



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 5 mai 2010 — Vol. 41 N° 61

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	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
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 5 mai 2010 — Vol. 41 N° 61

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
M. Stéphane Bergeron	3
M. Janvier Grondin	5
Discussion générale (suite)	5
Agence métropolitaine de transport (AMT)	
Financement du transport en commun dans le secteur de Châteauguay-Beauharnois	5
Budget prévu pour le réaménagement de la gare Lucien-L'Allier	6
Projet de navette ferroviaire desservant l'aéroport Montréal-Trudeau	7
Budget prévu pour le réaménagement de la gare Lucien-L'Allier (suite)	7
Projet de navette ferroviaire desservant l'aéroport Montréal-Trudeau (suite)	7
Enquête Origine-Destination	9
Prolongement du métro de Montréal	11
Électrification du transport public	12
Train de l'Est	13
Financement du transport en commun	14
Agence métropolitaine de transport (suite)	
Remplacement des voitures des trains de banlieue	14
Train de banlieue de Dorion-Rigaud	14
Train de banlieue de Montréal—Blainville—Saint-Jérôme	15
Service Alerte-Train	15
Remplacement des voitures des trains de banlieue (suite)	15
Train de banlieue de Dorion-Rigaud (suite)	16
Train de banlieue de Montréal—Blainville—Saint-Jérôme (suite)	16
Service Alerte-Train (suite)	17
Capacité des infrastructures de la Gare centrale	17
Reconstruction du pont Champlain, à Montréal	18
Agence métropolitaine de transport (suite)	
Centres d'entretien du matériel roulant	19
Train de l'Est (suite)	21
Financement du transport en commun dans le secteur de Châteauguay-Beauharnois (suite)	23
Prolongement du métro de Montréal (suite)	23
Train de banlieue de Dorion-Rigaud (suite)	23
Train de banlieue de Montréal—Blainville—Saint-Jérôme (suite)	23
Financement du transport en commun dans le secteur de Châteauguay-Beauharnois (suite)	23
Train de banlieue de Dorion-Rigaud (suite)	24
Train de banlieue de Montréal—Blainville—Saint-Jérôme (suite)	24
Formule de financement des trains de banlieue	25
Rapport du Groupe de travail sur la gouvernance et la fiscalité, de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain	26
Voies réservées au transport en commun sur le boulevard Pie-IX	26
Stationnement incitatif	28

Table des matières (suite)

Autres intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

M. Pierre Reid

M. Guy Ouellette

- * M. Joël Gauthier, AMT
- * M. Jacques Gagnon, ministère des Transports
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 5 mai 2010 — Vol. 41 N° 61

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

(Dix-neuf heures trente-cinq minutes)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, bonsoir. À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demanderais à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir fermer la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je rappelle le mandat de la commission, qui est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'année financière 2010-2011. Nous disposons d'une enveloppe globale de 12 heures, dont trois heures seront réalisées aujourd'hui.

M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. McKay (L'Assomption) est remplacé par M. Bergeron (Verchères).

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, je vous rappelle que nous procéderons à une discussion d'ordre général, par blocs d'environ 20 minutes maximum, incluant les réponses de la ministre, et que nous mettrons aux voix ces crédits quelques minutes avant la fin du temps imparti à leur étude.

Puisque nous avons débuté nos travaux à 19 h 34, y a-t-il consentement pour poursuivre la séance au-delà de l'heure prévue, c'est-à-dire 22 h 34?

Une voix: Consentement.

La Présidente (Mme Doyer): Consentement. Merci. Par ailleurs, afin de favoriser le plus grand nombre d'échanges, je vous invite, dans la mesure du possible, à formuler des questions et des réponses brèves.

Remarques préliminaires

Nous allons commencer sans plus tarder avec les remarques préliminaires. Mme la ministre des Transports, je vous cède donc la parole pour un maximum de 15 minutes. Mme la ministre.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, je voudrais saluer également les parlementaires qui sont avec nous, alors les collègues du côté ministériel ainsi que les collègues de l'opposition officielle. Alors, on va nous souhaiter, Mme la Présidente, une très belle soirée de travail. En fait, on a 10 heures d'étude de crédits, alors j'espère que c'est... on va travailler tous ensemble dans la précieuse collaboration que nous avons l'habitude de mettre en place.

Alors, je suis très heureuse de vous rencontrer aujourd'hui pour procéder à l'étude des crédits du ministère des Transports. Si vous me permettez, je voudrais présenter les gens... bien, en fait, il y a beaucoup de gens derrière, mais présenter le sous-ministre et les sous-ministres adjoints.

Alors, je suis accompagnée, pour la circonstance, de M. Michel Boivin, sous-ministre des Transports et sous-ministre... et en fait des sous-ministres adjoints au ministère des Transports. J'ai nommé M. André Meloche, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques et de la sécurité en transport, M. Jacques Gagnon, sous-ministre adjoint, Direction générale de Montréal et de l'Ouest du Québec, M. André Caron, qui est le directeur... la Direction générale de Québec et de l'Est du Québec, Mme Anne-Marie Leclerc, qui est... la Direction générale des infrastructures et des technologies, et enfin Mme Josée Dupont, directrice générale des services à la gestion par intérim.

Et je voudrais saluer tous les gens qui sont avec nous. Alors, merci. Parce que vous savez que c'est beaucoup de travail, Mme la Présidente, l'étude des crédits. Alors, tous ces gens-là, depuis de nombreuses semaines, travaillent à préparer la documentation et à être capables également de donner l'information aux députés. Alors, merci à vous tous, là, pour le travail que vous avez accompli. Alors, au besoin, je ferai appel à l'une ou l'autre de ces personnes afin de compléter les réponses aux questions qui seront posées.

Je vous dirai d'emblée que les activités du ministère des Transports pour l'année en cours s'inscrivent sous le signe de la continuité, et cela, tout en étant marquées par un resserrement des règles de gestion de contrat. Nous le savons, les derniers mois ont été marqués par une récession qui a durement frappé le monde entier. Avec des mesures courageuses mises de l'avant par notre gouvernement, le Québec est parmi les collectivités qui se tirent le mieux d'affaire.

Parmi les grands leviers que le gouvernement propose pour favoriser la relance, le Plan québécois des infrastructures occupe une place centrale. Il prévoit des investissements de 42,6 milliards de dollars pour la période 2009-2014. De cette somme, 16,2 milliards de dollars sont destinés à la poursuite du plan de redressement de l'état du réseau routier québécois entrepris en 2007. Alors, on parle de la période 2009-2013, dans laquelle nous aurons 16 milliards de dollars à investir sur le réseau routier. En ce sens, le ministère des Transports est un des organismes publics parmi les plus sollicités au Québec pour stimuler la relance économique.

Je tiens également à souligner notre intention de mettre en place le Fonds des infrastructures routières et de transport en commun, tel qu'annoncé dans le dernier budget. Ce fonds aura pour objectif d'assurer le financement des infrastructures routières et des infrastructures de transport en commun. Il sera financé par des revenus dédiés, soit principalement par les revenus de la taxe sur les carburants et les revenus des droits sur les permis de conduire et sur les immatriculations. Les activités du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, du Fonds pour la vente de biens et services, et du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun seront intégrées à ce nouveau fonds.

En 2009-2010, 3,7 milliards de dollars ont été consacrés au réseau routier. Ces investissements ont permis d'entreprendre, de poursuivre ou de compléter 1 715 chantiers routiers. Quelque 2 600 km de chaussée ont fait l'objet d'interventions, et près de 800 structures ont bénéficié de

travaux. Il s'agit d'une contribution significative à l'amélioration du réseau routier québécois ainsi qu'à la création ou au maintien de près de 50 000 emplois à l'échelle du Québec.

● (19 h 40) ●

Ainsi, à la suite des trois premières années du plan de redressement, nous sommes maintenant en mesure de constater une nette amélioration de la qualité du réseau routier. Concrètement, la proportion des chaussées en bon état sur le réseau supérieur du Québec est passée de 63 % en 2006 à 69 % en 2009. Pour les structures, cette proportion est passée, au cours de la même période, de 53 % à 61 %. Alors, on observe ici, Mme la Présidente, une amélioration de près de 8 % pour nos structures. Alors, ce sont des gains appréciables et dignes de mention, dont nous sommes, aujourd'hui, particulièrement fiers. Ces résultats fort encourageants nous invitent à poursuivre dans cette voie et à maintenir le rythme.

L'objectif que nous poursuivons est de compter une proportion de 83 % des chaussées en bon état et de 80 % des structures considérées en bon état d'ici 2022. C'est dans cette perspective que j'ai annoncé, le 23 février dernier, en compagnie du ministre délégué, M. Norm MacMillan, que le gouvernement du Québec maintient la cadence en 2010-2011, avec des investissements de 4,2 milliards de dollars sur les routes du Québec. De cette somme, 2,9 milliards, soit 69 %, seront consacrés au maintien des actifs. Près de 1,5 milliard de dollars sont dédiés à des projets visant l'amélioration de la sécurité routière.

Ainsi, à l'image des dernières années, la saison 2010-2011 des travaux routiers au Québec sera particulièrement... la saison sera particulièrement active. Nous prévoyons démarrer, poursuivre ou compléter plus 1 700 chantiers, rénover 1 700 km de chaussée, soit trois fois la longueur de l'autoroute 20, intervenir sur 857 structures, y compris 261 structures sur le réseau municipal, et enfin contribuer ainsi à créer ou à maintenir quelque 56 300 emplois dans l'ensemble des régions du Québec. Nous sommes en train de nous donner des infrastructures routières dont nous serons fiers et qui vont contribuer au dynamisme de notre économie, à la qualité de vie, au développement durable et à notre prospérité.

La mise en oeuvre de la politique québécoise du transport collectif est un autre grand défi que nous sommes à relever avec beaucoup de succès. Elle vise une augmentation de 8 % de l'achalandage par un accroissement de 16 % de l'offre de service en transport collectif entre 2006 et 2012. Sur cinq ans, la valeur des interventions est estimée à plus de 4,5 milliards de dollars, dont 1,2 milliard de dollars en 2010-2011. Avec l'appui de nos partenaires que sont les organismes de transport et les municipalités, il est prévisible que nous aurons augmenté l'offre de service de plus 20 % entre 2006 et 2012. Devant un tel succès, le ministère des Transports est présentement à élaborer une deuxième politique de transport collectif, qui viendra, en 2012, prendre le relais de la première.

J'en profite pour rappeler nos plus récentes réalisations en matière de transport collectif, dont la création en septembre 2009 d'un bureau de projets sur le développement du réseau de métro de la région de Montréal, l'entrée en service par l'AMT des 35 premières voitures passagers multi-niveaux sur la ligne de train de banlieue de Mont-Saint-Hilaire en novembre 2009. Il s'agit de la première livraison d'une commande de 160 voitures, au coût 386 millions de dollars, financée à 75 % par le gouvernement du Québec. L'acquisition

de ces voitures, fabriquées par Bombardier à La Pocatière, est jumelée à la mise en service graduelle des 20 nouvelles locomotives bimodes, produites par le même constructeur à partir de 2012. Celles-ci ont été commandées en 2008 au coût de 236 millions de dollars et sont financées également à 75 % par le ministère. Ainsi, l'AMT pourra augmenter sa capacité d'accueil aux usagers de 70 % en période de pointe. La fabrication de ces voitures n'est pas étrangère à la mise en service du train de l'Est, qui est prévue pour 2012.

En décembre dernier, j'ai eu le plaisir de dévoiler le scénario retenu pour l'implantation d'un corridor métropolitain de voies réservées aux autobus dans l'axe du boulevard Pie-IX à Montréal. Tout récemment, le Réseau de transport de la Capitale a procédé à l'inauguration de son nouveau Centre Métrobus. De nombreux autres exemples à l'échelle du Québec démontrent que la politique québécoise du transport collectif porte ses fruits. J'en profite pour souligner le dynamisme des organismes de transport du Québec et l'implication des municipalités. Nous constatons également que les Québécois sont disposés à utiliser le transport collectif lorsqu'il y a une alternative valable à l'automobile, et ça, c'est encourageant.

Par ailleurs, au début des années 2000, le Québec voyait son bilan routier se détériorer année après année. Or, ce sont des tragédies et des souffrances que nous pouvons éviter. Je le répète encore, dans plus de 80 % des accidents, le facteur humain est en cause.

Nous avons, depuis, renversé la situation. D'abord, nous avons mobilisé tous les partenaires de la sécurité routière pour tirer la sonnette d'alarme. Nous avons fait de 2007 l'Année de la sécurité routière pour conscientiser les Québécois. Nous avons modifié le Code de la sécurité routière tout en condamnant plus fermement les grands excès de vitesse et la conduite en état d'ébriété. Nous avons imposé l'installation de pneus d'hiver, interdit l'utilisation du cellulaire combiné au volant, obligé l'activation des limiteurs de vitesse sur certains véhicules lourds et resserré l'accès à la conduite notamment par la réintroduction du cours de conduite obligatoire. Nous avons mis en oeuvre le projet pilote sur l'utilisation des radars photo et la surveillance à certains feux rouges. Ce projet pilote, entrepris en août 2009, suivra son cours jusqu'en février 2011.

Nous avons agi avec fermeté pour redresser la situation et nous y sommes parvenus. Dès 2007, nous avons connu une amélioration importante du bilan routier et, en 2008, nous avons fait encore mieux. J'ai annoncé hier que, pour une troisième année consécutive, notre bilan routier s'améliore. Nous déplorons 515 décès, soit 42 de moins que l'an dernier. Il s'agit du meilleur résultat des six dernières années. Et, si on compare, Mme la Présidente, en 2006, nous avions 721 décès et, en 2009, 515. Donc, en trois ans, on parle de 206 décès de moins. Il y a eu moins de blessés également. Comparativement à la moyenne des cinq dernières années, le bilan routier s'est donc amélioré de 20,8 %. Nous sommes donc sur la bonne voie et nous allons maintenir les efforts.

L'amélioration du bilan routier n'est pas étrangère aux initiatives que nous mettons en place pour faire des routes un milieu plus sécuritaire. Près de 1,5 milliard de dollars sont prévus à la programmation des travaux routiers en 2010-2011 pour la réalisation de projets visant l'amélioration de la sécurité routière.

J'espère également, Mme la Présidente, que le projet de loi n° 71, modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière, sera adopté au cours de la présente session. Ce projet

de loi propose entre autres une sanction administrative, soit la suspension du permis pour 24 heures, pour une alcoolémie égale ou supérieure à 50 milligrammes par 100 millilitres de sang, zéro alcool pour les 21 ans et moins, des sanctions plus sévères pour les courses de rue et le «car surfing» et la mise à jour des règles de circulation pour les piétons et les cyclistes, incluant le pouvoir de réglementer pour obliger le port du casque pour les enfants de 12 ans et moins.

J'aimerais profiter de l'occasion pour aborder le rapport du Vérificateur général déposé en novembre dernier, portant sur la gestion de contrats présentant des situations à risque au ministère des Transports. Je me suis engagée, le jour même du dépôt du rapport du Vérificateur général, le 18 novembre, à mettre en oeuvre les 18 recommandations qu'il contient. J'ai annoncé alors que 10 de ces recommandations étaient mises en vigueur immédiatement. Depuis ce temps, cinq autres recommandations ont été progressivement mises en oeuvre, et les trois autres le seront avant la fin de l'année 2010. En plus, j'ai annoncé une série de moyens supplémentaires qui nous permettent d'aller au-delà des recommandations du Vérificateur général.

Alors, Mme la Présidente, on en a parlé, je vais le répéter ici pour le bénéfice de ceux qui nous écoutent, alors nous avons, au ministère, rajouté des mesures importantes pour accompagner de façon plus rigoureuse les recommandations du Vérificateur général, dont, entre autres, l'embauche d'un vérificateur interne dans chacune des directions territoriales. Donc, 14 vérificateurs internes seront embauchés. 11 sont déjà embauchés, et trois postes restent à combler. L'ajout de deux membres externes au comité de vérification du ministère. Ces deux membres externes sont M. Denis Bédard et M. André Dicaire. Le comité de vérification se réunira plus souvent, donc six fois par année plutôt que trois.

Les contrats tarifés, la valeur maximale des contrats est désormais limitée à 1 million de dollars. On a également l'octroi des contrats à tarif non négociable, qui sera limité aux régions où il y a absence de concurrence; l'ajout de rendements comme facteurs d'attribution de contrat; la baisse du seuil de 15 % à 10 % d'écart entre l'estimé; l'octroi des contrats de surveillance par les firmes d'ingénieurs, donc, qui ira en appel d'offres et qui sera joint au contrat de plans et devis; l'accès, via le site Internet du ministère, à l'ensemble des contrats dans un souci de transparence; et également, comme nous le recommandait le VG, de faire des études pour se comparer avec les marchés voisins; et finalement, Mme la Présidente, de mettre en place la création de l'unité anticollusion, tel que nous le recommandait le Vérificateur général.

● (19 h 50) ●

Par ailleurs, dans son rapport le VG a recommandé au MTQ, c'est ça, d'établir une stratégie — alors, c'est l'unité anticollusion — visant à détecter des conditions de marché problématiques. Et c'est également dans cette optique que nous avons annoncé, le 23 février dernier, la mise en place d'une unité anticollusion qui a pour mission de prévenir la collusion dans l'attribution de tous les contrats dans lesquels le ministère a une participation financière directe ou indirecte. L'unité déploiera à cette fin des mécanismes de détection de situations préjudiciables, qui contribueront à favoriser la pratique loyale des affaires et la saine concurrence au sein des marchés.

Dans la réalisation de sa mission, l'unité travaillera en étroite collaboration avec la Sûreté du Québec et devra notamment signaler tout cas de collusion réelle ou appréhendé

aux autorités policières de l'opération Marteau. Pour la direction de l'unité, le ministère dispose de l'expertise de M. Jacques Duchesneau, qui a été président et chef de direction de l'administration canadienne de la sûreté dans les transports aériens ainsi que directeur du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal.

Mme la Présidente, mes derniers mots seront pour féliciter tous les employés du ministère des Transports, qui mettent en oeuvre avec compétence et dévouement des projets majeurs pour le développement et... le développement du Québec de demain. Je suis maintenant disponible, Mme la Présidente, pour répondre et pour discuter avec les collègues des dossiers du ministère des Transports.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci beaucoup, Mme la ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports et député de Verchères à faire ses remarques préliminaires pour un maximum de 15 minutes. À vous la parole.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Je vous remercie, Mme la Présidente. Je veux saluer à mon tour d'abord l'ensemble des collègues parlementaires avec lesquels nous aurons l'occasion de passer plusieurs heures pour cette étude de crédits, mes collègues ministériels, mes collègues de l'opposition, l'opposition officielle, deuxième groupe d'opposition. Je veux saluer Mme la ministre, M. le P.D.G. de l'AMT, M. le chef de cabinet, M. le sous-ministre adjoint, mesdames et messieurs du ministère, de l'AMT.

Effectivement, la période des crédits est une période qui requiert énormément de travail de la part des fonctionnaires, nous en sommes bien conscients, mais c'est une période qui est on ne peut plus essentielle, fondamentale dans notre système parlementaire, qui repose, depuis 1840, sur le principe de la responsabilité ministérielle. Et ce principe de la responsabilité ministérielle fait en sorte que le gouvernement ne peut pas dépenser un sou qui ne lui a été octroyé par le Parlement, par les élus du peuple.

Donc, c'est dans cet esprit que s'inscrit l'exercice des crédits, c'est-à-dire que chaque ministère, chaque organisme gouvernemental doit venir défendre ses crédits devant les parlementaires pour que ceux-ci soient convaincus de l'opportunité d'octroyer lesdits crédits au ministère ou à l'organisme en question. Et c'est dans ce cadre que nous entamons ce soir l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports. En fait, nous avions déjà eu l'occasion d'étudier, pendant deux heures seulement, les crédits du ministre délégué aux Transports, à la Société des traversiers du Québec notamment, mais ce soir nous amorçons l'étude des crédits de la ministre en titre du ministère des Transports.

Comme je le disais, c'est un exercice fondamental de notre système démocratique. Mais cet exercice, cette année, revêt un caractère un peu particulier parce qu'il s'inscrit dans un contexte de suspicion, en ce sens qu'il y a dans la population des doutes, des doutes quant au fonctionnement de notre système démocratique, quant au fonctionnement de nos institutions. Et ces doutes évidemment touchent l'ensemble de l'appareil gouvernemental, l'ensemble de nos institutions, y compris le ministère des Transports, il va sans dire.

Je passe très vite sur toutes les allégations touchant le ministère de la Famille et des places en garderie, la rallonge de salaire du premier ministre par les membres de

son parti, les changements de règle au niveau éthique pour accommoder des membres du Conseil des ministres, les problèmes de financement au Parti libéral. Je ne veux pas parler de cela ce soir parce que ça ne touche en rien, ou du moins rien à première vue, des crédits du ministère des Transports. Mais, quant aux crédits du ministère des Transports, j'écouterais la ministre faire ses remarques préliminaires, et quelqu'un qui débarquerait ici pour la toute première fois, à écouter ce discours, se dirait: Tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes au Québec, particulièrement dans le secteur des transports. Il n'y a certainement pas lieu de s'inquiéter de quoi que ce soit.

Des investissements importants en matière d'infrastructures routières, des investissements importants en matière de transport collectif, beaucoup moindres, il faut le reconnaître, en proportion, mais quand même importants, des mesures mises en place pour assurer plus de transparence dans l'octroi des contrats, bref, à toutes fins utiles, tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. Sauf que, Mme la Présidente, il faut reconnaître qu'à l'instar de l'ensemble des institutions, et tout particulièrement ce ministère... font l'objet, depuis un certain nombre de mois... je dirais qu'ils sont sous haute surveillance de la part du public, de la part des commentateurs politiques, de la part de l'opposition, il va sans dire.

