur l'amendement? Oui, M. le député de Rosemont. Merci de me faire des signes aussi grands que ça. Encore un peu et je vous échappais.

M. Marissal : Non, non, non, je ne vous laisserais pas faire ça.

Bien, je reconnais le côté valable et louable de l'amendement de mon collègue de Jonquière, en ce sens que ce serait mieux ça que rien, parce que sinon où sont les évaluations environnementales, le suivi? On arrive après puis là on dit : Oui, mais les articles de la LQE s'appliquent. Oui, mais c'est après, c'est après. Puis après, quand on a construit une route, c'est plus compliqué de remettre les choses en état, ça fait que c'est mieux, je dirais, que rien. Mais par ailleurs, et puis là, en tout respect pour mon collègue de Jonquière, là, qui a mis les formes, et le temps, et la réflexion, j'ai deux réserves par rapport à cet amendement.

De un, ça a pour effet, quand même, de nous donner l'impression de remplacer les évaluations environnementales en bonne et due forme, puis moi, je n'ai pas tellement le goût de jouer dans ce film-là. Je pense qu'une de mes premières interventions sur la section I, quoique théâtrale, avait le mérite d'être tout à fait claire, je n'ai pas tellement envie d'aider à amoindrir les évaluations environnementales, quoique nous travaillons bien ici, puis j'apprécie, je le redis, l'attitude de la ministre, puis on a amélioré le projet de loi à quelques égards.

L'autre réserve — puis elle est majeure, celle-là — que j'ai par rapport à l'amendement de mon collègue de Jonquière, c'est que je ne suis vraiment pas sûr que le REM, c'est le meilleur exemple. C'est vrai qu'on est allés vite. On est allés vite, vite, là, puis d'ailleurs on est arrêtés, là, ou à peu près. Puis d'ailleurs, circonstance de hasard aujourd'hui, on apprend le départ de Macky Tall, qui était...

M. Gaudreault : ...

M. Marissal : ...oui, pas Marissal, Macky Tall, M. le député de Jonquière, de Macky Tall, qui était le premier vice-président CDPQ Infra ou président, même, de CDPQ Infra. Alors, on en saura peut-être un peu plus long. Je crois comprendre qu'il va relever de nouveaux défis ailleurs, aux États-Unis notamment. On en dit beaucoup, beaucoup de bien, et c'est quelqu'un qui a fait certainement beaucoup de travail.

Et c'est vrai que les procédures accélérées pour le REM ont permis, par exemple, en matière d'expropriation... puis c'est vrai pour Turcot aussi, parce qu'on a exproprié beaucoup de monde pour Turcot, puis ça n'a pas fait tant de médias, donc je présume que ça a été fait correctement parce que sinon, ce genre de truc-là, on en entend parler. Par contre, le REM, là, c'est la preuve qu'il ne faut pas confondre vitesse et précipitation, là. On a fait des affaires, là, avec lesquelles on va vivre, là, pendant des décennies avec le REM, là, puis qu'on n'aime pas, là, puis qu'on n'aimera pas, là. Les structures au-dessus du canal Lachine, là, il n'y a pas personne qui va me dire que c'est une bonne idée, là, c'est... On a fait ça bien, bien, bien vite.

Ça fait que c'est là où moi, j'ai une grosse réserve quant à l'amendement «c'est mieux que rien» de mon collègue de Jonquière parce qu'en quelque sorte, avec la Caisse de dépôt puis le REM, ça a été perçu comme un chèque en blanc. Là, ce n'était pas juste quatre cartes d'accélération, là, la Caisse de dépôt avait les 52 cartes, là, dans ses manches, là, puis ils les ont jouées à fond la caisse, puis je ne suis vraiment pas convaincu que c'était la meilleure chose à faire. Et sous prétexte que c'était un très beau projet d'électrification des transports, transport en commun, ce n'est sûrement pas moi qui va être contre ça, là, ici, là, mais on est allés vite, on est allés vraiment vite. C'est vraiment un cas de confondre vitesse et précipitation. Alors, je suis dubitatif par rapport à l'effet réel, quoique je comprends l'aspect que mon collègue de Jonquière amène ici, mais je ne suis pas convaincu que c'est la meilleure option.