Pour celles et ceux qui débarqueraient pour la toute première fois au Québec et qui ne seraient pas au courant de ce qui s'est passé ces derniers mois, permettez-moi, Mme la Présidente, un petit récapitulatif, hein? Alors, l'émission *Enquête*, à Radio-Canada, l'automne dernier, révélait qu'en 2004 le ministre titulaire des Transports de l'époque a eu vent de rumeurs, d'allégations de collusion dans l'octroi de contrats du ministère des Transports. Qu'a-t-il fait? Il a immédiatement informé la Sûreté du Québec de ces informations. La Sûreté du Québec, au bout d'un certain temps, a transmis le dossier au Bureau de la concurrence du Canada. Depuis 2004, rien ne s'est produit, aucune accusation, aucune condamnation, il va sans dire, rien.

Le rapport du Vérificateur général souligne clairement les lacunes dans la gestion des contrats au ministère des Transports. Il y avait un rapport interne du ministère des Transports qui, en 2004, faisait état de l'octroi de contrats douteux. Or, ce contrat... ce rapport, dis-je, concernant les contrats du ministère, le ministère refuse toujours de le rendre public. Et qu'est-ce qu'on a fait au ministère lorsqu'on a pris connaissance de ce rapport? Rien. On n'a strictement rien fait. Et il aura fallu, Mme la Présidente, l'émission *Enquête* sur les événements touchant le ministre Ménard, il aura fallu le rapport du Vérificateur général pour que, de façon précipitée, tout à coup, on décide de mettre en place toute une série, toute une batterie de mesures pour essayer de rassurer la population. Pourquoi ne l'a-t-on pas fait avant? Bien, simplement parce que ça n'avait pas été rendu public. Il a fallu que ce soit rendu public pour que le gouvernement décide d'intervenir.

Et toujours ce refus, de la part du gouvernement, de tenir une commission d'enquête publique sur l'industrie de la construction. D'ailleurs, ce qui est fascinant, c'est que, parmi les arguments qu'on invoquait, l'automne dernier, pour refuser la tenue d'une enquête publique sur l'industrie de la construction, c'est qu'elle n'aurait pas lieu avant 2010. Nous sommes en mai 2010. Si tant est qu'on avait mis en place cette commission d'enquête, probablement qu'elle en serait

déjà à commencer ses travaux. On nous a dit également que ça prenait un certain temps pour mettre en place tout ça, puis patati, puis patata! On a vu, sur la question de la nomination des juges, que ça ne prend pas tant de temps que ça, mettre en place un commission d'enquête, hein? En l'espace de 48 heures, on avait défini un mandat, on avait trouvé un commissaire, on était prêt à... oh! puis un président de commission, on était prêt à opérer. Donc, il faut présumer qu'il n'y a pas de volonté, de la part du gouvernement, d'aller au fond des choses à travers une commission d'enquête que réclament à peu près la totalité des intervenants, au Québec, une grande majorité de la population, mais le gouvernement refuse toujours d'obtempérer.

● (20 heures) ●

Et c'est dans ce contexte un peu douteux, dans ce contexte de suspicion que le gouvernement décide, comme seul palliatif au ralentissement économique, d'investir massivement, avec des sommes colossales, dans les infrastructures. On peut certes s'en réjouir, mais, tant et aussi longtemps qu'on ne sait pas ce qui se passe dans l'industrie de la construction, on est en droit de se demander combien des sommes investies par le gouvernement, particulièrement sur les infrastructures routières, vont effectivement aboutir en nouvelles structures pour le bénéfice des Québécoises et des Québécois et quelle proportion de ces sommes investies aboutiront dans les poches d'entrepreneurs véreux. Ça, Mme la Présidente, on ne le sait pas. Et on ne pourra le savoir tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas eu le courage d'aller au fond des choses. Dans les circonstances, Mme la Présidente, on ne s'étonne pas que la ministre dit avoir fait le tour du jardin puis qu'elle soit prête à passer à autre chose.

On entame donc, Mme la Présidente, cette étude de crédits dans ce climat de questionnement, de doute, de suspicion. Nous avons eu l'occasion, comme je le soulignais tout à l'heure, de nous entretenir avec le ministre délégué, la semaine dernière. Aujourd'hui, nous entreprenons l'étude des crédits de la ministre en titre, comme je le signalais, de l'AMT, de la Société de l'assurance automobile. Puis on aura l'occasion de discuter justement de ces investissements importants qui ont été faits et seront faits par le ministère sur des infrastructures, notamment des infrastructures routières, sur des infrastructures en matière de transport collectif. On aura l'occasion de demander pourquoi, dans certains cas, ça semble coïncider, pourquoi, dans certains cas, ça semble vouloir exploser, en termes de coûts. On va essayer d'aller au fond des choses avec toutes les informations dont nous disposons.

Et je dois saluer le travail qui a été fait par les fonctionnaires du ministère pour nous fournir, dans la plupart des cas, des réponses les plus complètes possible aux questions que nous avons posées. Évidemment, les fonctionnaires du ministère n'ont pas donné de réponses aux questions que nous n'avons pas posées. Alors, nous allons essayer de poser des questions pour obtenir davantage de réponses, et peut-être en obtiendrons-nous. Et, au terme de cet exercice, bien, compte tenu de la majorité parlementaire, vraisemblablement les crédits seront octroyés au ministère. Mais on va également parler de la vision, du leadership, des moyens qui sont mis en oeuvre au ministère, ou, selon l'analyse de plusieurs, le manque de vision, le manque de leadership, le manque de moyens mis en oeuvre pour la réalisation de la mission du ministère.

On aura l'occasion de se pencher sur la question des bonis à la Société d'assurance automobile, qui est un bel exemple d'absence de leadership de la part du gouvernement

face à cette société d'État. Cette absence de leadership se manifeste aussi chez d'autres ministres, puisque les bonis restent aux dirigeants de la Caisse de dépôt, Hydro-Québec et autres sociétés d'État à vocation commerciale, et ce, malgré des performances pas toujours... pas toujours à la hauteur. Et ce qui est fascinant, Mme la Présidente, c'est qu'on a affaire à des sociétés qui sont, pour ainsi dire, en situation de monopole, qui fixent elles-mêmes les objectifs qu'elles doivent atteindre pour avoir droit à des bonis et qui peuvent augmenter les tarifs pour pouvoir se permettre d'atteindre ces objectifs-là. Puis ils arrivent en bout de piste puis ils se disent: Bien, on a atteint les objectifs, on va se verser des bonis. Alors, on aura l'occasion de discuter de cela notamment.

Quoi qu'il en soit, Mme la Présidente, je ne veux pas paraître démesurément critique, mais j'espère qu'effectivement l'exercice nous permettra d'aller au fond d'un certain nombre de choses. Je vous remercie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Verchères. Alors, nous sommes prêts à aller donner la parole au député du deuxième groupe d'opposition, le député de Beauce-Nord. Vous pouvez faire vos remarques préliminaires, M. le député de Beauce-Nord, pour un maximum de cinq minutes.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, bonjour... bonsoir à vous tous, les collègues. Mme la ministre, les fonctionnaires, bonne soirée à vous tous.

Écoutez, c'est sûr que, moi, mes remarques, peut-être que je ne prendrai pas mon cinq minutes, je le prendrai peut-être pour poser des questions. Mais juste quelques remarques en passant. Pour l'importance d'argent qu'on investit dans le système aujourd'hui, dans le système routier depuis quelques années, je trouve ça... c'est bien, mais il faut quand même regarder... Moi, je me dis toujours que... on sait tous, tout le monde, que cet investissement-là, on le porte à la dette. Alors, il faut quand même faire attention pour faire des investissements qui vont durer au moins le temps de la dette. Parce que, moi, je suis un ancien agriculteur, quand on investit dans quelque chose, bien, il faut au moins avoir le temps de le payer avant qu'il soit fini. Alors, je pense que c'est de là l'importance de faire des bonnes routes, des bonnes structures pour au moins qu'elles restent en place pour la durée qu'on va prendre pour les payer.

Et, écoutez, la qualité du réseau, on peut critiquer bien des choses, mais, moi, je sais que, dans plusieurs comtés — je me promène un peu — le réseau s'est amélioré beaucoup. Ça nous cause un autre problème, par contre, c'est que, là, on n'a plus de nid de poule, mais on a des radars pour nous arrêter.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Grondin: Ça fait que c'est... Il faut faire attention, parce qu'avant les nids de poule nous arrêtaient, là c'est les radars. Mais, écoutez, je pense que c'est quand même bien, je sais que la situation s'est améliorée.

Moi, question... Moi, je suis un gars assez porté sur l'environnement. Je me dis, ici, au Québec, on a quand même une énergie qui est propre. Puis, quand je vois les autobus, les trains, ça pourrait tout marcher électrique, ça. Moi, j'ai des cheveux blancs sur la tête, hein, mais c'est

parce que, dans les années 1965-1966, les autobus, à Montréal, ils marchaient électrique. Ça fait que ce n'est pas une technologie qu'on a à inventer, elle est là, la technologie. On les a enlevés. Mais je pense que... je pense que tout le monde en profiterait si on était capables de faire marcher nos trains et nos autobus électrique. Quand on va en Europe, un peu partout, les trains sont électriques, ça va très bien. Alors, je pense, ce serait bon pour l'environnement. Là, présentement, on travaille sur des autos électriques, je trouve que c'est bien.

Quand on parle de la sécurité routière, j'étais heureux de voir que, cette année, en 2009, on a une année record sur la sécurité routière. Mais, moi, je dis: C'est sûr qu'il y a eu des... il y a eu... peut-être que la loi a fait en sorte que les accidents mortels diminuent, mais il y a d'autres facteurs aussi. On a tout un système, aujourd'hui, des systèmes d'ambulanciers, systèmes de premiers répondants, la santé, je pense qu'ils se sont améliorés, ils sont capables de sauver des vies, les pompiers. Et, moi, je l'avais déjà dit dans une manifestation, à un moment donné, avec les motos, j'ai dit: La seule manière, à un moment donné, de faire baisser les primes, ce serait peut-être d'avoir moins d'accidents. Et je pense que là, présentement, on peut quand même commencer à regarder ça. Si la SAAQ a moins besoin d'argent, bien j'imagine qu'elle va regarder dans cet angle-là.

Alors, bien, pour tous les problèmes qui concernent la SAAQ, bien, écoutez, je pense qu'on va les voir en commission dans la prochaine journée. Là-dessus, Mme la Présidente, je vous remercie, et on va passer aux questions.

Discussion générale (suite)

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Beauce-Nord. Alors, nous allons poursuivre l'étude des crédits. Je suis prête à reconnaître le porte-parole de l'opposition officielle et député de Verchères pour une première intervention.

Agence métropolitaine de transport (AMT)

Financement du transport en commun dans le secteur de Châteauau-Lac-Beauharnois

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Ma question s'adresse évidemment à la ministre, mais je présume que, compte tenu du sujet que je vais aborder, on va profiter de la présence parmi nous du P.D.G. de l'Agence métropolitaine des transports peut-être pour nous apporter un éclairage.

Je sais qu'il y a toute une révision qui est en cours actuellement sur la question de la tarification. Par contre, il y a une application de la tarification qui s'est faite de façon un peu arbitraire dans certains coins de la région métropolitaine. Je pense notamment à ce qui s'est passé au moment de la fusion de Beauharnois, où la tarification s'appliquait à Maple Grove mais pas à Melocheville et à Beauharnois. Or, au moment de la fusion, on a décidé d'étendre la tarification à l'ensemble de Beauharnois, y compris donc à Melocheville et à l'ancien Beauharnois.

À ce moment-là, les gens dans la municipalité de Beauharnois acceptaient, en regimbant un peu, mais acceptaient cette tarification sur la base du fait que, le 16 avril 2008, M. Gauthier avait dit, en commission parlementaire, qu'il avait trois projets de développement de train

de banlieue dans ses cartons, dont un pour Châteauguay et Beauharnois. Or, M. Gauthier se souviendra que, lors d'une rencontre tenue le 8 février dernier, ces projets ne figuraient plus dans ses cartons.

Alors, la question que j'aurais le goût de poser, c'est: Comment les gens de Beauharnois peuvent-ils continuer d'accepter de devoir payer des tarifs pour des services qu'ils n'ont pas et qu'ils, manifestement, n'auront pas non plus à plus ou moins brève échéance?

● (20 h 10) ●

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre, est-ce que c'est vous qui répondez ou si...

Mme Boulet: Est-ce que je peux laisser à M. Gauthier... si vous me permettez, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Oui, de consentement, bien sûr, on peut...

Mme Boulet: C'est la meilleure personne pour donner la réponse la plus précise aux collègues.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Alors, avant de donner la parole à monsieur, j'aimerais qu'il se nomme, avec sa fonction, et peut-être nommer au complet l'AMT, parce que, pour ceux et celles qui vont nous écouter, ce n'est pas tout le monde qui sait ce que ça veut dire. Alors, à vous la parole, monsieur.

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la Présidente. Alors, je suis Joël Gauthier, je suis le président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport.

Alors, je remercie le député de Verchères pour sa question. Je veux juste m'assurer que je la saisis bien, là. C'est la tarification au niveau des types de transport, le système TRAM, ou est-ce qu'on parle de la tarification que les municipalités versent à l'Agence métropolitaine de transport, soit 1 \$...0,01 \$ — excusez-moi — du 100 \$ d'évaluation?

Si la question du député porte sur le système de carte mensuelle, là, la carte TRAM, les personnes qui habitent dans le territoire de Beauharnois-Maple Grove sont en zone 5 et, si je ne m'abuse, ils ont toujours été en zone 5 au cours des six ou sept dernières années, là. Alors, je pourrais prendre en référé la question du député si jamais ça portait pour les années, là, qui précédaient 2002.

Mais, à tout événement, là, je suis heureux de la question du député parce qu'effectivement il y a beaucoup de projets qui sont en gestation dans le secteur... dans le sud-ouest de la Montérégie, particulièrement dans le secteur de Châteauguay, de Melocheville et de Beauharnois. Et, à ce sujet-là, là, on fera une annonce au cours des prochaines semaines, là, il y a une entente qui est en train de se négocier avec la municipalité de Beauharnois pour mettre en place un service de stationnement incitatif, une région qui connaît une croissance, une croissance au niveau de sa démographie, mais une croissance dans l'utilisation des transports. Et il y a des discussions avec le maire, le maire Haineault, de Beauharnois, qui ont eu lieu au cours des dernières semaines, et on devrait être en mesure d'annoncer l'ouverture d'un service de stationnement incitatif à Beauharnois.

D'autre part, effectivement, l'agence a dans ses cartons... ou avait dans ses cartons un projet de développement d'une ligne de train de banlieue qui desservirait le secteur Châteauguay-Beauharnois, et éventuellement, là, mais à moyen ou long terme, on pourrait aussi desservir le secteur

de Valleyfield. À la demande des élus municipaux de la Communauté métropolitaine de Montréal, ceux-ci nous ont demandé de suspendre les travaux sur ce projet de développement, puisqu'il ne faisait pas partie des priorités des élus municipaux pour la période jusqu'en 2017.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Bien, je remercie M. Gauthier de sa réponse, parce que rien de ce qu'il nous a dit n'est sans intérêt, loin de là, mais je faisais surtout référence à la contribution des automobilistes pour le transport en commun, là, sur leur immatriculation. Au départ, Melocheville et Beauharnois n'étaient pas inclus dans cette tarification-là, ils le sont maintenant, et de là cette frustration qu'éprouvent les gens de Beauharnois d'être ainsi tarifés sans nécessairement qu'il y ait une amélioration des services. Alors, c'est sûr que, s'il y avait eu réalisation du projet auquel vous faisiez référence, à la rigueur les gens se seraient dit: Bien, O.K., au moins il va y avoir une amélioration sensible. Mais je constate qu'à la demande des élus de la région métropolitaine ce projet est comme mis sur la glace mais qu'il y a quand même d'autres projets, notamment au niveau des stationnements incitatifs. Est-ce que ça va répondre aux frustrations des gens de Beauharnois? Je ne sais trop, mais au moins on a là quelques réponses.

Budget prévu pour le réaménagement de la gare Lucien-L'Allier

Mme la Présidente, j'aimerais peut-être savoir de la part de M. Gauthier... On a vu, par exemple, dans un article de Bruno Bisson, qu'il y avait eu explosion de certains budgets entre le PTI 2009-2010-2011 et le PTI 2010-2011-2012. Mais l'un des plus spectaculaires, c'est certainement celui concernant la gare intermodale Lucien-L'Allier, où on prévoyait, dans le PTI précédent, des investissements de l'ordre de 40 millions de dollars, et là on parle, dans ce PTI, le plus récent, là, 2010-2011-2012, d'investissements de l'ordre de 320 millions de dollars. C'est huit fois plus. Qu'est-ce qui peut bien expliquer une telle indexation en l'espace de quelques mois?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la Présidente. Vous avez tout à fait raison, M. le député, il y a eu une révision complète des budgets d'investissement de l'AMT qui ont été faits dans la dernière année. Et cette révision complète découle du rapport du Vérificateur général qui avait été fait sur le prolongement du métro, rapport qui avait été rendu en 2004. Alors, on a changé toutes les procédures. On travaille maintenant... Lorsqu'on planifie des projets, on travaille maintenant avec des budgets où on s'assure de prévoir l'avenir, de prévoir l'inflation. On prévoit des contingences dans les projets. Alors, lorsqu'un projet est annoncé à un montant x, il y a déjà des contingences de prévues dans les budgets, il y a des réserves du propriétaire. Et on prévoit aussi... Parce que des projets vont s'échelonner, dans bien des cas, sur plusieurs années. Lorsqu'on parle de projets majeurs, la construction peut prendre trois, quatre ou cinq ans. Donc, il y a des provisions pour inflation.

Les budgets qui sont maintenant présentés au PTI, moi, je vous dirais qu'ils sont à la fine pointe des meilleures pratiques qui se font, là, dans toute l'industrie nord-américaine,

au niveau de la détermination des projets. Alors, l'époque de la sous-évaluation des projets, où un projet est sous-évalué, mais il est accepté, mais ensuite les coûts vous rattrapent, puis on a à gérer des dépassements de coûts, moi, je vous dirais qu'en ce qui me concerne, pour les budgets de l'AMT, cette époque-là pourrait être... pourrait être révolue.

Le dossier particulier auquel vous faites référence, le 40 millions de dollars qui était prévu pour... c'est un projet pour recouvrir d'un dôme, un peu comme les gares européennes, la station Lucien-L'Allier à Montréal. C'est la station qui est mitoyenne au Centre Bell. Et ce qu'on avait prévu — elle est à aire ouverte actuellement — c'était de la recouvrir, un peu comme les gares européennes.

Le projet a changé parce qu'il y a des partenaires privés qui se sont manifestés. Et il y a un partenaire privé, qui s'appelle Cadillac Fairview, qui a acheté tous les terrains qui entourent le Centre Bell. Ils ont acheté la gare Windsor. Alors ça, ça a été publié l'an dernier, c'est public. Et l'AMT évolue avec Cadillac Fairview depuis près de deux ans, et le projet, ce n'est plus le projet de couvrir la gare Lucien-L'Allier, c'est de bâtir une nouvelle gare intermodale à côté de l'ancienne gare Windsor. Alors, c'est de faire revivre la gare Windsor.

Alors, entre le projet de 40 millions et celui de 320 millions auquel vous faites référence, ça sera toujours la station terminale pour les trois lignes du Canadien Pacifique, mais ce ne serait plus une station qui serait seulement recouverte, ce serait une gare intermodale dans laquelle on trouverait... qui serait branchée à la gare Windsor, dans laquelle on trouverait les services de train de banlieue. Il y aura un terminus d'autobus, parce qu'il y a le terminus du 1000, De La Gauchetière, au centre-ville, qui accueille les autobus de la Rive-Sud, qui est saturé, qui est plein à capacité. Alors, c'est une nouvelle gare intermodale qu'on créerait. Alors, c'est pour ça que le budget est passé de 40 à 320 millions. Mais c'est deux projets tout à fait distincts.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: Deux questions complémentaires par rapport à ça, Mme la Présidente. D'abord, évidemment très heureux d'apprendre que l'époque de la sous-évaluation des projets est révolue. Je pense qu'il vaut mieux avoir effectivement les bonnes projections pour éviter les mauvaises surprises, effectivement. Ce qui me surprend un petit peu, par exemple... Puis je comprends l'explication que vous m'avez donnée par rapport au dossier particulier. Mais, dans certains cas, on parle d'augmentation du simple au double, dans certains cas, une augmentation multipliée par trois. Dans ce cas-là, on parle d'une augmentation de huit fois le prix... le coût initial. Je comprends qu'évidemment on parle d'un tout autre projet, mais ce qui est un peu étonnant cependant, c'est que le texte explicatif de l'investissement qui sera fait est exactement le même dans le PTI 2009-2010-2011 et dans le PTI 2010-2011-2012, ce qui fait que le lecteur qui s'appuie sur le texte ne comprend pas qu'on puisse passer de 40 millions à 320 millions, puisque le texte est exactement le même.

Projet de navette ferroviaire desservant l'aéroport Montréal-Trudeau

Et l'autre question complémentaire, c'est: On a élaboré, j'imagine... Puis vous me corrigerez si je fais erreur, mais on a élaboré ce projet avec Cadillac Fairview pour la

gare Lucien-L'Allier dans la perspective éventuellement de l'aboutissement de la navette ferroviaire Dorval—centre-ville. Compte tenu de ce qu'on a vu dans le budget, est-ce que c'est toujours aussi pertinent maintenant?

● (20 h 20) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

Budget prévu pour le réaménagement de la gare Lucien-L'Allier (suite)

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la Présidente.

Alors, dans un premier temps, vous avez tout à fait raison, M. le député, au niveau du texte entre le programme triennal d'immobilisations de l'année précédente et celui de cette année, il n'y a pas eu de correction du texte. Et, nous-mêmes, on l'a constaté, là, après l'impression.

Et, je vous dirai, pour en avoir discuté avec l'équipe chez nous, là, qui prépare le programme triennal d'immobilisations, c'est qu'à l'époque Cadillac Fairview... le projet de Cadillac Fairview n'avait pas encore été rendu public. On n'avait pas les autorisations de Cadillac Fairview d'annoncer leur nom puis les discussions. Et, de façon, je vous dirais, quasi concomitante avec la publication du PTI, la transaction est devenue publique, là, lorsque la Gare centrale... il y a eu des communiqués de presse, là, émis, puis je pense qu'elle est passée d'un statut fédéral à un statut provincial. Donc, c'est devenu public parce que c'est une gare qui est protégée en vertu d'une loi fédérale, puis là je pense qu'elle est maintenant... elle est devenue... elle relève du ministère de la Culture du Québec. Bien, à tout événement, sur le fond de votre question, vous avez tout à fait raison, le texte était identique. C'est une erreur qui sera corrigée évidemment, là, dans la prochaine production du plan triennal.

Projet de navette ferroviaire desservant l'aéroport Montréal-Trudeau (suite)

Quant à la desserte aéroportuaire, ce qu'il faut savoir, c'est... le projet sur lequel on travaille avec ADM depuis 2006, là — on copréside un comité directeur — c'est un projet pour desservir l'aéroport avec un lien rapide vers le centre-ville, mais aussi offrir des services, améliorer les services puis les infrastructures de transport pour desservir l'Ouest-de-l'Île de Montréal. Il y a une croissance de population de plus de 26 % dans l'Ouest-de-l'Île, il y a une saturation au niveau des trains, il y a un problème de capacité. Alors, le projet sur lequel on travaille, c'est de joindre les deux services sur des mêmes infrastructures ferroviaires, des rails qui seraient dédiés uniquement au transport passagers. Donc, le transport marchandises aurait ses propres rails, qu'ils ont déjà, et, nous, on construirait des nouveaux rails.

Et effectivement une des hypothèses qui est à l'étude — et il en reste deux hypothèses qui sont à l'étude — c'est d'amener le service de navette aéroportuaire vers la nouvelle gare Windsor. L'autre hypothèse qui fait l'objet d'étude, c'est de l'amener à la Gare centrale. Les deux hypothèses sont sur la table. Je vous dirai que les études sont à tout point de vue terminées, elles ont été terminées l'an dernier, les études de pré-faisabilité technique, il y a un consortium d'ingénierie qui a fait ces études-là. Il y a aussi des études qui ont été données à une firme comptable, qui s'appelle PricewaterhouseCoopers, pour évaluer les coûts du projet et s'assurer que... le rapport coût-bénéfice.

Et ce qui a été fait à la fin... je pense, c'était en novembre dernier, le comité directeur, coprésidé par ADM et AMT, auquel participe aussi la ville de Montréal et les différents... ministère des Transports, a demandé à CN et à CP, à partir du projet qu'on a envisagé: On vous transmet une copie du projet, pouvez-vous nous dire combien vous allez nous charger pour les coûts d'accès puis les coûts d'opération? Et ces données-là ont été reçues au cours des dernières semaines. Mais je vous dirai que le choix du tracé final pour la desserte de l'Ouest-de-l'Île et de l'aéroport devrait être connu ou rendu public, là... Les études vont être déposées au comité directeur vers la mi-mai, donc dans quelques jours d'ici.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, d'abord, j'aurais le goût de poser la question suivante: Advenant que le tracé retenu aboutisse à la Gare centrale, est-ce que ça nécessitera quand même des investissements de l'ordre de 320 millions de dollars à Lucien-L'Allier, Windsor? Première question.

Puis ma deuxième question, qui est un peu en lien avec la première, c'est qu'il semble bien qu'indépendamment des travaux du comité directeur la décision soit déjà prise. Du moins, le ministre des Finances l'a annoncée dans son budget, il a dit que le gouvernement accorderait 200 millions de dollars pour l'implantation d'une navette ferroviaire express entre le centre-ville et l'aéroport de Dorval, le tout sous la supervision ou sous les hospices d'ADM. Alors, est-ce que 200 millions, c'est suffisant pour réaliser cette navette ferroviaire?

Deuxièmement, si tant est que... Si, effectivement, le projet d'ADM se réalise, qu'est-ce qui arrive avec la desserte de l'Ouest-de-l'Île? Est-ce qu'on va devoir entretenir deux navettes, une entre l'aéroport, empruntant la ligne du CN et... bien, en fait, empruntant un peu les deux lignes, et une desservant l'Ouest-de-l'Île, empruntant la ligne du CP? Est-ce qu'on a les moyens de se payer deux lignes? Puis est-ce que les deux lignes pourraient être rentables advenant le cas où, tel que l'annonçait le ministre des Finances, on décide d'aller avec le projet d'ADM à la Gare centrale?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, écoutez, je vais commencer, puis je vais laisser à M. Gauthier le soin de compléter. Alors, oui, dans le budget, le collègue a raison, le ministre des Finances a annoncé un budget de 200 millions de dollars pour le projet de la navette ferroviaire. Un, c'est certain que ce n'est pas suffisant en termes de financement, parce que je pense que cette navette-là devra se faire avec des partenaires, que ce soit l'aéroport, que ce soit la ville, que ce soit le fédéral, on le souhaite. Donc, il y aura un montage financier. Mais c'était un message pour dire: L'argent... nous, on y croit, à ce projet-là.

Deux, on veut faire la desserte de l'Ouest-de-l'Île. Ça ne prend pas deux infrastructures, à mon avis. Alors, je pense que, si on va jusqu'à l'aéroport, il faudra continuer pour desservir, parce que, premièrement, la rentabilité ne sera peut-être pas au rendez-vous si on fait deux infrastructures en parallèle, donc. Et, nous, on pense que les gens de l'Ouest-de-l'Île méritent d'avoir un service. Alors, notre objectif, à nous, au ministère des Transports, c'est d'aller jusqu'à une desserte vers l'ouest.

Trois, pour ce qui est de savoir où elle se rend, on attend les résultats de l'étude qui est en cours actuellement avec l'AMT et l'ADM pour voir, bon, c'est quoi, l'endroit qui est privilégié. Est-ce que c'est Lucien-L'Allier? Est-ce que c'est la Gare centrale? Alors, pour l'instant, ça, il n'y a pas de... ce n'est pas arrêté, là, comme décision. Alors, on attend les résultats de l'étude, là, en juin, si je ne me trompe pas, en juin cette année, là. Donc, il y a une étude, il y a eu des compléments d'information qui ont été demandés à l'étude, et on devrait avoir des choses qui vont venir nous préciser, Mme la Présidente, et peut-être nous orienter davantage. Je peux peut-être laisser monsieur...

La Présidente (Mme Doyer): ...peut-être, je pense qu'il y a une petite question. Puis ensuite à M. Gauthier.

M. Bergeron: Je ne veux pas couper les ailes à M. Gauthier dans sa réponse, mais il y a quelque chose qui m'apparaît clair — puis en tout cas c'est clair pour moi, manifestement ce n'est pas clair de la même façon pour vous également — mais, lorsque le ministre des Finances dit que ça va se faire sous la supervision d'ADM, bien, ADM, son lit est fait, là, c'est à la Gare centrale que ça va aboutir, là. Et, si ça aboutit à la Gare centrale — corrigez-moi si je me trompe — mais ça vient un peu court-circuiter la possibilité d'une desserte de l'Ouest-de-l'Île. Le cas échéant...

Je repose ma question: Est-ce que, si... Moi, je ne sais pas quel point de vue va prévaloir, celui du ministre des Finances ou celui de la ministre des Transports, mais ça a été annoncé dans le budget que ce serait ADM qui réaliserait la navette. Or, ADM veut que ça aboutisse à la Gare centrale. Est-ce qu'on a les moyens de se payer deux dessertes, deux navettes? Puis est-ce qu'on a les moyens d'en entretenir deux de façon rentable? Puis, si la réponse à ça, c'est non, bien, il y a quelque chose quelque part qui va nécessiter peut-être un certain ajustement entre le ministère des Finances puis le ministère des Transports, parce que, pour le moment, il semble bien que le ministère des Finances ait fait son lit en faveur d'une des deux options avant même que l'étude soit rendue publique en juin, là.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, je vais laisser M. Gauthier... mais j'ai... C'est tout à fait ce que j'ai dit. On veut une desserte, puis on veut une desserte qui va jusque dans l'ouest. Alors, s'il y a des discussions à faire entre les Finances et le ministère des Transports, il y aura des discussions. Mais je vous donne la position du MTQ, et mon collègue est parfaitement au courant de cette position-là. Je vais laisser M. Gauthier, là, compléter avec ce qui se fait, ce qu'il travaille actuellement avec l'ADM, là, et le rapport d'étude qui devrait être déposé en juin prochain.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

● (20 h 30) ●

M. Gauthier (Joël): Mme la Présidente. Alors, il y a plusieurs volets à votre question, M. le député. Demain, le 6 mai, aura lieu l'assemblée annuelle d'Aéroports de Montréal, et je pense que, si vous ou les personnes qui composent votre équipe prenez connaissance du rapport annuel qui va être déposé demain, vous allez voir, noir sur blanc, à la page 18 de celui-ci, qu'ADM résume la situation au niveau de la desserte, la desserte aéroportuaire, confirme que les études sont

terminées puis qu'on a reçu les prix de CN et CP, mais confirme de façon très, très claire et ferme, dans un paragraphe, qu'elle a toujours eu l'intention d'atterrir, si vous me permettez l'expression, ou d'avoir comme station terminale pour la navette la Gare centrale. Alors, il y a un paragraphe très précis qui le mentionne et qui est écrit noir sur blanc.

Ceci étant, est-ce que ça pose des problématiques pour le réseau de trains de banlieue d'aller à la Gare centrale? Certainement que ça en pose, parce que CN nous a même avisés, en février dernier, que les infrastructures à être construites entre Lachine et la Gare centrale ne permettront pas une capacité suffisante pour avoir des trains de banlieue. Donc, seule la navette, avec ses 120 départs par jour, 60 dans chaque direction, pourrait être desservie sur le corridor, sur le corridor CN.

Ce qui me ramène à une question que vous avez posée tantôt, à savoir si la desserte aéroportuaire n'a pas comme station terminale, au centre-ville, la gare Windsor... Puis là je veux qu'on soit clairs, là, pour les gens qui ne connaissent pas Montréal, là, entre la gare Windsor puis la Gare centrale, là, c'est deux coins de rue, hein? C'est 700... c'est 600 quelques mètres, là, c'est presque 700 mètres, là. On parle de deux coins de rue au centre-ville de Montréal. S'il n'y a pas de desserte aéroportuaire, est-ce que l'AMT, pour ses trains de banlieue, va devoir investir quand même à Lucien-L'Allier ou à Windsor? La réponse, c'est oui. Parce qu'il faut couvrir Lucien-L'Allier actuel, parce que, là, il n'y a pas de protection à l'égard des intempéries. Les passagers — puis il y a plus de 20 000 passagers, là, par période de pointe, qui circulent là — sont au vent, sont à la pluie, sont à la neige. Il n'y a aucune protection qui est faite. C'est une gare qui a été déplacée lorsque le Centre Bell a été construit, au début des années 1990.

Puis d'autre part il y a un enjeu majeur sur lequel on travaille puis que je sais que le député est sensibilisé. Il y a une saturation du terminus d'autobus Centre-ville, il y a une saturation du TC...

La Présidente (Mme Doyer): ...devoir vous interrompre parce que...

Une voix: Non, laissez-le compléter, on...

La Présidente (Mme Doyer): O.K., on va couper, parce que c'est ça, le choix...

M. Gauthier (Joël): Alors, M. le député, il y a le terminus Centre-ville, qui reçoit tous les autobus qui viennent de la Rive-Sud de Montréal, qui est saturé. Ça prend un autre terminus au centre-ville. Puis, d'autant plus qu'on est dans une ère où on parle de plus en plus de transport collectif, ce qui va venir de l'Ouest-de-l'Île en transport collectif, dans le complexe Turcot, il faut être capable d'accueillir les autobus au centre-ville. Or, ça va prendre des investissements qui vont devoir être faits près de la gare Windsor ou de Lucien-L'Allier.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. Gauthier. Nous allons passer au député d'Orford. M. le député.

Enquête Origine-Destination

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. Bonsoir. Pour faire des investissements en transport, il faut savoir un petit peu où vont les gens et d'où ils viennent. Alors, ce qui

m'intéresserait, moi, c'est qu'on parle un peu de l'enquête Origine-Destination. En février dernier, la ministre des Transports et le P.D.G. de l'Agence métropolitaine des transports, M. Gauthier, ont annoncé les résultats de l'enquête Origine-Destination 2003-2008. Je dois avouer un peu qu'à cette époque-là j'ignorais ce que c'était et surtout j'ignorais que ça faisait des années qu'on faisait ça régulièrement. Et en fait l'enquête Origine-Destination porte sur les caractéristiques des déplacements des personnes, tous modes de transport confondus. Si mon information n'est pas exacte, vous me reprendrez, là, mais c'est ce que j'ai cru comprendre en ramassant l'information là-dessus. Elle permet ainsi de dresser un portrait de la mobilité des résidents, de leurs activités d'emploi, d'étude et de loisir, ainsi que des modes de déplacement utilisés.

Et, quand on regarde — et je vais revenir là-dessus un petit peu — le nombre de personnes, etc., qui sont concernées, je me dis, pour un statisticien, un mathématicien, c'est une mine d'or, un délice incroyable de pouvoir faire des «cross-références» d'entre les... toutes les variables et le nombre incroyable de données qui ont été ramassées, sauf que... et ma question, tantôt, ça va être de savoir qu'est-ce que ça vient faire dans, effectivement, la planification des investissements qu'on fait pour les transports en commun.

Alors, effectivement, ce que j'ai appris, c'est que c'est réalisé à tous les cinq ans, donc, depuis une quarantaine d'années, 1970. Ça couvre un territoire qui grandit d'année en année, et en 2008 ce territoire-là s'étendait sur toute la région métropolitaine, des villes de Montréal, Laval, Longueuil jusqu'aux couronnes nord et sud, couvrant ainsi un territoire de 8 200 km², qui regroupe 121 municipalités. Alors, cette recherche, menée par entrevue téléphonique, a ainsi permis de sonder pas moins de 66 000 ménages de la région métropolitaine.

Comme je vous dis, là, ça ferait saliver n'importe quel statisticien de pouvoir... et ceux qui sont payés pour faire ça. Parce que je pense que le MTQ, le ministère des Transports et l'Agence métropolitaine de transport participent à ce financement-là avec d'autres. Et ce qui est intéressant, c'est... On est aux crédits. Quand on fait faire des études comme ça, ça doit avoir une utilité à court terme, à moyen terme, à long terme, certainement à long terme, en tout cas, j'imagine, parce que les investissements en transport sont onéreux et ça prend du temps à faire des changements sur les lignes, etc., la circulation.

Alors, moi, ce qui m'intéresserait, c'est d'abord est-ce que... Comment ces données-là s'insèrent dans la planification, en fait, de l'Agence métropolitaine de transport — parce que j'ai l'impression que c'est surtout là que ça se passe — mais aussi du ministère des Transports, comment ça s'insère dans la planification à court, moyen et long terme? Et peut-être aussi quels sont les autres contributeurs de cette étude-là?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le député, pour votre question. Vous touchez un point important dans la planification de la... dans la planification des infrastructures nécessaires dans la région de Montréal et dans la macro-planification. L'enquête Origine-Destination est une enquête fondamentale. C'est une enquête qui ne sert pas uniquement à l'AMT ni au ministère des Transports, c'est une enquête qui est partagée aussi par plusieurs ministères. Je pense notamment au ministère des Affaires municipales. Et il y a

plusieurs autres ministères qui s'intéressent, parce qu'il y a des tendances lourdes qui se dégagent de ces enquêtes. Le niveau universitaire aussi. Je ne vous cacherais pas que les universités, que ce soit la Polytechnique, que ce soient McGill, l'Université de Montréal, l'UQAM ou Concordia, se servent des résultats de l'enquête Origine-Destination, de même que toute l'industrie de l'ingénierie, des chercheurs en matière de transport.

C'est la plus importante enquête qui est effectuée sur la mobilité puis les déplacements des personnes. Elle est effectuée à tous les cinq ans, depuis le début des années soixante-dix. Et, comme je vous le disais, dans la planification du plan de développement décennal, sur 10 ans, de l'agence, elle est fondamentale pour les besoins en transport collectif, mais elle est fondamentale aussi pour le ministère dans sa planification, qu'elle soit quinquennale ou décennale, parce que, les mouvements, la migration des individus sur le territoire, là, on la constate, on constate aussi plein de données — vous l'avez dit, là — pour un statisticien, là. On constate que l'arrivée des femmes sur le marché du travail à partir du début des années soixante-dix a des impacts directs sur le comportement ou sur le déplacement, les déplacements des gens. Le vieillissement de la population, on voit des données... Je sais que ça concerne beaucoup le gouvernement au cours des prochaines années, mais les impacts du vieillissement de la population, on le constate aussi dans l'enquête Origine-Destination. Les gens vivent plus vieux qu'auparavant, ils sont en meilleure santé parce que la médecine... les progrès de la médecine. Mais l'impact de ça, c'est qu'ils conservent une vie active, là, plus longue, alors l'utilisation de leur automobile ou l'utilisation... le pattern de déplacement se modifie.

Quand on regarde le territoire de la région métropolitaine — puis vous l'avez touché, là — c'est plus de 120 municipalités qui ont été sondées, c'est 66 000 ménages qui ont reçu des appels, qui ont reçu des appels, qui ont répondu à des questionnaires. Alors, c'est une marge d'erreur qui est très, très simple. Et ça nous permet de reproduire évidemment, là, un portrait, un portrait des changements de comportement. Et, quand on regarde la démographie dans la région métropolitaine, on constate qu'il y a des municipalités, il y a des secteurs qui, entre 2003 puis 2008, ont connu des croissances de population qui dépassent les 40 % à 50 %, mais ça a des impacts évidemment au niveau des services municipaux mais au niveau des infrastructures de transport.

Vous me permettez — parce qu'il y a beaucoup de données là-dedans, mais il y a des bonnes nouvelles dans l'enquête Origine-Destination de 2008 — de vous donner quelques statistiques. On constate, dans l'enquête 2008, aux résultats qu'on a rendus publics, Mme la ministre ainsi que moi-même, le 15 février dernier, qu'il y a maintenant 2 213 000 déplacements qui s'effectuent sur le territoire métropolitain en pointe du matin. Et ce nombre était à 1,8 million en 2003. Donc, sur une période de cinq ans, il y a 320 000 nouveaux déplacements le matin, en période de pointe. 320 000 nouveaux déplacements, c'est l'équivalent de la ville de Longueuil, si je ne m'abuse, en termes de population. Il y a 320 000 personnes qui se déplacent de plus qu'il y a cinq ans.

L'autre grande nouvelle qui ressort de l'enquête Origine-Destination, c'est que le parc automobile est en hausse de 10 % depuis 2003. Donc, la motorisation continue de s'accroître, et c'est souvent, on le constate non seulement chez nous mais ailleurs dans le monde, les hausses de revenus des gens. Un des premiers réflexes lorsqu'on

améliore son revenu, c'est de se motoriser, c'est de s'acheter une automobile. Donc, la motorisation est en hausse de 10 % depuis 2003, mais par contre, et ça, c'est une première depuis les 35 dernières années, il y a une baisse de l'utilisation de l'automobile de 1 %. Et 1 %, ça peut paraître petit, mais, quand je vous dis, il y a 2 213 000 déplacements à tous les matins puis, malgré une hausse de la motorisation, il y a une baisse de 1 % de l'automobile, ça, ça ne s'était pas vu depuis 1970.

Dans les bonnes nouvelles pour le transport collectif, je vous dirai qu'il y a une augmentation remarquable de 52 % des déplacements en provenance de la couronne sud de Montréal, 52 %, au cours des cinq dernières années; de 42 % sur la couronne nord, une croissance des déplacements pour les gens qui viennent de la couronne nord par le transport collectif; de 31 % à Laval, ça s'explique entre autres par l'ouverture du métro à Laval, là, qui est un grand succès; et de 10 % à Montréal. Ce qui fait en sorte que, dans le transport collectif de la région métropolitaine, à tous les matins, pas annuellement, à tous les matins, il y a dorénavant 90 000 personnes de plus, à tous les matins, qui se déplacent par rapport à 2003... par rapport à 1998, excusez-moi. 90 000 personnes, c'est l'équivalent de la quatrième plus grande ville dans la région métropolitaine de Montréal, donc c'est comme si tous les citoyens de Terrebonne... Terrebonne, Lachenaie se déplaçaient. Alors, c'est une bonne nouvelle.

● (20 h 40) ●

Et il y a une augmentation de l'utilisation des transports en commun de 15 % entre la période 2003 à 2009, 15 % d'augmentation du transport collectif. Nous, on le constatait quotidiennement, nos trains sont pleins, il y a de plus en plus de monde dans les autobus, et ça, ça crée d'autres problèmes, mais c'est un beau succès. Puis je vous dirais que les investissements importants qui ont été consacrés, au cours des dernières années, par le gouvernement rapportent leurs fruits parce qu'il y a un renversement de tendance qui s'effectue. Les gens sont disposés à prendre le transport collectif dans la mesure où le service est rapide, fréquent et efficace. Mais la population nous envoie le message: Donnez-nous plus de services puis on va les utiliser. Puis c'est ce que nous fait dire dorénavant les résultats de l'enquête Origine-Destination, et je suis sûr que ça va aider une panoplie de ministères dans la planification au cours des prochaines années.