• (17 h 50) •

Le Président (M. Simard) : D'autres commentaires? Mme la ministre, souhaitez-vous, à ce stade-ci...

Mme LeBel : Oui, j'allais peut-être juste... ce n'est pas tout à fait sur l'amendement, mais simplement pour une petite remarque ou peut-être que j'ai mal compris. Je veux juste rassurer mon collègue que bien que la 117 et la 30, par le biais de l'article 52, seraient soustraites au BAPE, les évaluations environnementales, les autorisations devront être obtenues avant qu'on construise la route, là. Donc, 22 et 30 de la LQE fait en sorte qu'on tombe, finalement, dans le même processus que si c'était une route qui n'avait pas... qui ne rentrait pas sous la juridiction du BAPE, si je le dis de cette façon-là, bien, il va à y avoir des évaluations, et on ne donnera pas... ça ne vient pas après, là, ça vient avant, mais c'est donc un processus qui n'est pas le BAPE. Je ne vais pas vous dire que c'est le BAPE, mais il n'y a pas absence d'évaluation environnementale, il n'y a pas absence d'étude d'impact, et ça va prendre des autorisations ministérielles, et on parle du processus régulier, là, pas le processus du projet de loi n° 66. Ce n'était pas tout à fait sur l'amendement, mais je voulais juste être sûre... Peut-être que vous aviez déjà cette impression-là, mais je voulais juste m'assurer qu'on était dans la même... on peut être en désaccord, mais au moins sur la même chose, sur la même base.

Le Président (M. Simard) : Très bien. Mme la députée de Saint-Laurent.

Mme Rizzy : Oui, je voulais rebondir, parce que le député de Rosemont mentionne que ce n'est pas la meilleure option. Il a bien raison, la meilleure option, c'est le vrai processus au complet, ça, c'est clair, mais, tu sais, en ce moment, on est un peu dans une fin de non-recevoir. On ne l'aura pas, ce plein processus, alors l'amendement du député de Jonquière s'inscrit à essayer de trouver un minimum de processus.

Et je lisais en fin de semaine qu'il y a quelqu'un qui disait... qui a plus d'expérience que moi, légèrement plus de cheveux blancs que moi disait : Il n'y a pas pire politique que la politique du pire. Mais moi, j'ai envie de dire que,

oui, il y a pire, l'absence de politique. Et à ce stade-ci, pour moi, ça, c'est une mini voie de passage, parce que, un, on a précédé. Ça s'est fait vite, vous avez raison de le mentionner, et ça nous amène à se poser la question... Bien, c'est parce que, d'un côté, ça a été payé par d'autres fonds, ça a permis de dégager cinq personnes additionnelles qui ont travaillé exclusivement ce projet-là. Moi, s'il y en a un, projet que je trouve qu'on devrait se dégager une marge de manoeuvre, c'est vraiment pour la 117. Il y a trop à cet endroit-là, au niveau physique, là, il me semble que ça commande qu'on essaie de trouver un minimum de processus. Puis, puisqu'on l'a fait dans le passé, je suis très encline et favorable à l'amendement de mon collègue. Puis c'est sûr à 200 % que je sais que, dans son for intérieur, là... pas que je lis à travers lui, là, mais c'est sûr que, si on lui demande, la réponse, c'est : Donnez-nous un vrai BAPE au complet, là. C'est clair pour tout le monde ici. Mais, étant donné que ce n'est pas ce vous nous proposez, Mme la présidente du Conseil du trésor...

Si on l'a fait dans le passé avec succès, quand même, parce qu'au niveau du nombre de temps qui était alloué pour faire les analyses, avec une équipe dédiée... Moi, j'aime beaucoup l'expression de votre collègue le ministre de la Santé, qui a été votre prédécesseur, en santé, il utilise : Ça nous prendrait des «SWAT teams», des «SWAT teams». Bien, c'est ça que ça nous prend. Ça nous prendrait au moins, dans un monde idéal, deux «SWAT teams», mais sinon on en... je suis même prête, là, un «SWAT team» pour la 117, comme ça on est hyperconcentrés sur un enjeu qui touche non seulement des terres, des terres agricoles, mais aussi des rivières.