Et je vous terminerai sur un dernier chiffre. La part modale des gens qui utilisent le transport en commun s'élève dorénavant à 25 % dans la région de Montréal, ce qui est la deuxième plus élevée en Amérique du Nord après New York. Et c'est une personne sur quatre, sur le grand territoire, qui utilise le transport en commun, suite aux résultats de l'enquête OD. Et, si on prend juste le centre-ville de Montréal, en période de pointe du matin, c'est 66 % des gens qui accèdent au centre-ville par le transport collectif. Donc, deux personnes sur trois qui veulent aller au centre-ville de Montréal le font dorénavant par le transport collectif.

Alors, je vous dis, moi, je pense que tout le monde était heureux de ces résultats-là. Il y a un renversement de tendance, puis, nous, on fait un lien direct avec les investissements importants qui ont été consentis au cours des dernières années.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député d'Orford.

Prolongement du métro de Montréal

M. Reid: Oui. Merci. Tout à l'heure, le député de Beauce-Nord disait que son premier contact à Montréal en 1966, je pense, avec des voitures électriques... Moi, ça a été un an plus tard, et peut-être que les voitures électriques avaient disparu. Moi, c'était le contact avec le métro en 1967, évidemment, Expo 67, le métro. Bien, aller passer un mois à Montréal, pour y travailler d'ailleurs pour le ministère des Transports, en passant, faire des inspections de véhicules, comme étudiant, c'était une occasion extraordinaire de voir le transport en commun et de voir ce que ça pouvait apporter. Et j'ai suivi, bon, par la suite... Évidemment, vous avez dit tout à l'heure: Par exemple, le métro à Laval, ça a eu un impact considérable. Mais toutes ces années-là, depuis 1967, le métro s'est développé. Et, dans la région métropolitaine, en fait, si on veut continuer à avoir du succès, là, ce que je comprends, c'est qu'il faut faire encore plusieurs projets de transport en commun structurants. Et plusieurs sont à l'étude et nécessiteront des investissements de plusieurs milliards de dollars. On a parlé de quelques-uns tantôt, mais je pense que ce n'est qu'une partie.

Et, si on regarde tout le succès du métro dans la région de Montréal, l'intérêt pour un mode de transport en commun rapide et efficace ne fait aucun doute. Il est donc de notre responsabilité, comme gouvernement mais aussi, je pense, comme Assemblée nationale, de nous assurer que le développement du métro dans la région métropolitaine soit optimal.

Alors, le ministère des Transports, dans ce sens-là, a invité à plusieurs reprises les élus municipaux de la région métropolitaine à se concerter et à identifier les projets prioritaires et porteurs en transport collectif pour la grande région de Montréal. Puis la raison est très simple, c'est qu'on peut s'imaginer... Puis, on a tous vu, tout le monde veut développer son bout, son bout de ville, son bout de chemin, son bout de métro, etc. Et l'invitation était donc de demander à la région de se prendre en main et d'elle-même en arriver à proposer quelque chose sur lequel il y a une entente régionale. Et ce n'est pas uniquement dans la région métropolitaine que ça existe. Vous savez, dans la région de Magog-Orford, on est actuellement en train justement de regarder cette question-là. Mon collègue... mes collègues ici sont bien au courant parce que c'est la même commission qui regarde les questions du Mont-Orford.

Alors, je pense, pour ma part, qu'il faut saluer le travail de concertation qui a été réalisé par la ville de Montréal, la ville de Laval, la ville de Longueuil, qui, en réponse à la demande de la ministre, ont signé, donc, un protocole d'entente sur le parachèvement du réseau de métro pour présenter une vision commune des priorités à développer. Et je pense que, si dans l'ensemble du Québec on arrivait plus souvent à avoir des positions communes, bien on s'aiderait mutuellement plutôt que de regarder, de se chicaner... Je le dis souvent, durant le temps qu'on se chicane au Québec, nos concurrents sur la planète sont morts de rire, parce que, pendant le temps qu'on fait...

Une voix: ...

M. Reid: ...pendant le temps qu'on se chicane, on ne fait pas de commerce ailleurs, hein? Alors, en septembre dernier, pour passer à des choses plus concrètes, le premier ministre et la ministre des Transports ont annoncé la mise en place d'un bureau de projet sur le prolongement du métro de

Montréal. Alors, moi, j'aimerais savoir ce que ça mange en hiver, là. Mais, en fait, ce que je voudrais savoir, c'est, en fait, comment situer l'action de ce bureau, là, dans... — j'ai la même marotte de planification, je m'excuse — dans la planification à court terme, moyen terme, long terme, effectivement, du développement du métro dans la région métropolitaine?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le député d'Orford. Effectivement, le 16 septembre dernier, le premier ministre du Québec et la ministre des Transports, accompagnés du maire de Montréal, des maires de Laval et de Longueuil, ont procédé à une annonce où on rendait publique une entente historique entre les maires pour le prolongement du métro. Et le gouvernement du Québec, par la voix de M. Charest et de la ministre des Transports, annonçait la création d'un bureau de projet de métro.

Alors, le bureau de projet de métro a été créé. Il y a même déjà des réunions du comité directeur qui ont eu lieu. Et il y a un budget initial de 12 millions de dollars qui a été prévu pour la mise en place des études préliminaires. Découleront ensuite, évidemment, là, des budgets additionnels lorsqu'on ira en avant-projet puis lorsqu'on sera en phase de réalisation de projet.

C'est une entente importante, parce que je vous dirai que, dans le transport collectif, s'il y a un moyen de transport qui est le plus structurant, qui est le plus efficace — puis on peut le constater dans tous les prolongements qui ont été faits depuis 1966, depuis la mise en service du métro de Montréal — évidemment, c'est le métro. Il y a une capacité de transporter puis une capacité de service, avec du service à peu près aux trois minutes. C'est ce qu'il y a de plus structurant pour une ville et les abords de chacune des stations.

Ce qui va être étudié... Puis le comité directeur est déjà formé. Alors, le bureau de projet est codirigé par le ministère des Transports du Québec et l'AMT, mais sont aussi présents... et il y a la Société de transport de Montréal qui est l'exploitant du métro, qui sont présents sur tous les comités. Et, au comité directeur, sont présentes les sociétés de transport de la région, l'Association des CIT et chacune des villes. Et le comité directeur principal est composé du directeur général de la ville de Montréal, du directeur général de la ville de Longueuil, du directeur général de la ville de Laval, de l'AMT et du ministère des Transports du Québec. Puis on a déjà commencé à regarder...

Les prolongements qu'on regarde actuellement sont de prolonger la ligne 5 du métro, qui est la ligne qui dessert l'Université de Montréal jusqu'à la station... de la station Snowdon jusqu'à Saint-Michel, de la prolonger vers l'est de Montréal, alors, dans un premier temps, jusqu'au secteur Pie-IX, qui est un axe majeur de transport, mais ensuite de l'amener jusqu'à Anjou.

Pour le secteur de Longueuil, Longueuil est desservie par une station depuis la fin des années soixante, alors la station Université-de-Sherbrooke—Longueuil. Ce qui va être étudié à Longueuil, c'est de prolonger à l'intérieur du territoire de Longueuil. Et la réflexion va se faire sur une vision à moyen et à long terme du développement de la ville. Parce que l'agglomération de Longueuil se développe beaucoup, puis il y a des secteurs qui sont en grand développement. Il y a déjà des études qui ont été faites par le passé, en 2001. Il y aura une mise à jour des études. Mais il y aura aussi des études qui vont être faites sur le type de matériel roulant qui pourrait être utilisé dans ce cadre-là.

Et le troisième prolongement qui est prévu d'être étudié, c'est de prolonger la ligne 2, la ligne orange du métro, qui se termine, dans sa branche ouest... Elle est faite un peu comme un U, là. Elle part de Laval, elle descend au centre-ville de Montréal, Berri-UQAM, et elle remonte du côté ouest, elle se termine à la station, actuellement, Côte-Vertu. Alors, de façon initiale, ce qu'on souhaiterait, c'est la prolonger de Côte-Vertu jusqu'au secteur Bois-Francis, qui est un secteur qui a connu une grosse croissance au niveau des habitations mais qui dessert aussi le parc... l'important parc industriel de ville Saint-Laurent. Donc, il y a un bassin de population qui y habite, il y a un bassin de travailleurs qui y résident aussi et il y a une station de train de banlieue de notre ligne la plus achalandée qui dessert ça. Donc, ce serait de prolonger de Côte-Vertu jusqu'à la station Bois-Francis pour en créer un pôle intermodal où on desservirait à la fois... les usagers qui viennent de la ligne de Deux-Montagnes pourraient faire une correspondance immédiatement dans le réseau de métro, desservir le bassin de travailleurs du parc industriel de ville Saint-Laurent et desservir la population qui habite le secteur Bois-Francis.

La deuxième phase de ce prolongement de la ligne 2 ouest serait de partir maintenant de Bois-Francis et de venir la brancher à la station Montmorency, à Laval, ce qui ferait que la ligne orange serait un cercle complet, un peu comme on voit à Londres, là, la «Circle Line», là, qui fait le tour, le tour de Londres.

Donc, ce sont les trois projets qui ont été identifiés. Je vous dirais que les travaux ont déjà débuté avec les comités directeurs. Il y a des comités sectoriels par ligne. Je sais que les gens se sont vus encore récemment. Et, je vous dirais, nous, on est très confiants de pouvoir amener les études à un stade de décision pour le gouvernement du Québec et pour les municipalités. On va essayer d'agir avec célérité. Mais il y a une chose qui est certaine, M. le député, c'est que les dossiers ne sont pas au même niveau. Prolonger le métro sur le territoire de Montréal, la ligne bleue, la ligne 5, la prolonger vers l'est de Montréal, les études sont presque au niveau d'avant-projet, ce serait presque prêt à débiter, là, je vous dirais, d'ici quelques mois, alors que, faire la boucle vers Laval, il y a plus de travail à faire parce que ça n'avait jamais été étudié, alors que le prolongement jusqu'à Bois-Francis, lui, avait déjà été étudié. Mais, je vous dirai, on est très heureux, puis la région est très heureuse de cette entente qui permettrait de prolonger le système de transport le plus structurant dans la région.

● (20 h 50) ●

La Présidente (Mme Doyer): 1 min 30 s.

M. Reid: Ah, ça va être moins qu'une minute. Donc, est-ce que vous êtes en train de nous dire qu'étant donné l'état d'avancement des études on n'aura pas de chicane qui va recommencer pour savoir qui va avoir les investissements en premier, sur quel bout de ligne, etc.? Est-ce que le projet est à ce point détaillé qu'autrement dit on sait d'avance quelles seront les stations qui seront financées ou alors si ça va être encore un jeu de tordage de bras, là, dans la région montréalaise?

La Présidente (Mme Doyer): En une minute, M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Je vous dirai, M. le député, que, comme gestionnaire de fonds publics, là, quand un projet est prêt, puis le projet de la ligne 5 est beaucoup plus avancé

que le projet de... que d'autres projets qui sont à l'étude, je ne verrais pas pourquoi on retarderait une décision alors qu'un projet est prêt puis qu'il est souhaité. Il est souhaité par le gouvernement du Québec, il est souhaité par le maire de Montréal, souhaité par la population montréalaise. Et ça, je pense que les partenaires alentour de la table l'ont compris, qu'étant donné qu'ils ne sont pas tous au même niveau, lorsqu'on sera prêt, puis si le gouvernement a les finances, les finances nécessaires, il faudra aller de l'avant.

M. Reid: Mme la Présidente, c'est presque une réponse politique qu'il nous a faite là.

La Présidente (Mme Doyer): C'est ce que vous en jugez, M. le député d'Orford. Alors, je vais donner la parole pour 11 minutes au député de Beauce-Nord. M. le député.

Électrification du transport public

M. Grondin: Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente. On va rester dans le même domaine. Je vous ai parlé tout à l'heure que, moi, ça m'intéressait beaucoup de voir nos trains de banlieue, nos autobus redevenir électriques. Est-ce que vous avez déjà des plans pour ça? Est-ce que les... surtout les trains de banlieue, est-ce que vous avez de l'avancement là-dedans? Est-ce que vous avez l'intention d'aller vers une technologie électrique?

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le député de Beauce-Nord, pour votre question. Votre question est extrêmement pertinente et d'actualité, je vous dirais. Dans un premier temps, juste peut-être vous informer, l'AMT exploite cinq lignes de train de banlieue au moment où on se parle, et il y a une des cinq lignes, qui est la ligne la plus importante en termes d'achalandage, qui s'appelle la ligne Deux-Montagnes, qui est électrifiée. Alors, tout le matériel roulant qui circule sur la ligne Deux-Montagnes, c'est du matériel électrique, et c'est la seule ligne de train de banlieue électrifiée au Canada. Alors, on en est heureux, mais on souhaiterait évidemment en avoir plus.

Dans vos remarques préliminaires, tantôt, vous faisiez référence que, dans les années cinquante puis les années soixante, il y avait beaucoup de systèmes de transport public qui étaient électrifiés et qu'il y a eu démantèlement, il y a eu démantèlement fin des années soixante, début des années soixante-dix. Vous avez tout à fait raison. Et je vous dirai que, lorsqu'on voyage, on le constate, ailleurs puis particulièrement en Europe puis en Asie, les systèmes de transport sont des systèmes électrifiés. Il y a un peu un paradoxe, au Québec. On est un des plus gros producteurs d'énergie propre, d'hydroélectricité en Amérique du Nord, on est soit le premier ou le deuxième avec la Colombie-Britannique, et, lorsqu'on parle de nos systèmes de transport public, ce sont encore des systèmes qui fonctionnent à l'électricité.

Alors, oui, nous avons dans les cartons de procéder à l'électrification du réseau de transport public. Et d'ailleurs, dès l'an dernier, on a lancé un appel d'offres conjoint avec Hydro-Québec pour regarder la possibilité d'électrifier le réseau de trains de banlieue. Alors, il y a un mandat. On travaille main dans la main avec Hydro-Québec. Il y a un consortium, une firme québécoise, une firme canadienne et une firme allemande, qui travaille pour nous, puis on devrait être en mesure de rendre publics dès cet automne les résultats de l'étude pour électrifier les 250 km de voie ferrée de l'AMT.

Puis, dans le mandat qui a été confié, on veut aussi un ordonnancement, une séquence par quel endroit on devrait commencer. Parce que, soyons réalistes, là, M. le député, on ne pourra pas électrifier 250 km de voie ferrée dans la même année. Il va falloir qu'on séquence. Puis, nous, notre objectif, c'est de créer un programme, programme où on pourrait, sur une période de 10 ans ou de 12 ans, là, on verra ce que... ou 15 ans, ce que l'étude nous dira, mais électrifier, je vous donne un exemple, 15 km ou 20 km de voie ferrée par année. Et on a déjà acquis le matériel roulant lorsqu'on a signé un contrat avec Bombardier Transport, en 2006, pour avoir des locomotives qui seraient bimodes, qui peuvent circuler à la fois à l'électricité et au diesel. Mais je vous dirai que, pour le bilan énergétique ou le bilan des gaz à effet de serre, on consomme actuellement, à l'AMT, plus de 8 millions de litres de diesel, on crée beaucoup de tonnes de gaz à effet de serre, puis, si on veut atteindre nos objectifs en matière de réduction de gaz à effet de serre, il va falloir faire ce virage-là.

Il n'y a pas seulement l'Agence métropolitaine qui parle d'électrification du transport public, il y a aussi la Société de transport de Laval qui a lancé une étude pour un trolleybus, un autobus électrique sur leur territoire. Et on sait que Longueuil et Montréal réfléchissent. Moi, je pense que, pour l'avenir, le virage est pris par les autorités de transport public, puis on va revoir des trains puis on va revoir des autobus électriques dans le paysage, au cours des prochaines années, j'en suis fort confiant.

La Présidente (Mme Doyer): ...M. le député de Beauce-Nord. Et j'essaie d'équilibrer, hein, parce que, comme M. le député n'a pas trop, trop de temps, si les réponses pouvaient être plus courtes... Parce que peut-être que vous avez plusieurs questions, M. le député de Beauce-Nord. Mais c'est à vous de nous faire signe si vous voulez avoir plus de questions.

M. Grondin: Je ne répéterai pas, mais c'est ça. Non, écoutez, il n'y a pas de problème, si je n'ai pas le temps de poser les questions aujourd'hui, je les poserai demain. Mais juste... Est-ce que vous avez... Vu que vous avez déjà un train qui marche électrique, vous en avez d'autres qui marchent au diesel, au diesel lourd, je ne sais pas, est-ce qu'économiquement, est-ce qu'il y a une différence? Est-ce que c'est économique, le train électrique, ou c'est plus dispendieux?

M. Gauthier (Joël): Non, non, c'est... Il y a beaucoup de bénéfices avec des trains électriques. Le coût d'utilisation d'un train électrique est beaucoup moins cher qu'un train qui fonctionne au diesel. Alors, il y a un bénéfice économique. Il y a un bénéfice environnemental. Il y a un bénéfice sur la rapidité, ça accélère beaucoup plus vite, un train électrique, qu'un train au diesel. Mais il y a des coûts d'entretien du matériel qui sont plus chers, en électricité qu'en diesel. Mais, quand on fait la somme, quand on fait le bilan des bénéfices, il y a beaucoup plus de bénéfices d'être en électricité. Le confort des usagers, l'accélération étant différente, là, il accélère plus rapidement, mais le confort des usagers est meilleur dans un train électrique. Il y a plus de bénéfices qu'il y a d'inconvénients, mais les coûts d'entretien, en électricité, c'est de l'entretien préventif, là, qui doit être fait, là. Mais, je vous dis, nous, si on avait à faire une analyse coût-bénéfice, on est convaincus que le bénéfice serait largement positif en faveur de l'électricité.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. le député.

Train de l'Est

M. Grondin: Merci. Vous avez parlé tout à l'heure un peu du train de l'Est. Parce qu'il me semble qu'on a déjà vu ça, à un moment donné, qu'il y avait, dans les cartons, de se rendre jusqu'à Terrebonne, Mascouche, La Plaine, en passant par Repentigny, avec un train de l'Est. Est-ce que c'est toujours dans les plans de l'AMT?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, c'est plus que dans les plans de l'AMT, c'est un projet qui est attendu par la population, qui a été annoncé par le gouvernement du Québec, par la ministre des Transports. C'est un projet qui est en cours de réalisation, pour lequel on a eu une autorisation, suite à une audience du BAPE pour le tronçon de Lanaudière, là, le tronçon qui desservira... entre Repentigny puis Mascouche. Ce tronçon-là est allé au BAPE. On a eu l'autorisation en février dernier. Et on est en mode construction.

Au moment où je vous parle, les... certaines gares sur le territoire de Montréal... Il va y avoir 11 gares, sur le territoire de Montréal, qui sont en appel d'offres pour construction, qui vont être en construction cet été. Et, pour le tronçon qui va desservir le secteur Mascouche, Terrebonne, Repentigny, l'appel d'offres devrait être lancé avant le début de l'été pour un début de travaux cet automne. Alors, mais c'est un projet qui est en marche. Puis c'est un projet qui va bien, ça fait qu'on n'en entend pas beaucoup parler.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: C'est un fait qu'on entend plus parler des projets qui ne vont pas bien. À Montréal, quand il va arriver de l'Est, ça va être quoi, son terminal, il va arriver où?

M. Gauthier (Joël): Alors, le projet va de... Je vais vous le partir de la région de Lanaudière. Il va partir de Mascouche, Terrebonne, il va circuler au centre de l'autoroute 640, au milieu de l'autoroute, comme ça se fait dans plein de villes américaines et en Europe, et là à Repentigny, Charlemagne, il va s'insérer sur la voie existante du CN, qui dessert l'est de Montréal, jusqu'à ville Saint-Laurent, jusqu'aux environs de l'autoroute 15, où là il va venir se joindre à une voie ferrée existante qui dessert la ligne Deux-Montagnes. Alors, il tourne, il va prendre la ligne Deux-Montagnes, on passe dans le tunnel — il y a un tunnel de 5 km sous le mont Royal — et on atterrit à la gare centrale.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Écoutez, je connais un petit peu ce coin-là, mais j'imagine que, quand il va arriver... quand les utilisateurs vont arriver près des bouches de métro, pas loin, ils vont vouloir aller se reconnecter au métro. Je sais que le métro, dans l'est, finit à Honoré-Beaugrand. Est-ce que le... J'ai beau m'imaginer où le chemin de fer passe vis-à-vis d'Honoré-Beaugrand, c'est en haut de... c'est au nord de Sherbrooke, mais quelle hauteur?

● (21 heures) ●

M. Gauthier (Joël): Le chemin de fer passe au nord de Sherbrooke, il passe dans l'axe d'Henri-Bourassa. Donc, on est vraiment au nord, au nord-est de Montréal. Et votre question me rappelle qu'effectivement il y a une connexion au métro sur... au métro Sauvé. Alors, la voie ferrée passe directement à côté du métro Sauvé. Alors, à Sauvé, les gens vont pouvoir débarquer puis prendre le métro sur la ligne orange, et, lorsqu'ils arrivent au centre-ville, évidemment ils sont branchés sur les stations de métro. Donc, on arrive à la Gare centrale, et ils auront accès au métro, au métro Bonaventure.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Alors, c'est... En tout cas, je pense que ça va faire plaisir à bien du monde. Parce que j'ai habité ce... le coin de Mascouche dans les années quatre-vingt et je peux vous dire que, quand on retourne là aujourd'hui, Terrebonne, Mascouche, c'est rendu des villes. Il y a du trafic là, c'est terrible. Alors, ça va sûrement aider ce coin-là.

Financement du transport en commun

La taxe que les villes ont l'autorisation de charger, là, le 0,01 \$... 0,015 \$, c'est la ville de Montréal, la ville de Québec qui ont le droit de charger ces nouvelles taxes là. Mais les autres villes de Québec, comme... Il y a des villes comme... des villes comme Terrebonne, Mascouche, Longueuil, ces villes-là n'auront pas le droit d'avoir cette taxe-là. Et la taxe qui va être récupérée de ce 0,015 \$ va aller juste pour le transport en commun ou pour la ville?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre ou un des deux. C'est beau, oui, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, oui, essentiellement c'est justement ce que les villes nous demandaient. Parce que, vous savez, quand on fait des projets de transport collectif, il y a une part importante de subvention qui provient du gouvernement, mais il y a quand même une portion, qui est non négligeable, qui doit être payée par les municipalités. Et c'est à ce compte-là qu'ils nous demandaient d'avoir un levier qui leur permettrait, là, de les aider dans la portion qu'ils doivent financer sur les grands travaux, là, de transport collectif.

Alors, essentiellement, ça se passe surtout à Montréal, et il y a des travaux aussi à Québec. Mais, sur le 1,2 milliard de dollars d'investissement en transport collectif, il y a près de 1 milliard de dollars qui est sur le territoire métropolitain. Donc, c'était vraiment une requête parce que les projets de transport lourd qui sont sur la table, les projets qui sont... que l'on parle de navette ferroviaire, de prolongement de métro...

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, je vous arrête ici. C'est parce que le temps est terminé.

Mme Boulet: D'accord.

La Présidente (Mme Doyer): Puis je le gère très, très serré. Quitte à ce que vous reveniez plus tard pour répondre...

Mme Boulet: Oui, c'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): ...dans un autre bloc, au député de Beauce-Nord. Alors, M. le député de Chomedey, c'est à vous.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Mme la ministre, M. Gauthier, M. Paquette et Mme Rouette qui vous accompagnent, qu'on voit lors de vos très belles annonces, et je vais y venir dans quelques secondes. Juste rappeler au député de Beauce-Nord que ce n'est pas juste Montréal et Québec pour le 0,015 \$, c'est les communautés, les CMM, la CMM ou la CMQ. Donc, c'est plus large que la ville de Montréal et plus large que la ville de Québec, c'est dans tout l'entourage...

Une voix: ...

M. Ouellette: Pardon?

M. Bergeron: Ça comprend Longueuil.

M. Ouellette: Effectivement, ça comprend Longueuil. Puis on pourrait même élargir jusqu'à Verchères, non? Non? Ah! ce n'est pas bon. O.K.

Une voix: Non, pas encore.

M. Ouellette: Pas encore.

M. Bergeron: ...Verchères fait partie de la CMM.

M. Ouellette: Bon. C'est pour ça qu'on n'en a pas entendu parler. Donc, merci d'être là. Merci d'être là. D'ailleurs, c'est à la page 201 du plan d'action budgétaire... économique et budgétaire du budget, et c'est très clairement... très clairement expliqué.

Agence métropolitaine de transport (suite)

Remplacement des voitures des trains de banlieue

M. Gauthier, je vais vous monopoliser pour les 20 prochaines minutes et je vais vous parler des trains de banlieue. Je suis très intéressé par tout ce qui touche les trains de banlieue. D'ailleurs, j'ai eu le plaisir, le 23 novembre 2009, lors d'un petit matin assez frisquet, de faire le voyage inaugural de la première rame de voitures multiniveaux qui a été mise en ligne sur la ligne Mont-Saint-Hilaire. Partir de la Gare centrale à Montréal avec les équipements existants, monter à Saint-Hilaire dans la noirceur et revenir dans les nouveaux wagons, on voit effectivement toute la différence. Et, à voir les gens qui attendaient sur les quais, partout, autant de Saint-Hilaire et à tous les arrêts du train, pour revenir à la Gare centrale, voir les sourires qu'il y avait dans les visages ce matin-là, je vous dirai que les gens ont aussi vu la différence. On va parler de la ligne de Saint-Hilaire, M. Gauthier, si vous n'avez pas d'objection, qui va être ma première question.

Train de banlieue de Dorion-Rigaud

Je veux aussi vous emmener sur la ligne Dorion-Rigaud, parce qu'il y a plusieurs interrogations des gens. Particulièrement, vous avez fait une annonce, là, tout

dernièrement, que vous fermiez un service ou que vous n'iriez plus desservir les gens de Rigaud, et il y a beaucoup d'interrogations. On a même un petit peu de... on a même un petit peu de questionnement qui se fait sur la ligne de Deux-Montagnes parce que les gens se disent: Bon, bien, s'ils ferment Rigaud, ils peuvent-ils, à un moment donné, fermer Deux-Montagnes? Ça n'a pas été compris... ça n'a pas été compris complètement par la population. Et je pense que c'est le bon exercice ce soir pour expliquer aux gens qui nous écoutent. Surtout qu'il n'y a pas de hockey, donc il va y en avoir beaucoup plus qui vont nous écouter.

Train de banlieue de Montréal—Blainville—Saint-Jérôme

Ma troisième question va être sur la ligne Blainville—Saint-Jérôme. Je suis un peu plus attaché à cette ligne-là, là, parce que, bon, professionnellement, j'ai travaillé beaucoup dans les Laurentides et, étant député parrain du comté de Prévost, j'entends beaucoup de commentaires sur cette ligne-là. Rassurez-vous, ils sont très bons, les gens sont très satisfaits du service de la ligne Montréal—Blainville—Saint-Jérôme. Ils se demandent, par exemple, quand est-ce qu'ils vont avoir leurs wagons, eux autres aussi. Ils se demandent: Est-ce que le service va augmenter? Parce que les stationnements incitatifs sont pleins partout. Et les gens veulent avoir l'opportunité, en journée, de pouvoir venir de Saint-Jérôme vers Montréal et ils se demandent si, en quelque part, ça peut être dans les plans de l'AMT.

Et je vous ferai grâce et je vous permettrai sûrement de nous parler de la gare de Mirabel, parce que je pense que vous en avez parlé lors d'une visite à Blainville le 17 mars, de toute l'histoire de la gare de Mirabel, donc, compte tenu du fait que ça fait partie de la ligne Montréal—Blainville—Saint-Jérôme.

Service Alerte-Train

Et, s'il nous reste du temps, j'ai besoin que vous me parliez... Parce que, l'an passé, c'était le paiement sur l'honneur, là, qui avait été une question... la question des citoyens. Cette année, la question des citoyens, c'est que vous avez mis en... vous avez mis en service... ou vous avez mis en application un nouveau service qui s'appelle Alerte-Train, dont j'entends beaucoup parler. Et j'apprécierais, pour le bénéfice de tous les gens qui nous écoutent aussi ce soir et pour le bénéfice des parlementaires, que vous nous informiez des détails de ce service-là.

Donc, je reviens à ma première question pour la ligne Saint-Hilaire, parlez-nous des nouvelles voitures et des nouveaux avantages de ces nouvelles voitures là. Et, sur l'ensemble du réseau, quand est-ce que tout le monde va en avoir?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Si vous me permettez, Mme la Présidente, j'aurais peut-être une question pour vous, pour le député, là. J'ai pris en note, là, je pense que vous avez huit questions pour moi. Voulez-vous que je les prenne en rafale, que je réponde aux huit questions ou...

● (21 h 10) ●

La Présidente (Mme Doyer): ...le temps. C'est le député qui vous arrêtera pour préciser, ou quoi que ce soit. Allez-y, M. Gauthier, comme vous pensez que ça... que c'est logique.

Remplacement des voitures des trains de banlieue (suite)

M. Gauthier (Joël): Alors, merci. Alors, effectivement, M. le député, on se rappelle qu'on était ensemble le 23 novembre dernier lorsqu'on a mis en service le voyage inaugural des nouvelles voitures de train de banlieue, les voitures multiniveaux. Alors, vous vous rappellerez qu'en décembre 2007 on octroyait un contrat pour la réquisition de 160 voitures de train à deux étages pour remplacer les vieilles voitures de train qui avaient plus de 40 ans d'âge. Puis je profite de l'occasion pour remercier la ministre des Transports, qui a travaillé fort avec nous, là, dans l'octroi de ce contrat-là et qui est financé... un projet de 386 millions financé à hauteur de 75 % par le ministère des Transports.

Alors, les nouvelles voitures sont en service depuis le mois de novembre. Ce sont des voitures, comme on le dit, multiniveaux, à deux étages, avec des sièges ergonomiques. Ils sont à la fine pointe de la technologie. Il y a de l'affichage à l'intérieur pour dire aux gens à quelle station ils sont, quelle est la prochaine station. Il y a des toilettes à l'intérieur des trains. Ça peut paraître banal, là, mais des toilettes à l'intérieur des trains, c'est une nécessité que nous demandaient nos passagers. Elles sont toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite, il y a des espaces qui sont prévus pour les personnes à mobilité réduite. Il y a des supports à vélos à l'intérieur, et les nouvelles voitures vont permettre l'utilisation du vélo.

Les nouvelles voitures nous permettent aussi... Puis vous l'avez dit tantôt, les clients qui ont vécu dans nos voitures de train de banlieue bâties à la fin des années soixante et qui circulaient encore, qui circulaient encore jusqu'à il y a quelques semaines, là, la comparaison... Je pense que c'est incomparable, la qualité du confort, la réduction du bruit et... Vous avez vu beaucoup de sourires le matin du 23 novembre, mais, moi, je peux vous dire que les messages qu'on reçoit au service à la clientèle, je n'ose pas les qualifier de dithyrambiques, là, mais nous n'avons pas reçu aucun message négatif. Au contraire, on reçoit des messages positifs quant à ces trains-là.

Et ils vont aussi nous permettre, parce qu'ils sont à deux étages, d'offrir, lorsque les 160 vont être déployés, 43 000 places assises de plus, quotidiennement, à nos usagers. Parce qu'un des reproches qu'on nous fait depuis plusieurs années, c'est que les trains sont victimes de leur succès, il y a trop de gens dans les trains, les gens sont debout. Dans certains cas, c'est même rendu des métros de surface. Donc, 43 000 places additionnelles assises qu'on va pouvoir offrir à nos usagers. C'est une augmentation de capacité de 70 %.

J'aurais presque le goût de vous dire: C'est le début d'une nouvelle ère. Et évidemment tous les commentaires positifs qu'on reçoit font en sorte que, sur les autres lignes, maintenant les gens nous demandent: À quel moment, on va recevoir nos nouvelles voitures? On a annoncé dès l'automne dernier le plan de déploiement. Donc, sur la ligne Saint-Hilaire, c'est complété, les 35 voitures... il y a 35 voitures neuves à deux étages. On a remplacé 32 voitures existantes à un étage par 35 à deux étages.

Le prochain déploiement va avoir lieu sur la ligne de Dorion-Rigaud. Alors, sur Dorion-Rigaud, la fin du printemps, début de l'été au plus tard, les nouvelles voitures vont être en service. Et, dans ce sens-là, là, ça fait partie du plan, puis on maintient les dates, puis c'est exactement comme ça avait été prévu. À l'automne, ce seront les gens

de la ligne de Blainville—Saint-Jérôme qui recevront les nouvelles voitures. Cet automne, à l'automne de cette année, à l'automne 2010, ce sont les gens de Blainville—Saint-Jérôme, suivi ensuite de la ligne de Delson-Candiac. Et finalement on va terminer par la ligne de Deux-Montagnes.

Et, Deux-Montagnes, c'est assez simple à expliquer pourquoi est-ce qu'on termine par Deux-Montagnes, parce que, comme je le disais au député de Beauce-Nord tantôt, c'est la seule ligne électrifiée au Canada, donc on ne peut pas les tirer avec des locomotives diesel. C'est une ligne électrique, donc il faut attendre de recevoir nos locomotives bimodes pour les mettre en service sur la ligne de Deux-Montagnes. Mais vous avez été en mesure de le constater, puis j'espère que vos collègues de l'Assemblée pourront utiliser ces nouvelles voitures là. Moi, je lance une invitation à tous les parlementaires, là...

Une voix: ...

M. Gauthier (Joël): ...à tous les parlementaires. Venez faire un tour dans ces nouvelles voitures là, vous allez les apprécier.

Train de banlieue de Dorion-Rigaud (suite)

Vous me questionniez tantôt sur... Le deuxième volet de votre préambule portait sur la ligne de Dorion-Rigaud, l'annonce de la terminaison du service au 30 juin prochain. Dans un premier temps, je vais corriger... je vais corriger votre affirmation: Nous n'avons pas annoncé qu'on mettait fin au service pour la ville de Rigaud le 30 juin prochain. La ville de Rigaud nous a envoyé une résolution nous disant qu'ils ne veulent plus du service à partir du 30 juin prochain. Nous, on est dans la business d'offrir du service de train, et les municipalités, partout sur le territoire, nous demandent de rajouter du service. C'est la ville qui est à la station terminale qui nous a dit: On veut mettre fin à l'entente de service de train.

Et la rationnelle derrière ça, c'est que Rigaud n'est pas membre du territoire de l'AMT. Donc, la ville de Rigaud ne contribue pas au fonds d'immobilisations pour financer les immobilisations. La ville de Rigaud ne contribue pas, ne contribue pas 0,015 \$ le litre sur l'essence. La ville de Rigaud ne contribue pas non plus aux 30 \$ sur les frais d'immatriculation. Et les maires des villes environnantes nous avaient demandé, au fil des dernières années... ils nous disent: Pourquoi, nous, nos villes, on contribue — la ville qui est voisine ou les villes voisines — pourquoi, nous, on contribue au fonds pour les infrastructures de l'agence, puis vous continuez à offrir un service à une municipalité qui est hors de votre territoire, qui ne contribue pas?

Alors, la seule demande qu'on a faite à Rigaud en décembre dernier, c'est de dire: Écoutez, nous, on est prêts à conserver le service de train de banlieue — d'ailleurs vous avez juste un train par jour, on est prêts à le passer à trois trains par jour — mais, en contrepartie de ça, vous allez contribuer au fonds d'infrastructures, comme le font les 82 autres municipalités du territoire. Puis la décision de la ville, la ville a fait une analyse, a fait un sondage, puis ont décidé de procéder... Ils vont créer un service d'autobus qui va rabattre les gens de Rigaud, le matin, vers la gare de Vaudreuil, plutôt que de conserver le service de train et avoir à contribuer au fonds d'infrastructures. Alors, c'est une

décision municipale, c'est la décision de la ville, on la respecte. S'ils changent d'idée... Nous, on ne démantèlera pas les voies ferrées, on va préserver l'avenir, là. Et, si jamais la ville voulait revenir sur sa décision et être membre du territoire de l'AMT, ça nous fera plaisir de continuer le service.

Train de banlieue de Montréal—Blainville—Saint-Jérôme (suite)

Quant à la ligne Blainville—Saint-Jérôme, vous m'avez demandé tantôt à quel moment... les gens sont satisfaits du service, mais à quel moment ils auront des wagons neufs. Alors, c'est dès cet automne, l'automne 2010, il y aura une nouvelle rame qui va être mise en service sur la ligne de Saint-Jérôme, des voitures multiniveaux.

Et les gens vous disent aussi qu'ils veulent avoir plus de trains, des trains de jour. Bien, je suis heureux, je suis allé... J'ai été, effectivement, à la Chambre de commerce de Blainville il y a quelques semaines et je faisais part des investissements qui s'en viennent dans le secteur. Le gouvernement du Québec, l'an dernier... Puis la ministre des Transports, suite à la crise des trains de banlieue qu'on a vécue à l'hiver 2009, nous a octroyé des budgets pour améliorer les infrastructures, un budget de 159 millions de dollars. À l'intérieur du 159 millions, il y a des sommes qui sont dévolues pour améliorer les infrastructures ferroviaires sur la ligne Blainville—Saint-Jérôme.

Donc, l'an prochain... Il y a une entente qui a été conclue avec le Canadien Pacifique. L'an prochain, on va doubler les voies ferrées sur le territoire de Laval, entre Saint-Martin et la rivière des Mille Îles, ce qui va nous permettre de pouvoir rajouter des services de train en période de pointe et... Parce que les gens nous demandent aussi, oui, des trains de jour, mais des trains en période de pointe.

Et, dans le 159 millions qui a été consenti par la ministre des Transports, il est aussi prévu qu'on change de système de signalisation entre Saint-Jérôme et Montréal. Le système de signalisation existant actuellement date de la Deuxième Guerre mondiale. Et, avec les nouveaux systèmes de signalisation, ça nous permet de réduire la durée de temps entre deux trains. Actuellement, entre deux trains, il y a minimum 30 minutes, et, dans certains cas, c'est 45 minutes, pour être sûr que les trains ne se rencontrent pas. Avec un système moderne de signalisation centralisée, ça va permettre de pouvoir réduire le temps entre deux trains, donc de pouvoir rajouter du service, et c'est ce que les gens nous demandent.

Il y a un autre aspect qui nous est demandé aussi par les maires, certains maires de votre secteur, sur la ligne de Blainville—Saint-Jérôme, c'est d'offrir des trains plus tard le soir pour que des gens qui vont au centre-ville, que ce soit au Centre Bell ou à des spectacles, puissent revenir à la maison avec un train de fin de soirée, et un train, là, qui partirait de la ville, là, vers 10 heures, ou du centre-ville de Montréal vers 10 heures, pour arriver vers 11 heures, 11 h 30. On a de la demande pour ça et on a de la demande pour des trains de week-end.

Et, nous, notre réponse est toujours la même. Il y a un partenariat qui s'établit avec les municipalités. Il n'y a rien de gratuit, il n'y a rien de gratuit, évidemment. Alors, s'il y a une volonté municipale de vouloir qu'on rajoute ces trains-là puis une volonté de contribuer en fonction de la Loi de l'AMT, là... Parce qu'il y a des recettes usagées, mais ça ne s'autofinance pas. Alors, actuellement, les villes paient 40 % des coûts d'exploitation. Dans un nouveau cadre

financier, ça pourrait être... déficit. S'il y a une volonté des partenaires municipaux à ce qu'on rajoute du service le soir puis les week-ends, ça va nous faire plaisir de le faire.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Juste avant... Probablement que, comme le soulignait à juste titre le député de Verchères, la nouvelle formule de partage financier pourrait sûrement aider la ville de Rigaud à revoir sa décision. Parce que je pense que c'est un service... surtout avec les nouveaux wagons, ça va être un service extraordinaire que vous allez être en mesure de donner à tous les citoyens de la région métropolitaine, puis je souhaite qu'ils regardent ça très... d'un autre oeil ou qu'ils le regardent dans le temps.

Service Alerte-Train (suite)

Mon service Alerte-Train, avant que j'aie aux stationnements incitatifs, parce que je vous en avais parlé l'an passé. On est rendus où, cette année, dans les stationnements incitatifs? Le service Alerte-Train, qui est une trouvaille extraordinaire, et j'aimerais ça que vous nous en parliez.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

● (21 h 20) ●

M. Gauthier (Joël): Oui, Mme la Présidente. J'avais omis, là... C'était votre dernier point. Effectivement, on a créé un service qui s'appelle Alerte-Train, un service qui est gratuit pour les usagers. Les gens n'ont qu'à s'inscrire sur notre site Internet et ils nous identifient les deux trains qu'ils peuvent prendre le matin, les plus probables, puis les deux trains de retour, et nous, par service Texto ou service SMS, là, dépendamment des générations à qui on parle, lorsqu'il y a une perturbation de service, on envoie gratuitement... — puis il n'y a aucun coût pour l'utilisateur, on assume, l'AMT assume les coûts — on envoie par SMS, là, une alerte disant: Votre train sera en retard de cinq ou de six minutes. Et je vous dirai qu'en période hivernale, lorsqu'il fait moins 25, moins 30 l'hiver, puis les gens sont sur le quai, là, au vent, de pouvoir savoir que le train, là, va avoir cinq minutes de retard, là... Les gens demeurent dans leurs autos ou vont dans les abris et ils ne sont pas pris, là... ils ne sont pas pris à être au froid.

Et c'est un très grand succès. Je vous dirai qu'on est rendus à plus de 6 300 abonnés, et on estimait, là, nos études initiales, là, on pensait avoir entre 3 000 et 4 000 usagers, on dépasse de plus de 50 %. Et il y a des gens de Toronto qui sont venus nous voir parce qu'ils veulent connaître comment on a fait la recette. Il y a d'autres autorités de transport de la région métropolitaine qui nous approchent pour adhérer à notre système d'alerte. Et je vous dirai que la réaction, la réaction des clients, des usagers est excellente à ce service-là. C'est un service qui... on est très heureux de l'avoir mis en place et qui va très, très bien. Puis, comme je vous disais, il y a plus de 6 300 usagers déjà d'inscrits. C'est gratuit. Si jamais vous connaissez des utilisateurs de train, ils n'ont qu'à venir sur notre site Internet, et aller sur Alerte-Train, et s'inscrire, et on assume tous les coûts.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Je vais passer au député de Verchères.

Capacité des infrastructures de la Gare centrale

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais revenir sur le sujet qui nous intéressait avant cette longue interruption, à savoir la navette aéroportuaire, la navette, la desserte de l'ouest, la capacité de la Gare centrale, les rénovations de la gare Lucien-L'Allier, toute cette problématique.