Le Président (M. Simard) : Merci. D'autres commentaires? Sans quoi nous pourrions procéder à la mise aux voix. Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Oui. M. Gaudreault (Jonquière)?

M. Gaudreault : Pour.

La Secrétaire : Mme LeBel (Champlain)?

Mme LeBel : Contre.

La Secrétaire : M. Jacques (Mégantic)?

M. Jacques : Contre.

La Secrétaire : M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata)?

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Asselin (Vanier-Les Rivières)?

M. Asselin : Contre.

La Secrétaire : M. Lemieux (Saint-Jean)?

M. Lemieux : Contre.

La Secrétaire : Mme Foster (Charlevoix—Côte-de-Beaupré)?

Mme Foster : Contre.

La Secrétaire : M. Émond (Richelieu)?

M. Émond : Contre.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : Mme Rizqy (Saint-Laurent)?

Mme Rizqy : Pour.

La Secrétaire : M. Marissal (Rosemont)?

M. Marissal : Abstention.

La Secrétaire : Et M. Simard (Montmorency)?

Le Président (M. Simard) : Abstention. Cet amendement est donc rejeté. Et nous pouvons revenir à l'article 52. Y aurait-il d'autres commentaires généraux? Sans quoi nous pourrions donc procéder à la mise aux voix sur l'article 52. Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Mme LeBel (Champlain)?

Mme LeBel : Pour.

La Secrétaire : M. Jacques (Mégantic)?

M. Jacques : Pour.

La Secrétaire : M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata)?

M. Tardif : Pour.

La Secrétaire : M. Asselin (Vanier-Les Rivières)?

M. Asselin : Pour.

La Secrétaire : M. Lemieux (Saint-Jean)?

M. Lemieux : Pour.

La Secrétaire : Mme Foster (Charlevoix—Côte-de-Beaupré)?

Mme Foster : Pour.

La Secrétaire : M. Émond (Richelieu)?

M. Émond : Pour.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Abstention.

La Secrétaire : Mme Rizqy (Saint-Laurent)?

Mme Rizqy : Abstention.

La Secrétaire : M. Marissal (Rosemont)?

M. Marissal : Contre.

La Secrétaire : M. Gaudreault (Jonquière)?

M. Gaudreault : Contre.

La Secrétaire : M. Simard (Montmorency)?

Le Président (M. Simard) : Abstention. L'article 52 est donc adopté. Conséquemment, nous pouvons revenir à l'article 54.

La Secrétaire : Il a été suspendu.

Mme LeBel : Oui, il a été suspendu. Donc, on revient à 54 tel qu'amendé.

Le Président (M. Simard) : Oui.

Mme LeBel : Donc, l'amendement, hein, l'amendement de départ, c'était d'ajouter la notion de l'annexe I, comme on l'avait fait à tous les débuts de sections. On peut bien commencer la discussion, mais on est vraiment... là, on revient dans l'univers de l'urbanisme et de l'aménagement de zonage. Moi, je n'aurais pas d'objection si mes collègues voulaient qu'on attende à la prochaine séance, mais c'est une proposition, et non pas une demande formelle.

Mme Rizqy : Offert de façon si généreuse de la part de la présidente du Conseil du trésor, on va consentir...

Mme LeBel : On va sortir de l'environnement pour se plonger dans un nouvel univers.

M. Barrette : ...sur la même page.

Le Président (M. Simard) : C'est ça, mais de toute manière, nous allons, pour l'instant, ajourner nos travaux. Nous sommes, de toute manière, à deux minutes de la fin normale de nos échanges.

M. Barrette : C'est une excellente idée, M. le Président.

Le Président (M. Simard) : Alors, nous ajournons jusqu'à demain, 10 heures. Merci encore pour votre précieuse collaboration.

(Fin de la séance à 17 h 58)