Je dois vous dire, M. Gauthier, que vous m'avez fait dresser ce qu'il me reste de cheveux sur la tête en parlant du fait que la Gare centrale ne pourrait accueillir, à toutes fins utiles, que les navettes aéroportuaires, n'a pas la capacité pour accueillir la desserte de l'ouest. Et là, moi, comme député de la Montérégie, j'hallucine un petit brin parce que normalement le projet de SLR qui est dans l'air puis qu'on a l'air d'avoir oublié, là, il est supposé aboutir là, là, à la Gare centrale. Y a-tu de la place pour accueillir ça aussi, là, compte tenu de la capacité limitée dont vous venez de nous faire part, là?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Oui. Alors, merci, Mme la Présidente. Lorsque j'ai parlé de la capacité limitée pour les trains de l'ouest, en provenance de l'ouest, ce n'est pas la capacité à la Gare centrale, c'est la capacité des infrastructures. Entre Lachine et la Gare centrale, il faut passer près du complexe Turcot, mais ensuite il faut aller dans Pointe-Saint-Charles, dans un milieu qui est déjà bâti, et il y a... Par le nombre de trains, là, les 120 trains de la navette aéroportuaire, c'est la capacité de l'infrastructure ferroviaire qui ne peut pas accueillir les trains de banlieue mais juste la navette. Donc, ce n'est pas la Gare centrale, c'est les infrastructures ferroviaires, particulièrement dans le secteur Pointe-Saint-Charles.

Par contre, votre...

M. Bergeron: ...sur la ligne du CN ou sur la ligne du...

M. Gauthier (Joël): C'est sur la ligne du CN. O.K. Il n'y a pas de problème de capacité sur la ligne du CP.

Par contre, sur la capacité de la Gare centrale, vous ouvrez... votre question ouvre la porte, là, à d'autres choses. Lorsqu'on planifie d'améliorer les services de train puis la desserte aéroportuaire, on ne planifie pas un projet qui est à court terme, il faut avoir un peu de vision, là, puis il faut avoir de la vision puis regarder qu'est-ce qui est dans les cartons qui peut survenir.

Nous, on prévoit d'augmenter... L'AMT utilise déjà 60 % de la Gare centrale. L'autre 40 % est utilisé par Via Rail. Nous, on prévoit augmenter la capacité, dans les cinq prochaines années, de nos trains de 44 % à la Gare centrale. Le Blainville—Saint-Jérôme serait branché dans le tunnel Mont-Royal et aurait comme destination la Gare centrale. Il va y avoir plus d'utilisation de la Gare centrale par le train de l'Est qui s'en va à la Gare centrale. On va rajouter du service sur le Deux-Montagnes. On prévoit augmenter de 44 %, pour les trains de banlieue uniquement existants, les lignes existantes.

Via Rail reçoit des subventions importantes, au cours des derniers mois puis des deux, trois dernières années, du gouvernement fédéral pour augmenter ses services de train entre Montréal-Ottawa, Montréal-Toronto, on parle de

près de 40 % d'augmentation de ses trains, et des trains... d'augmentation de trains Montréal-Québec. Alors, juste là, Via Rail, je pense, va augmenter sa... va augmenter le nombre de trains de 25 %. Alors ça, c'est pour des services existants.

Dans la planification à moyen puis à long terme, le SLR, qui doit desservir la Rive-Sud de Montréal vers le centre-ville, on lui prévoit comme terminal la Gare centrale. Puis, dans un éventuel train rapide qui desservirait Québec-Montréal-Ottawa-Toronto-Windsor, on prévoit aussi que ce serait à la Gare centrale. Donc, dans la planification qu'on fait actuellement, il faut tenir compte des projets, des projets qui pourront se réaliser.

Et, nous, je ne vous cacherai pas qu'on a quelques réserves à l'effet qu'on utilise la formule premier arrivé, premier servi. Si on veut avoir une vision complète des déplacements dans la région métropolitaine, il faut tenir compte des nouveaux services de trains de banlieue qui vont aller à la Gare centrale, il faut tenir compte de l'augmentation des services de Via Rail, mais il faut aussi tenir compte du SLR, il faut tenir compte d'un éventuel train à grande vitesse. Et, nous, on pense que deux gares à deux coins de rue de différence, si on veut améliorer la desserte dans l'Ouest-de-l'Île puis on veut amener des gens d'affaires vers le centre-ville de Montréal sans compromettre la capacité de développement de la Gare centrale, bien on pense que les deux gares, la gare Windsor puis la Gare centrale, peuvent cohabiter.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Si je comprends bien, c'est ce qui explique, entre autres, mise à part la capacité de la ligne du CN elle-même, la capacité limitée de la Gare centrale, c'est ce qui explique vos réserves, dans une planification à long terme, de faire aboutir la navette aéroportuaire là, entre autres.

M. Gauthier (Joël): M. le député... M. le député, je veux qu'on se comprenne bien, là, nous sommes favorables à une desserte aéroportuaire rapide entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport Montréal-Trudeau. Et, dans cet axe-là, il y a aussi une croissance importante de population dans l'Ouest-de-l'Île puis le secteur Vaudreuil-Soulanges, les trains sont saturés, il n'y a plus de capacité. Le plus gros client du CP, c'est le port de Montréal, qui... Vous avez vu les chiffres, là, qui sont sortis hier ou avant-hier, il y a une croissance du trafic. Il y a une collision qui s'en vient entre le passager puis la marchandise. Il n'y a plus de capacité, il faut créer des nouvelles... il faut créer des nouvelles infrastructures dédiées.

Mais, sur le fond de la question, à savoir: Est-ce qu'on doit avoir une navette aéroportuaire pour le centre-ville?, nous, on est d'accord si c'est jumelé à un accroissement du transport vers l'Ouest-de-l'Île puis Vaudreuil-Soulanges. Puis le seul débat qui demeure actuellement, puis on espère que les études qui vont être rendues publiques en juin... c'est la gare terminale au centre-ville, à quel endroit va être la gare terminale.

Reconstruction du pont Champlain, à Montréal

M. Bergeron: ...bien compris, effectivement. Justement, puisqu'on parle du SLR, peut-être une réponse... une question rapide à Mme la ministre. L'appel d'offres pour la réalisation de l'étude, là, concernant la restauration ou la reconstruction du pont Champlain, lancé en juin dernier,

devait être terminé dans un horizon de un an. C'est donc dire que, techniquement, on devrait arriver avec un résultat au cours des prochaines semaines. Où est-ce qu'on en est? Quel est l'échéancier? Qui a été mandaté finalement pour réaliser cette étude? Est-ce qu'on a déjà une version préliminaire de cette étude? Est-ce qu'on commence à avoir une idée d'où est-ce qu'on s'en va par rapport à ça?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Si vous me permettez, je vais laisser le sous-ministre adjoint dans la région de... bien, de l'Ouest-de-l'Île, là... de la région de Montréal et de l'Ouest du Québec, répondre...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je vais vous demander de vous nommer, votre fonction, même si la ministre vient de la donner.

M. Gagnon (Jacques): Merci, Mme la Présidente. Alors, Jacques Gagnon, sous-ministre adjoint, Direction générale de Montréal et de l'Ouest.

Alors, pour répondre à M. le député, effectivement, l'étude a été lancée. Vous savez qu'elle est pilotée par le gouvernement fédéral, à laquelle on collabore évidemment, mais c'est selon le processus d'octroi du gouvernement fédéral. L'étude s'est amorcée déjà il y a quelques mois. Elle est en cours. Donc, elle a été accordée à un consortium dont j'oublie... un des noms, c'est BPR, BPR, CIMA, et un fournisseur de services français, Egis, je pense, là, qui est spécialisé dans les constructions de ponts et surtout dans les constructions de tunnels. Donc, c'est un consortium BPR, CIMA, Egis de France.

Donc, l'étude est en cours. Elle est amorcée donc depuis quelques mois, devrait se compléter d'ici peut-être un autre six mois. On avait prévu entre 12 et 18 mois, dépendant de l'orientation qui sera donnée aux divers scénarios qui sont en cours actuellement. Et vous comprendrez qu'à la toute dernière minute il avait été ajouté, dans cette étude-là, l'idée d'investiguer la possibilité de construire un tunnel en lieu et place du pont, du pont Champlain. Alors, ça a rendu les scénarios à analyser un peu plus... un peu plus étendus, et il est possible qu'il y ait un léger délai dans l'échéancier qui avait été annoncé. Mais l'étude va bien. Donc, elle est amorcée déjà depuis quelques mois, et on espère avoir les résultats dans les prochains six mois.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Donc, on peut présumer que ça va... on va avoir une réponse incessamment?

● (21 h 30) ●

M. Gagnon (Jacques): En fait, l'objet de l'étude, c'est d'abord d'analyser la préfaisabilité de la reconstruction du pont Champlain ou d'un pont en remplacement du pont Champlain, qui pourrait éventuellement... qui devrait et qui pourrait éventuellement comprendre un corridor réservé pour le transport collectif, corridor qui pourrait aussi accommoder un SLR éventuellement. Je viens d'évoquer le fait qu'il a été ajouté, dans l'ensemble des scénarios sous étude, l'examen d'un tunnel. Évidemment, un tunnel en souterrain, ça ne comprend pas les mêmes caractéristiques et ça pourrait influencer les résultats de l'étude, mais, à la

volonté du fédéral, on a accepté qu'il y ait ce scénario-là d'ajouté parce qu'on voulait essayer de regarder l'ensemble, le spectre de l'ensemble des scénarios qui sont possibles.

Alors, tout demeure possible. Encore une fois, c'est une étude de préféabilité donc qui devrait conclure à la possibilité ou non de reconstruire un nouveau pont Champlain en remplacement de celui-là, en parallèle, tout en maintenant celui-là en fonction. C'était l'objectif qui était privilégié à l'origine. Donc, au terme de cette analyse-là, on aura une meilleure idée du scénario ou des scénarios qui sont possibles. Alors, d'ici quelques mois on devrait être en mesure de vous annoncer des... une suite à cette étude-là sur la base des scénarios qui auront été retenus.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bien, c'est parce que quelques mois, ça peut être deux, comme ça peut être 12, comme ça peut être 36. On a-tu... on peut-u avoir une idée un petit peu plus précise d'où est-ce qu'on s'en va avec ça, là?

M. Gagnon (Jacques): Je ne peux pas vous répondre précisément sur l'échéancier ultime qui a été arrêté, mais on avait prévu à l'origine une étude entre 12 et 18 mois. Alors, il est probable qu'on va se rendre à 18 mois, ce qui nous amènerait très probablement dans un horizon de six à huit mois supplémentaires, à partir d'aujourd'hui.

Agence métropolitaine de transport (suite)

Centres d'entretien du matériel roulant

M. Bergeron: C'est plus clair. Merci. J'aimerais aborder la question des centres d'entretien de l'AMT, puisqu'on sait que l'entente avec le CP et le CN pour l'entretien du matériel roulant de l'AMT doit venir à échéance, si je comprends bien, d'ici les prochaines semaines, la fin juin. L'année dernière, vous nous disiez que vous avez ramené votre choix sur deux sites. Le site Sortin, dans le secteur de Lachine, vous procédiez alors à la signature d'une offre d'achat avec le CP. Vous aviez déjà sécurisé le site et procédé à la signature d'une offre d'achat acceptée par le CP.

Sur le site de Pointe-Saint-Charles, vous aviez toutefois une difficulté avec le propriétaire du terrain, car vous ne vous entendiez pas sur la valeur de ce terrain. Le gouvernement du Québec devait émettre une réserve foncière pour protéger le terrain et procéder par voie d'expropriation, qui était en processus à ce moment-là, disiez-vous. Vous souligniez également l'urgence de la situation et le fait que tout était prêt pour procéder rapidement à la construction des bâtiments. Tout ce qu'il manquait à l'époque, il y a un an, était de s'assurer de finaliser le dossier au point de vue financier.

Dans le PTI 2010-2011-2012, daté du 6 novembre 2009, on lit que ces sites sont toujours en attente d'une décision gouvernementale. Ma question, fort simple: Où est-ce qu'on en est avec ces décisions gouvernementales, ces autorisations gouvernementales?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Je vais laisser la parole à M. Gauthier, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, effectivement, M. le député, il y a des contrats d'entretien qui viennent à échéance au cours des prochains jours, là. On parle du 30 juin prochain. Alors, en ce qui concerne le CP, le contrat ne sera pas renouvelé avec le CP. On est allé en appel d'offres l'automne dernier et on a attribué un contrat à un nouveau fournisseur, qui s'appelle Bombardier Transport, qui va offrir le service d'entretien des trains sur le réseau CP, donc, pour les trois prochaines années.

Le site est sécurisé. Il est non seulement sécurisé sur le CP, il est acheté, il est la propriété de l'AMT depuis fin novembre, début décembre derniers. Il y a des travaux de séparation de cours pour créer... — pour qu'on soit autonome, là, on sépare la cour du CP de la cour de l'AMT — qui sont actuellement en cours et qui vont être terminés au début juin. Donc, il y aura une autonomie complète, au niveau du site, pour le réseau CP. Et, comme je vous disais, Bombardier Transport a gagné par appel d'offres le contrat pour entretenir les trains du réseau CP pour les trois prochaines années. Ça débute le 1er juillet prochain.

Il reste la construction du site, maintenant, sur le réseau CP, là, sur la cour Sortin, là, qu'on va appeler maintenant la cour Lachine. Les plans sont prêts. Le devis de performance est prêt. On a fait un plan d'affaires, tel que le prévoit la Politique-cadre de gouvernance des grands projets. Il a été déposé à Infrastructure Québec. Infrastructure Québec a émis un avis de pertinence disant que c'était un projet qui pourrait être accessible pour un mode de réalisation qui ne soit pas conventionnel. On parle, dans ce cas-ci, d'un clés en main, là, ou d'un «design build», dans le terme anglais. On a des discussions fort avancées avec une société d'État du gouvernement fédéral, la société P3 Canada, qui contribuerait financièrement jusqu'à un maximum de 25 % des coûts du projet.

Alors, ce dossier-là, il va très bien. Les discussions sont très avancées avec le fédéral. Et, si le gouvernement du Québec nous autorise à lancer l'appel de qualification cet automne, ce centre-là pourrait être construit puis être... terminer d'être construit en 2012 et être opérationnel en 2013. Donc, à la fin du contrat de Bombardier pour l'entretien des trains, on pourrait avoir le nouveau site en ce qui concerne Lachine, le réseau CP.

En ce qui concerne le site Pointe-Saint-Charles, sur le réseau CN, la ministre des Transports nous a émis, par décret du Conseil des ministres, une autorisation d'expropriation. L'expropriation a été contestée... le droit d'expropriation a été contesté par le propriétaire du terrain. Il s'est désisté de sa contestation, si je ne m'abuse, en décembre dernier et là il conteste maintenant l'indemnité devant le TAQ, le Tribunal administratif du Québec. Je pense que l'audition est prévue pour le mois de juin. Alors, le terrain est sécurisé par un décret d'expropriation. Ce qu'il nous reste à faire maintenant, c'est de sécuriser le financement pour la construction proprement dite du site d'entretien.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bien, j'aurais le goût de poser la même question parce que M. Gauthier nous a dit «si le gouvernement nous autorise». Est-ce que le gouvernement va vous autoriser?

M. Gauthier (Joël): Bien, sur le site Lachine, moi, je vous dirai que les discussions vont bon train. Là, on siège... On a des discussions très avancées avec P3 Canada, une société fédérale. On siège avec Infrastructure Québec, il y a des représentants du ministère des Transports du Québec qui siègent avec nous et l'AMT... Et, moi, je suis assez confiant, là, qu'on va pouvoir lancer l'appel de qualification dès cet automne, là.

M. Bergeron: La ministre peut nous confirmer ça?

Mme Boulet: Oui, oui, tout à fait. Bien, regardez, ce qu'on...

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: ...ce qu'on avait demandé à M. Gauthier, Mme la Présidente, c'est de nous trouver un montage financier qui pouvait répondre à la capacité de payer également du gouvernement, et c'est ce qu'il vient de vous démontrer, qu'ils sont allés voir le fédéral, qu'il y a un exercice qui a été fait. On a trouvé un partenaire qui était prêt à payer 25 %. Donc, le montage financier reste à ficeler et à terminer, et après il sera déposé.

Mais il y a toujours eu cette ouverture-là. Si ça n'avait pas été de cette vision-là, on n'aurait pas acheté le terrain. Alors, on a acheté le terrain et on a conclu des ententes parce que, dans une vision à moyen et à long terme, on savait qu'on aurait besoin, nous, ou — quand je dis «nous» — que l'AMT aurait besoin de ses propres sites d'entretien.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, madame...

Mme Boulet: Alors, c'est...

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

Mme Boulet: L'achat du terrain s'est fait dans ce contexte-là. Mais évidemment les centres d'entretien, c'est quelques centaines de millions de dollars, si je ne me trompe pas. Donc, considérant que c'est des montants quand même importants, ce qu'on avait demandé à l'AMT, c'est de voir s'il ne pouvait pas y avoir des partenariats, avec le fédéral notamment, et c'est le travail qui se fait actuellement.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oui. Bien, c'est parce que, si je reprends les échanges de l'année dernière, c'était déjà urgent l'année dernière, puis j'ai comme l'impression qu'on est à peu près au même point cette année que nous l'étions l'année dernière.

On parle effectivement de plusieurs centaines de millions, je vais y revenir dans un instant, mais simplement une question technique: Par rapport au site de Lachine... pas Lachine, mais Pointe-Saint-Charles, est-ce qu'on peut penser éventuellement à un montage financier analogue à celui auquel vous êtes parvenus pour le site de Lachine?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, il y avait urgence à l'an dernier, là, puis l'urgence a été... La plus grande urgence était avec le Canadien Pacifique, qui nous avait annoncé qu'il ne

souhaitait pas renouveler, puisque notamment il avait des problèmes de main-d'oeuvre. Alors, cette urgence-là a été réglée. On est allé en appel d'offres, je pense que c'était en octobre ou en novembre dernier, puis on a octroyé un contrat à Bombardier Transport. Bombardier Transport fait l'entretien de nos trains pour le CP à partir du 1er juillet. Et, le montage financier, comme je vous disais, les discussions sont fort avancées avec P3 Canada. Ce montage financier là est réglé, est réglé en très grande partie. Et, moi, je suis très confiant que, pour l'aspect de sécuriser le financement du gouvernement du Québec, là, que ça va bien aller.

Quant à Pointe-Saint-Charles, un, on n'a pas encore la propriété du fonds de terrain, mais notre contrat d'entretien vient à expiration avec CN le 30 juin prochain. Les discussions sont déjà engagées avec l'AMT puis le CN pour renouveler ce contrat-là à court terme, court terme étant sur une période de trois à quatre ans, pour nous permettre, dans l'intervalle, de pouvoir finaliser le dossier. On va essayer évidemment de déposer, dans une ronde supplémentaire de financement de P3 Canada, un dossier similaire à celui qu'on a déposé pour le centre de Lachine, et à faire le montage financier.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

● (21 h 40) ●

M. Bergeron: Mme la Présidente, selon le PTI 2010-2011-2012, le projet dans son ensemble est évalué à 355 millions de dollars. Le projet de Lachine est estimé à 119 millions, celui de Pointe-Saint-Charles, à 236 millions. L'échéancier prévoit le début des travaux de construction en 2010 et leur parachèvement en 2013, en procédant en deux étapes, soit le centre de Lachine dans un premier temps, suivi par celui de Pointe-Saint-Charles. Si on prévoit le début des travaux de construction en 2010, vous nous avez dit que le PTI 2010-2011-2012, là, c'était fini, les prévisions optimistes, c'est supposé être plus réaliste, est-ce que, le début des travaux, on peut l'estimer en 2010, compte tenu du fait que votre PTI est supposé être beaucoup plus réaliste que les précédents?

Et je reviens justement au PTI précédent, puis j'imagine que vous allez me répondre que c'est parce qu'on était d'un optimisme débridé à l'époque, là, mais le PTI 2009-2010-2011 estimait les coûts de réalisation de ces installations d'entretien, de façon préliminaire, à 123 millions. L'échéancier prévoyait le début des travaux de construction en 2010 et leur parachèvement en 2011. Là, on parle de début des travaux en 2010 et d'un parachèvement en 2013.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, vous allez avoir votre réponse à l'autre bloc de temps. Monsieur...

M. Bergeron: Non, non, mais il va donner la réponse tout de suite, puis on enlèvera ça sur le prochain...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, puis on va couper... C'est votre choix.

M. Bergeron: ...cohérence.

La Présidente (Mme Doyer): C'est votre choix. C'est votre choix, M. le député. M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Je peux répondre? Alors, M. le député, les deux centres d'entretien, le budget total et prévu

est effectivement de 356 millions. 119 millions pour le centre Lachine. Et, comme je vous ai dit tantôt, le centre Lachine, parce qu'il va être réalisé dans une formule clés en main, «design build», on doit, en vertu de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets, obtenir l'autorisation du Conseil des ministres. Et, si on a une autorisation du Conseil des ministres, on va être en travaux dès cet automne, pour une réalisation en 2012, 2012-2013.

Quant au projet de Lachine, bien... pas de Lachine, mais de Pointe-Saint-Charles, évidemment on ne pourra pas débiter un projet si on n'est pas autorisé et si le financement n'est pas en place, là. Alors, il y aura un décalage. Mais, dans les coûts du projet, il est déjà prévu des contingences puis des réserves pour inflation, puis il y a des contingences. Mais ce projet-là ne débitera pas s'il n'a pas reçu l'aval ou l'autorisation.

Quant au budget, vous avez fait référence à un PTI antérieur qui parlait de 123 millions puis des travaux qui se terminaient en 2011. Il faut savoir que depuis l'automne 2007, là, notre flotte a radicalement changé. On a des acquisitions de 160 voitures de train additionnelles. Donc, on a élargi la flotte. Il a fallu élargir ou agrandir aussi les centres d'entretien pour nous permettre d'accueillir la nouvelle flotte puis les nouvelles locomotives. Et, dans ce sens-là, c'est pour ça qu'il y a eu une augmentation des budgets.

Il y a aussi eu... Dans le site Pointe-Saint-Charles, ce qui a été prévu, c'est d'électrifier, d'électrifier la voie ferrée entre la Gare centrale puis Pointe-Saint-Charles pour s'assurer qu'on puisse circuler en électricité.

Donc, grossissement de la flotte de trains de banlieue par l'autorisation de 160 voitures additionnelles de train, donc il faut agrandir les centres d'entretien pour accueillir la nouvelle flotte, qui est notre flotte moderne qu'on va avoir; les 20 nouvelles locomotives bimodes; et en plus on électrifie la voie ferrée entre la Gare centrale puis Pointe-Saint-Charles pour s'assurer de ne pas créer de pollution, puis etc. Donc, c'est ce qui explique qu'on ait revu les budgets pour ces projets.

M. Bergeron: Début des travaux en 2010?

M. Gauthier (Joël): Pour le site Lachine, si on a l'autorisation en vertu de la politique-cadre des... pour Lachine, oui, oui, des travaux en 2010.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. M. le député de Chomedey.

Train de l'Est (suite)

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. On vous occupe, M. Gauthier, ce soir. Je vais encore passer un autre bloc avec vous, là. On profite de votre passage aux crédits pour nous aider à éclaircir un peu le terrain.

Je retourne au train de l'Est. Mon collègue de Beauce-Nord est allé faire un petit tour quand il nous a parlé de son enfance et de ses tramways à Montréal. Je veux retourner, Mme la Présidente, particulièrement sur le train de l'Est parce que, je regardais, en réponse à une question du député d'Orford tantôt, sur le Bureau de projets des métros, vous parliez que l'étude de faisabilité, si on peut dire, sur la ligne bleue, donc vers l'Est de Montréal, était peut-être un petit peu plus avancée, qui pourrait aider l'Est de Montréal particulièrement à avoir des infrastructures adéquates.

Parce que, le matin, ce n'est pas toujours rose, à partir de Repentigny, très, très loin, pour rentrer à Montréal, là, à partir de 5 h 30 le matin, c'est pare-chocs à pare-chocs, et c'est de même tous les matins.

Quand on parle du train de l'Est, c'est sûr, ça avait été annoncé il y a déjà quelque temps, il y a eu des audiences du BAPE, et le scénario qui a été retenu va consister à aménager des installations, là, sur les emprises du Canadien National sur l'île de Montréal puis à construire une nouvelle voie ferrée entre Repentigny puis Mascouche. C'est sûr que ça avait fait consensus, le train de l'Est. D'ailleurs, je me souviens très bien, au mois d'octobre 2009, les maires de ce coin-là étaient tous sortis parce qu'ils voulaient que le train passe par Laval. Il y avait une coalition, à l'époque, qui voulait faire passer le train par Laval, et les maires qui étaient pour bénéficier du train de l'Est étaient sortis en voulant dire qu'ils ne voulaient pas que ça retarde le projet. Ça a fait couler beaucoup d'encre au cours des derniers mois, et finalement, le 16 février, la ministre annonçait que le certificat d'auto... d'auto... d'autorisation de réalisation — probablement le thé vert, M. le député de Verchères, vous ferez attention — le certificat d'autorisation de réalisation avait été décerné par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et qu'on pouvait aller de l'avant dans ce dossier-là.

C'est une bonne nouvelle pour les résidents de l'Est de Montréal. Mais, vous savez, en partant du moment où vous l'annoncez, là, wouh! L'Assomption lève la main, Joliette lève la main, ils en veulent un morceau. Une chance, on n'est pas rendu à Orford encore. Mais on est dans l'est. Parce qu'on a fait référence tantôt à ce qu'on pourrait peut-être amener des trains ou... des trains de banlieue dans le coin d'Orford. Mais il y a effectivement eu... et vous avez eu, je pense, M. Gauthier, des discussions avec la mairesse de L'Assomption et des gens du coin, là-bas, pour peut-être un prolongement ou une phase, sauf que, là, ça insécurise un peu les gens de Laval, qui se disent: Bon, vous voulez aller à L'Assomption puis à Joliette; nous autres? Parce que vous n'êtes pas sans savoir qu'il y avait plusieurs démarches qui se faisaient en ce sens-là.

C'est sûr que, le train de l'Est, on a parlé d'électrification, il y en a peut-être une partie qui va être électrifiée, là, puis l'autre partie va être sur un autre mode. Et j'aimerais aussi que vous nous informiez...

Parce qu'il y avait à l'époque la problématique de General Dynamics. Vous allez la régler comment? Il y avait la problématique aussi d'Inter Propane. Vous allez régler ça comment? Inter Propane, qui était à Mascouche, là, toujours dans l'installation du train de l'Est. Ça fait que je veux vous entendre, M. Gauthier. On est rendu où dans l'état de situation pour les étapes à venir concernant le train de l'Est? Puis on va-tu avoir le nouveau matériel roulant sur la ligne du train de l'Est aussi? Ça fait que c'est ce que c'est qu'on veut savoir ce soir.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier...

M. Ouellette: Et vous n'oubliez pas L'Assomption puis Joliette. Très important.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

● (21 h 50) ●

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la Présidente. Alors, effectivement, c'est un dossier qui est actif, c'est un dossier qui va bien, le dossier du train de l'Est. Les travaux

sont déjà débutés sur le tronçon de Montréal, et ils étaient débutés depuis l'an dernier. Alors, doublement des voies ferrées, tous les travaux ferroviaires sont déjà en cours.

Le 16 février dernier, on obtenait le CAR, le certificat d'autorisation et de réalisation, et, dans le certificat d'autorisation puis de réalisation pour le projet qui... Le projet qui était sous étude au BAPE, là, c'était juste la portion nord, là, entre Charlemagne, et Repentigny, et Mascouche. Et le CAR nous assujettit à 18 conditions qu'on va remplir puis qu'on est en train de remplir.

Parmi ces 18 conditions, pour le secteur de L'Assomption, on nous demande de produire, pour décembre 2010, auprès du ministre de l'Environnement, du Développement durable et des Parcs, une étude à jour sur l'achalandage et le potentiel, et nous le ferons. C'est déjà enclenché, ça faisait déjà partie de nos budgets. Alors, pour le secteur de L'Assomption, je vous dirai qu'on est déjà à remplir les conditions que nous imposait le BAPE. J'ai moi-même rencontré la mairesse, la nouvelle mairesse, Mme Francoeur, au cours des dernières semaines. On a parlé d'aménagement d'un stationnement incitatif pour les gens de L'Assomption et on a parlé du dossier du train.

Le dossier du train de l'Est, j'ai dit tantôt, je pense que c'était en réponse au député de Beauce-Nord, que c'est un dossier qui va bien, donc on n'en entend pas parler. On est déjà en construction, comme je vous disais, sur le territoire de Montréal. Les appels d'offres pour la construction de certaines gares ont été lancés en mars dernier, ils vont ouvrir ce vendredi, vendredi de cette semaine. Et, le tronçon qui est à l'intérieur de l'autoroute 640, l'appel d'offres devrait être lancé avant l'été, pour être en travaux soit à la fin de l'automne ou au début du printemps prochain.

Parmi les 18 conditions que nous ont demandé le BAPE de réaliser, il faut que toutes les infrastructures, dans le nouveau tronçon de 12,9 km de voie ferrée qui va être construit entre Repentigny et Mascouche... doivent être prêtes à recevoir une éventuelle électrification. Alors, je vous rassure, les mises à la terre, tout ce qui va devoir être fait, la journée que l'électrification pourra être autorisée, il n'y aura pas à refaire ces travaux-là, c'est déjà prévu dans le projet, ce qui fait en sorte qu'on a amendé le budget pour faire face aux conditions imposées par le BAPE.

Vous avez parlé... vous m'avez parlé de... il y avait une problématique avec General Dynamics. Je suis heureux de vous dire qu'il n'y a plus de problématique avec General Dynamics. Une entente qui est intervenue l'hiver dernier avec eux, avant l'émission du CAR, là, en février, alors une entente qui est à la satisfaction non seulement de General Dynamics, mais de Ressources naturelles Canada, qui émet les permis, là, pour les usines en semblable matière, les usines d'explosifs. Donc, il y a un mur de terre qui va être construit. La propriété du fonds de terrain où circulera le train de banlieue n'appartiendra plus à General Dynamics, va appartenir à l'agence. Tout le dossier de General Dynamics a été réglé, au même titre que...

Vous faisiez référence à Inter Propane. Je veux juste vous dire, avant même que le BAPE rende public son rapport, parce qu'il en avait été question lors des audiences, on avait eu des discussions avec la ville de Mascouche, et la situation d'Inter Propane a déjà été réglée. Alors, tout ça pour vous dire qu'en ce qui concerne Inter Propane on a fait tous nos aménagements en dehors des rayons de sécurité. Il fallait être plus loin que 270 mètres, alors, tel que proposé par l'expert du BAPE, et c'est déjà prévu comme ça, et ça va très bien.

On prévoit être en service à l'été 2012. Et, oui, pour répondre à votre question, la ligne, lorsqu'elle sera mise en service — puis c'est un service qui est très attendu par la population — ce sera avec du matériel roulant neuf, alors des trains neufs à deux étages, des multiniveaux, et des locomotives neuves, là, des locomotives bimodes.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Donc, du matériel neuf. On a parlé d'électrification. Est-ce qu'on va avoir sensiblement le même matériel que sur la ligne de Deux-Montagnes ou c'est complètement différent?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): ...non et oui. Ce sera du matériel comme aura la ligne Deux-Montagnes, avec le nouveau matériel roulant qu'on déploiera sur Deux-Montagnes. Alors, ce sera des voitures à deux étages, multiniveaux, comme vous avez circulé au mois de novembre, mais tirées par des locomotives bimodes, donc des locomotives qui peuvent circuler uniquement à l'électricité ou au diesel pour les sections qui ne sont pas électrifiées.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Vous avez lancé tantôt l'invitation à tous les collègues pour aller voir vos nouvelles... vos nouveaux wagons, et je pense que je vais vous prendre au mot et je vais vous céder une visite avec le député de Verchères, on va faire ça ensemble, pour qu'effectivement il puisse se rendre compte des choses extraordinaires qui se passent et de l'excellence, de l'excellence aussi de ces nouveaux wagons.

Je veux que vous me parliez de protection de l'environnement sur le train de l'Est. C'était une grosse... c'était une grosse... une préoccupation, parce que vous avez dit tantôt: On parle beaucoup des 18 recommandations du BAPE. Vous dites que vous êtes en train de regarder ça aussi. Vous avez oublié de me parler de la gare de train de L'Assomption puis de la poursuite peut-être vers Joliette.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, dans un premier temps, M. le député de Chomedey, je vous dirai que je suis heureux de constater que vous transmettez l'invitation au député de Verchères. Mais, si vous me permettez, moi, je voudrais la transmettre aux 125 parlementaires de l'Assemblée. Puis il y a des précédents. Lorsqu'on faisait la construction du métro de Laval, on a fait des groupes, là, des groupes de députés qui venaient visiter. Alors, vous êtes les bienvenus, et on va trouver une façon d'inviter tous les parlementaires à venir visiter les nouvelles voitures multiniveaux.

Pour L'Assomption, il y a... Comme je vous disais, j'ai rencontré, au cours des dernières semaines — je pense que c'est au début mars ou à la fin mars, là — j'ai rencontré la nouvelle mairesse de L'Assomption, Mme Francoeur, accompagnée de son directeur général, je l'ai rencontrée avec les responsables de l'AMT. Il y a un stationnement incitatif qui est prévu à L'Assomption et qui pourrait... Ce

stationnement-là pourrait être mis en place avant même l'arrivée du train. Donc, s'il n'y a pas de... si les études ne sont pas terminées sur le train, il y a un potentiel d'avoir une desserte en autobus de L'Assomption jusqu'à la gare... jusqu'à une des gares, une des nouvelles gares, là, que ce soit à Lachenaie, que ce soit à Charlemagne ou dans le secteur Le Gardeur.

Évidemment, on regarde la possibilité d'offrir un service de train qui pourrait desservir L'Assomption, mais non seulement L'Assomption... Puis vous me faites référence à Joliette, puis on a eu cette discussion-là, moi puis la mairesse, Mme Francoeur, la mairesse de L'Assomption. Dans une vision à moyen et à long terme, si on veut offrir des services de train de banlieue, il faudrait relier, M. le député, dans un monde idéal, là, les villes-centres en périphérie de Montréal. Alors, c'est sûr que, dans la vision de l'Agence métropolitaine, on voudrait desservir, sur la ligne Saint-Hilaire... aller jusqu'à Saint-Hyacinthe, les villes-centres en périphérie de Montréal, aller jusqu'à Saint-Jean-sur-Richelieu. On a parlé du train de Beauharnois. On pourrait aller jusqu'à Valleyfield. On va déjà jusqu'à Saint-Jérôme. Mais, dans l'axe de Lanaudière, la ville-centre en périphérie de Montréal, c'est Joliette. Et c'est sûr que, nous, on est dans la business d'améliorer le service de train, ça apparaît à l'article 21 de notre loi. Alors, s'il y a une volonté des milieux puis ils veulent s'entendre sur la formule de financement puis de contribution, nous, on est prêts à étudier une possibilité à moyen ou long terme d'aller à Joliette.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Gauthier. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Comme le temps m'est compté, on en est au dernier bloc... Malheureusement, je sais que nous aurions tous et toutes été ouverts à l'idée de poursuivre encore comme ça jusqu'à minuit, 0 h 30, mais les avis sont ainsi faits qu'on doit terminer à 10 h 34 ce soir. Donc, comme le temps m'est compté, je vais y aller en rafale avec quelques petites questions éclair, pour ainsi dire.

Financement du transport en commun dans le secteur de Châteauguay-Beauharnois (suite)

D'abord, sur la problématique de Beauharnois, à laquelle on faisait référence il y a quelques instants, pour le bénéfice des parlementaires et des gens de Beauharnois, est-il possible, M. Gauthier, que vous nous expliquiez, selon votre interprétation, les raisons pour lesquelles les élus de la CMM vous ont demandé de mettre ça sur la glace? Première question.

Prolongement du métro de Montréal (suite)

Deuxième question, concernant le Bureau de projets pour le prolongement du métro, j'ai bien compris que vous avez dit qu'on allait évaluer également le type de matériel roulant. Et j'imagine que vous faites référence, là, à la vision de la mairesse de Longueuil d'un train de surface, éventuellement, plutôt qu'un métro, pour pouvoir le réaliser plus rapidement et à moindre coût.

Train de banlieue de Dorion-Rigaud (suite)

Concernant la desserte du train de Rigaud, il y a une question qui vous a été posée par notre collègue de Chomedey, et vous n'avez pas saisi la balle au bond. Est-ce qu'on peut croire que la formule de financement proposée par la CMM serait plus acceptable pour la ville de Rigaud et qu'elle pourrait éventuellement décider de vous demander de maintenir le service?

Train de banlieue de Montréal—Blainville—Saint-Jérôme (suite)

Et, ma dernière question en rafale, vous avez fait référence à une réponse donnée à notre collègue de Beauce-Nord que... Vous avez parlé de la connexion de la ligne Montréal—Blainville—Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal. Alors, depuis que je suis en poste comme porte-parole en matière de transports pour l'opposition officielle, c'est un projet dont on entend parler. C'est un projet qui fait rêver parce que ça permettrait d'éviter un très long détour pour des usagers. C'est un projet qui, tant qu'on ne le réalise pas, occasionne des augmentations de coûts, puisque, je regarde, encore une fois, au PTI 2010-2011-2012, on parle maintenant de frais... de coûts de l'ordre de 130 millions de dollars, alors qu'on prévoyait des coûts de 52 millions de dollars dans le PTI précédent. Quand peut-on penser que ces travaux seront réalisés?

● (22 heures) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

Financement du transport en commun dans le secteur de Châteauguay-Beauharnois (suite)

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la Présidente. Alors, votre première question portait sur Beauharnois, là, quelles seraient, selon moi, les raisons, les raisons pourquoi la CMM nous a demandé, là, de ne plus travailler dans ce dossier-là. Je ne pourrais que spéculer, donc je pense qu'il faudrait l'adresser aux gens de la CMM.

Je sais qu'il y a eu beaucoup de changements dans la région au niveau des élus municipaux lors des élections de 2000... de l'automne dernier. J'ai rencontré la mairesse, la nouvelle mairesse de Châteauguay et certains maires de la région, là, suite à leur élection, qui m'ont demandé de faire revivre le dossier nonobstant la demande, la demande de la CMM. Puis c'est l'intention de l'agence, là, de continuer les études dans ce dossier-là. Nous, on y voit un potentiel.

Je sais que, dans la définition des travaux des projets qu'on devait faire pour 2017, pour un nouveau cadre financier à la CMM, là, les élus, avec l'AMT puis les sociétés de transport, on a regardé une vision 2008-2017, et, dans l'enveloppe financière, les gens nous ont dit: Bien, ça, ce n'est pas un projet prioritaire, là, arrêtez d'étudier là-dessus. Au même titre qu'on regardait la possibilité de desservir le secteur de Saint-Jean-sur-Richelieu, puis les élus de la CMM nous ont demandé d'arrêter d'y regarder.

M. Bergeron: ...de le regarder aussi?

M. Gauthier (Joël): Bien, on n'a pas eu de demande du milieu de Saint-Jean, alors qu'on a eu une demande de Châteauguay... Les nouveaux élus de Châteauguay et de

Beauharnois, on les a rencontrés, puis on a eu la demande, et, si le milieu veut qu'on le fasse, on va le faire.

Quand on a parlé des prolongements de métro sur le territoire... sur le territoire de Longueuil, effectivement, seulement pour cet aspect-là, donc pas pour les prolongements sur Montréal ou Laval, mais sur Longueuil, il y a eu une volonté du milieu, notamment de Mme St-Hilaire, la nouvelle mairesse de Longueuil, qui nous a demandé de regarder la possibilité d'avoir un matériel roulant qui pourrait être un métro de surface, là, pour s'assurer qu'on puisse être en surface, ça coûte moins cher en coût de construction, ça permet de faire des plus longs trajets à un coût qui est moindre. Et, dans les études qui vont être faites sur les prolongements à Longueuil, il va y avoir un aspect matériel roulant pour permettre... voir la possibilité d'avoir du matériel de surface pour Longueuil.

Train de banlieue de Dorion-Rigaud (suite)

Sur Rigaud, la formule de financement... la formule de financement qu'on a proposée, nous, au fil des années, a été acceptée par les élus et tous les CIT, pas juste la CMM. L'actuelle formule de financement des trains de banlieue, qui se retrouve aux articles 70 et suivants, prévoit qu'une ville doit assumer 40 % des coûts d'exploitation pour les trains de banlieue, peu importe le nombre de passagers. C'est une formule qui a atteint, là, la limite de sa vie utile, qui est maintenant contre-productive dans le développement du réseau de trains parce que les gens ne veulent pas qu'on rajoute des services parce qu'ils se disent: Tu vas avoir plus de coûts d'exploitation. Donc, on veut moins payer.

La nouvelle formule qui est sur la table, c'est une formule de déficit en partenariat, 50-50. Donc, les municipalités, plutôt que de payer dans une formule des coûts fixes, vont payer maintenant 50 % du déficit, l'AMT va assumer 50 %. On est tous très heureux de cette formule-là. Et c'est une formule qui, on pense, va bien vieillir puis va favoriser qu'il y ait de plus en plus de gens dans les trains, parce que plus il y a de gens dans les trains, bien, moins le déficit va être grand.

Est-ce que Rigaud adhérerait à ça? Je n'ai pas... je n'ai pas de réponse pour vous. Mais, nous, on n'a jamais fermé la porte définitivement à Rigaud, parce que, s'il y a un modèle financier qui peut nous permettre... qui peut nous permettre et leur permettre de pouvoir continuer le service, on va le faire. Sauf que, je vous dirai, M. le député, la ville de Rigaud n'est pas membre du territoire de la CMM, n'est pas membre de l'AMT, n'est pas membre du CIT sur son territoire, alors les autres villes avoisinantes nous disent toujours: Il y a une question d'équité, il y a une question d'équité. Il faudrait au moins qu'ils acceptent d'être membres... qu'ils acceptent d'être membres d'un des organismes. Et, si la ville est ouverte, nous, on va toujours être ouverts.

Train de banlieue de Montréal—Blainville—Saint-Jérôme (suite)

La connexion du Blainville dans le tunnel, le dossier de connexion du Blainville dans le tunnel, c'est un dossier qui ferait sauver 15 minutes de temps de parcours, à tous les matins, aux usagers. Des études de marché qu'on a nous disent que la croissance serait exponentielle. Il n'y a pas... Je ne connais pas beaucoup d'ennemis, et je vous dirai qu'à ce stade-ci je n'en connais pas, pour ce projet-là.

Même sur le territoire de Montréal, la STM souhaite qu'on fasse cette réalisation-là parce que ça va enlever de la pression sur la ligne de métro, la deux. Parce qu'avec le prolongement à Laval, maintenant, des stations de métro à Montréal, il y a beaucoup de gens qui débarquent à Laval, à la station de la Concorde, qui s'insèrent dans le train.

Alors, c'est un projet dont les études, les études d'avant-projet sont maintenant terminées. Oui, on a bonifié, on a fait passer le projet à 130 millions pour s'assurer qu'il n'y ait pas de dépassement de coûts, mais c'est un projet qui est souhaité partout. Et on est en discussion avec la DGMO, la Direction générale de Montréal et de l'Ouest, pour s'assurer de le faire inscrire dans les crédits. Mais c'est un magnifique projet, puis on souhaite pouvoir le réaliser.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Est-ce qu'on a une idée de l'échéancier?

M. Gauthier (Joël): Il faudrait que je vérifie dans le... Il faudrait que je vérifie qu'est-ce qui est prévu au PTI, là. Mais c'est un projet qui doit être autorisé, dans un premier temps, par le Conseil du trésor. Et, tant qu'il n'est pas autorisé par le Conseil du trésor, bien on ne peut pas le débiter, là. Ça, vous allez... vous allez certainement le comprendre, là.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Oui. Alors, selon la programmation de l'AMT, là, c'est un projet, là, qui va se prolonger au-delà de 2012, là. C'est quand même un projet qui pourrait être complexe, là. Alors, dans les crédits prévus, là, ça serait au-delà de l'année 2012, là. C'est un projet qui serait prévu en réalisation sur une période minimale de trois ans.

M. Bergeron: ...au moment où on aura les autorisations et les crédits. O.K. Est-ce que Mme la ministre peut nous éclairer là-dessus ou...

Mme Boulet: Bien, écoutez, il n'a pas été présenté encore, là. Alors, il faudra que l'AMT nous... Mais, moi, assurément, j'en entends parler et je suis tout à fait d'accord avec M. Gauthier que c'est un projet qui est rassembleur et puis que tout le monde est unanime que ce serait fort intéressant puis que ça permettrait d'économiser beaucoup de temps sur le trajet des gens. Alors, nous, l'objectif qu'on a, c'est ça. Maintenant, il faut que le projet soit mûr pour qu'il nous soit déposé et analysé et, à ce moment-là, pour autoriser les crédits. Alors là, il reste des étapes peut-être plus techniques là, préliminaires, avant de nous le déposer. On ne l'a pas eu encore.

M. Bergeron: ...un ministre libéral me dire que le fruit n'est pas mûr, je trouve ça un peu inquiétant. Mais, quoi qu'il en soit...

Mme Boulet: M. le député de Verchères, je pense que le gouvernement a mis beaucoup d'argent en transport collectif, vous ne pouvez pas nier ça.

M. Bergeron: Je ne le nie pas, Mme la ministre, ce n'est pas ça que je parle.

Mme Boulet: Alors, on ne peut pas...

M. Bergeron: Ce n'est pas de ça que je parle.

Mme Boulet: Alors, même si on en a mis beaucoup, on ne peut pas tous les réaliser en même temps. Alors, des fois, ils doivent être séquencés dans le temps. Et minimalement il faut qu'on nous les dépose, qu'on nous les présente avant qu'on autorise les... Je ne peux pas autoriser des crédits quand je n'ai pas de projet qui m'est présenté sur mon bureau.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. M. le député.

Formule de financement des trains de banlieue

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. On parlait, il y a quelques instants, de la formule de financement soumise par la CMM. Comment la ministre reçoit-elle cette formule de financement?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Pouvez-vous répéter? Excusez-moi, M. le député de Verchères...

M. Bergeron: Je parlais, il y a quelques instants, de la formule de financement soumise par la CMM. Comment la ministre reçoit-elle cette proposition de formule de financement?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, c'est ça, peut-être que M. Gauthier... En fait, les élus nous ont proposé justement, là, une révision du modèle de financement. On a aussi M. Mireault, le comité Mireault, qui est actuellement en discussion avec les élus, qui... En fait, essentiellement, M. Mireault avait quatre missions... ou je vais dire quatre volets à regarder, c'était la gouvernance, le financement, l'équité et le prolongement du métro, le projet du prolongement de métro. Et il y a des discussions actuellement avec les élus avec le comité Mireault. Et normalement, en juin, M. Mireault devrait nous déposer, là, un rapport avec des recommandations.

Mais on a pris bonne note, là, la solution, la piste de solution qui a été présentée par les élus a été analysée par le ministère. Je ne sais pas si c'est Jacques ou Joël, là, qui a regardé — c'est Jacques, hein? — ce que les élus nous ont proposé comme financement. Alors, il y a ça, cette proposition-là.

Maintenant, il y a également une proposition qui sera déposée par Mireault, qui, j'imagine, peut-être rejoindra certains éléments du financement qui est proposé par les élus. Mais on attend, en juin on devrait avoir le rapport final du comité Mireault. Je peux peut-être laisser le sous-ministre compléter, si vous me permettez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

● (22 h 10) ●

M. Gagnon (Jacques): Merci, Mme la Présidente. Alors, effectivement, on a reçu la proposition de la CMM à cet effet. La proposition est jugée... est recevable. Il reste cependant les modalités pour la mise en place, notamment

pour la perception de la cent et demie. On est en discussion avec le ministère des Finances pour voir comment la cent et demie pourrait être perçue et redistribuée via l'AMT, comme c'était la volonté exprimée dans le discours du budget. Il reste aussi certaines autres modalités pour pouvoir la... pour pouvoir opérer la redistribution de cette taxe-là, donc du 55 millions que cette taxe-là devrait procurer pour le financement du transport en commun.

Il reste à apporter des modifications à la loi elle-même, de l'AMT, modifications qui seront discutées en collaboration avec l'AMT. Ces modifications à la loi peuvent survenir à l'automne, sans que nécessairement il y ait retard dans le processus qui a été annoncé dans le discours du budget. Donc, la taxe pourrait être prélevée dès que le ministre des Finances émettra un communiqué, je pense, ou un bulletin d'information. Là, la somme pourra être prélevée. Et la redistribution devra attendre la formule de redistribution, qui pourra être incluse dans les modifications de la Loi de l'AMT.

Alors, il y a différentes modalités qu'il reste à attacher, mais le principe de base qui avait été proposé, donc le consensus auquel les élus sont arrivés, était acceptable et témoigne donc de la volonté du milieu de contribuer directement au financement du transport en commun.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bien, c'était une réponse fort intéressante, mais je ne suis pas sûr que ce soit la réponse à la question que j'ai posée. Mais d'abord la cent et demie, que je sache, elle est déjà... elle est déjà perçue au moment où on se parle. Mais ce à quoi je faisais référence, c'était à la formule de financement, là, du 50 %, là, des déficits, là, auxquels... dont on a parlé, M. Gauthier et moi, par rapport à Rigaud, là. C'était de ça... c'était à ça que je faisais référence, là, mais...

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Tout à fait.

M. Bergeron: Donc, je suis un peu dubitatif, là.

Mme Boulet: Alors, M. Gauthier va compléter. Mais assurément, là, c'est correct, votre question. Alors ça, ça a été proposé par les élus. Maintenant, il y a toute... C'est parce que c'est plus large, ce que... Le mandat de M. Mireault, ça va même, là, sur la gouvernance, donc le conseil d'administration de l'AMT, quelle doit être la représentativité des élus. Alors, ça va tout ensemble, Mme la Présidente. Et, en juin, normalement, on devrait être capable de statuer sur les... Mais M. Gauthier va... M. Gauthier, si vous permettez, M. Gauthier va compléter à ce moment-ci.

M. Gauthier (Joël): Sur la formule de financement des... La facturation des trains de banlieue, elle est actuellement prévue dans la Loi sur l'AMT. Il faut changer la Loi sur l'AMT. Les indications qu'on a lorsqu'on... avec les fonctionnaires du ministère puis avec M. Gagnon, c'est que ça ne se fera pas à la session actuelle, ça va se faire à la session d'automne. Et, lorsqu'ils vont ouvrir la Loi sur l'AMT pour changer la formule de financement, on va en profiter pour assujettir l'AMT à la Loi sur la gouvernance des sociétés

d'État. Donc, le conseil d'administration va être élargi. Il y aura plus de représentants municipaux, mais il y aura aussi plus de représentants indépendants, tel que prévu à la loi. Donc, lorsque le gouvernement va ouvrir la loi... Et je présume que vous approchez de la fin de session, ce ne sera pas à cette session-ci mais à la session d'automne. Pour ma compréhension, une application dès l'année 2011.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Gauthier. M. le député de Verchères.

Rapport du Groupe de travail sur la gouvernance et la fiscalité, de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain

M. Bergeron: Je vous écoute parler de la composition du conseil d'administration de l'AMT puis j'ai comme l'impression qu'on sait déjà pas mal où est-ce qu'on s'en va avant même que le rapport Mireault soit déposé.

Quoi qu'il en soit, on sait qu'en mars dernier le Groupe de travail sur la gouvernance et la fiscalité, qui a été mis sur pied par la Chambre de commerce du Grand Montréal, a remis son rapport sur la gouvernance dans la région métropolitaine, lequel comportait 33 recommandations visant à améliorer l'efficacité de la ville de Montréal.

En matière de transport, le groupe recommande notamment l'abolition de l'AMT pour la remplacer par une société de développement des infrastructures du réseau régional de transport collectif dans la région métropolitaine, comprenant le métro, et de redistribuer les autres fonctions, soit l'exploitation des réseaux de trains de banlieue et d'autobus métropolitains et le rôle de transfert d'argent destiné au transport collectif, au sein d'autres organisations.

Comment la ministre reçoit-elle ces recommandations de la part du Groupe de travail sur la gouvernance et la fiscalité de la Chambre de commerce du Grand Montréal? Comment entend-elle y donner suite?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, c'est ça, Jacques, si tu veux commenter le rapport. Moi, ce que je vais dire, là, et ce que j'ai... On a demandé un rapport au comité Mireault, et le comité Mireault chemine avec les élus, va nous faire des recommandations quant à la gouvernance. C'est ce que je vous disais tantôt. Donc, en juin, on devrait être en mesure... Notre mandataire, qui est M. Mireault, qui a été chargé de faire ce travail-là avec les élus, en collaboration avec les élus, devrait nous revenir sur la formule de gouvernance qui est privilégiée par les élus. Alors, moi, tant que je n'ai pas le rapport entre les mains, Mme la Présidente, j'entends beaucoup de choses, j'ai une idée d'où on peut se diriger, là, d'après ce que va recommander Mireault, mais, à ce moment-ci, je n'ai pas le rapport, alors vous me permettez...

Maintenant, pour ce qui est du rapport, est-ce que, M. Gagnon, est-ce que vous pouvez donner un peu plus de détails sur le rapport en question, des élus, le rapport Secor?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Oui. Le rapport dont vous parlez, c'est le rapport de la Chambre de commerce de Montréal, évidemment, qui est piloté avec le groupe Secor.

Donc, il y a un grand nombre de spécialistes qui s'y sont penchés. Le rapport nous a effectivement été présenté avant qu'il ait été rendu public. C'est un rapport qui porte sur un ensemble de recommandations, et non pas seulement sur le financement du transport en commun, évidemment, et sur la gouvernance particulière dans la région de Montréal.

Par contre, il faut convenir que les recommandations qu'ils ont faites, quoiqu'intéressantes à certains égards sont complètement différentes de ce qui avait été... de ce qui avait été recommandé par le consensus des élus auquel on faisait référence plus tôt. Alors, il y a une foule d'idées qui ont été émises dans ce rapport-là, qui peuvent être intéressantes, dont on peut s'inspirer pour la mise en place de certains éléments. Mais vous comprenez que, sur la gouvernance, il y a des orientations qui sont complètement, mais complètement différentes de ce que le consensus des élus avait proposé comme mode de gouvernance pour le transport en commun dans la région de Montréal. Alors, il y aura des orientations qui devront être discutées et des décisions qui devront être prises éventuellement.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Gagnon. M. le député de Verchères, il vous reste deux minutes.

Voies réservées au transport en commun sur le boulevard Pie-IX

M. Bergeron: Bien, très rapidement. Peut-être qu'on aura l'occasion d'y revenir demain si on n'est pas capables d'aller au fond des choses. Mais, en décembre dernier, la ministre annonçait le projet qui sera retenu pour réaménager les voies réservées sur l'axe Pie-IX, dans l'est de Montréal. On apprenait que l'AMT, que la STM s'étaient enfin entendues, après plusieurs années de négociation, sur une formule faisant circuler des autobus articulés au centre du boulevard, des voies dédiées dans le sens de la circulation. On parlait encore, à ce moment-là, d'un avant-projet préliminaire qui ne verrait le jour qu'en 2013. Le coût final demeurait encore inconnu, quoiqu'on estimait le projet à 154 millions de dollars seulement pour la réalisation des voies réservées sur l'île de Montréal, sans inclure la portion sur le territoire lavallois. Or, depuis, plus rien.

Ma question, fort simple: En sommes-nous toujours à un avant-projet préliminaire? Qui mène le dossier? Où en est-on dans l'évaluation, l'estimation des échéanciers, des coûts, de la réalisation, des plans et devis, etc.? Bref, où en est-on?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Moi, je peux... C'est parce que...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Alors, c'est un projet qui me tient particulièrement à coeur. Et, vous savez, je n'ai pas besoin de le dire que, depuis, on va dire, de nombreuses années qu'on parle de ce projet-là, qu'on l'attend, parce que c'est un projet qui est porteur, qui peut amener une capacité importante de déplacement de personnes.

Et il y avait effectivement un non-accord ou un désaccord entre l'AMT et la STM sur, bon, quelle solution on doit privilégier: en rive, au centre, avec des portes à droite

ou des portes à gauche. Alors, je leur ai demandé de s'entendre. Parce que finalement, là, quand les gens du milieu, du terrain, ne s'entendent pas, bien il ne se passe jamais rien. Alors, je leur ai demandé, avec un délai, de s'entendre. Et ils se sont entendus, et on a annoncé le projet. Et le projet chemine, là. Eux vont vous donner l'évolution, là, concrètement. Mais le projet chemine. L'objectif, c'est de le mettre en marche, je souhaite, 2012. On me dit 2012-2013. Si tout va bien, en 2012, on pense qu'il sera mis en place.

Effectivement, le prix a été estimé sur les 10 km sur Montréal. Donc, on a calculé à peu près 15 millions par kilomètre, ce qui fait un budget préliminaire, très, très préliminaire d'à peu près 154 millions qui a été budgeté. On n'a pas la portion de Laval qui est conclue dans ce 154 millions de dollars là. Donc, ce qu'on a dit, c'est qu'on va devoir, cette année, faire cheminer les plans et devis, et, avec les plans et devis qui seront plus précis, on sera en mesure de mieux définir les coûts et de donner précisément les coûts escomptés pour ce projet-là.

Bon. Maintenant, est-ce que... Je peux laisser parler les gens. Alors, c'est un projet qui est en centre, qui est au centre, avec des autobus traditionnels. C'est des portes à droite, c'est ça? Alors, les autobus normalement qui sont là vont pouvoir circuler. On va acheter des autobus articulés. Donc, on augmente la capacité de 30 % parce que c'est des autobus articulés. On va doubler le nombre d'autobus. Et, à terme, on estime qu'on sera capable de déplacer 70 000 personnes par... je dis «par jour»...

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, j'ai compris, par la gestuelle de mes collègues, que, le député de Chomedey, c'est à lui le temps de parole...

Mme Boulet: O.K.

La Présidente (Mme Doyer): ...mais qu'il voudrait que les réponses soient complétées, je pense. Parce que c'est une bonne collaboration ce soir. Alors, vous pouvez donner la parole... Parce que la parole, je la donne à M. le député de Chomedey, puis j'ai lu dans vos pensées, vous voulez que les... cette personne complète la réponse.

M. Ouellette: Ils vont compléter sur...

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que c'est bien ça?

M. Ouellette: Ils vont compléter sur certaines... certaines spécifications que j'ai besoin d'aller chercher, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

● (22 h 20) ●

M. Ouellette: ...toujours par rapport à Pie-IX. Et je pensais que M. Gauthier pourrait nous compléter ça, ou Mme la ministre. Parce que ça a fait l'objet d'un large consensus, là. Là, maintenant, autant à Montréal, à Laval, la CRE de Montréal a dit que c'était un très, très bon projet. Et, moi, j'aimerais ça avoir un peu plus de détails au niveau technique, là, ça va être quoi, les voies réservées.

Je sais aussi que, déjà en février 2010, Montréal ont annoncé, à l'intersection d'Henri-Bourassa, là, déjà, qu'ils font des travaux là-dessus. J'aimerais ça que vous nous actualisiez, M. Gauthier, là-dessus en termes d'achalandage,

ça nous... ça va nous amener quoi — parce que Mme la ministre vient de nous en parler un peu — les gains en transport en commun. Parce qu'on nous dit qu'on va être capable d'aller au centre-ville de... pas au centre-ville mais complètement d'un bout à l'autre en 20, ou en 25, ou en 30 minutes, là. Et ça va être quoi, les prochaines étapes dans le développement du corridor métropolitain? S'il nous reste du temps, on va parler des stationnements incitatifs, mais je veux vous entendre sur Pie-IX.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci. Alors, en complément, en complément au...

M. Ouellette: ...au député de Verchères.

M. Gauthier (Joël): ...au député de Verchères, là, c'est un dossier qui va... c'est un dossier qui va bien puis c'est un dossier qui évolue. Il y a déjà des rencontres qui... Il y a des rencontres fréquentes avec la ville de Montréal puis la STM sur l'évolution du dossier Pie-IX. On est à planifier des consultations, des rencontres... des soirées d'information auprès du public, ville de Montréal, STM, AMT. Ça va avoir lieu, là, dès... On ne veut pas tomber dans la période des vacances d'été, donc on va essayer de les faire en juin. Puis, si ce n'est pas en juin, ce sera après la mi-août. Mais c'est un dossier, là, qui va bien.

Le dossier en tant que tel, bien, c'est des voies réservées, c'est deux voies réservées, donc, dans chaque direction, là. Que ce soit en direction nord ou en direction sud, il y aura des voies réservées qui vont pouvoir être utilisées pour le transport collectif 24 heures par jour, sept jours par semaine. Ce qui fait qu'on retranche une voie dans chaque direction sur le boulevard Pie-IX. Pie-IX est à six voies, là, au total, trois dans chaque direction. Ça va devenir un boulevard à quatre voies automobile et deux voies transport commun, autobus, sept jours par semaine, 24 heures par jour.

Sur le territoire de Montréal, ce qu'on a annoncé, c'est 10 km, c'est 10 km. C'est 14 stations d'autobus entre Henri-Bourassa puis la rue Sherbrooke. Alors ça, ce sera au centre du boulevard...

Une voix: ...

M. Gauthier (Joël): Ce sera au centre de... au centre du boulevard. Et ce qui est en bas, ce qui est en bas de... ce qui va être au sud de Sherbrooke, donc dans Hochelaga-Maisonneuve, le scénario annoncé mais qui pourrait évoluer, mais ce qui était annoncé, c'était en rive, les autobus circuleraient en rive. Il y a déjà eu des rencontres avec des élus, autant au niveau provincial qu'au niveau municipal, et ce scénario-là pourrait évoluer, là. Mais l'objectif, c'est de pouvoir venir se connecter à la rue Notre-Dame.

Il y a aussi un volet... il y a aussi un volet qui est prévu dans le projet, c'est que là... Là, on a annoncé sur Montréal, mais l'objectif, c'est d'aller jusqu'à Laval, jusqu'à l'autoroute 440. Les études ne sont pas assez avancées pour qu'on puisse donner des coûts. Évidemment, les aménagements vont être sécuritaires. On connaît l'histoire, le passé de Pie-IX, là, il y a eu quatre morts, il y a eu quatre morts sur Pie-IX. Donc, lorsqu'on va rouvrir, là, on va s'assurer que ce soit sécuritaire, pour ne pas avoir à revivre des conséquences fâcheuses. Et, dans la portion où les voies

réservées sont au centre, des aménagements sont prévus aux intersections, des bandes, des murets, un terre-plein, du marquage, de la signalisation pour que ce soit le plus sécuritaire. Il y a déjà eu une enquête du coroner avec des recommandations, et on veut s'assurer que ce soit le plus sécuritaire... le plus sécuritaire possible.

Au niveau du temps de parcours, on estime qu'on va sauver plusieurs minutes à ce qui existe actuellement. Mais on parle aussi d'une desserte, juste sur le territoire de Montréal, qui pourrait atteindre plus de 50 000 usagers par jour. Alors, c'est un corridor de transport collectif qui est extrêmement important et pour lequel tout le monde travaille, avec comme objectif de pouvoir le mettre en service, le livrer le plus rapidement possible.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Vous m'avez rassuré, parce que les intersections me préoccupaient aussi au niveau de toute la circulation piétonnière, là. Vous ne m'avez pas parlé de... C'est déjà en marche, hein? Parce qu'Henri-Bourassa, c'est la première intersection qu'on va faire au niveau de la ville de Montréal, si je suis bien, là, tout ce qui s'est passé au niveau du projet.

M. Gagnon (Jacques): Pouvez-vous répéter votre question, M. le député?

M. Ouellette: C'est que, déjà, le 11 février, la ville de Montréal, je pense, a annoncé que, par rapport à Pie-IX, il y a déjà des travaux qui vont se faire à l'intersection Henri-Bourassa. C'est dans le cadre de ce projet-là, là.

M. Gagnon (Jacques): Ce n'est pas uniquement dans le cadre de ce projet-là, M. le député, ça fait également... Ça fait partie de ce projet-là, oui, mais ça fait aussi partie de la volonté de Montréal de réaménager l'échangeur lui-même et de le ramener à niveau. Actuellement, c'est un échangeur superposé, et ils doivent le ramener, l'ensemble de l'échangeur, à niveau, donc avec les feux de circulation, tout ça en permettant le passage de voies réservées de Pie-IX à l'intérieur de cette intersection-là.

En ce qui concerne le prolongement vers Laval, comme M. Gauthier le disait tantôt, les études sont moins... étaient moins avancées que dans le secteur de Montréal, c'est bien évident. Et par contre il fallait s'assurer, nous autres, au ministère, que le refoulement ne se fasse pas à Laval, compte tenu du réaménagement de l'échangeur lui-même, Henri-Bourassa—Pie-IX, et tout l'aménagement de la voie réservée dans le territoire de Laval, parce que le maire de Laval avait demandé que la voie réservée soit au moins prolongée jusqu'à la hauteur de l'autoroute 440. On travaille étroitement avec Laval et toutes les instances concernées, parce que l'autoroute 19, à cet endroit-là... 25, c'est-à-dire, nous appartient. Alors, les études sont en cours, de voir comment on va réaménager l'autoroute et comment on va pouvoir aménager, à l'intérieur de l'autoroute, la voie réservée proprement dite et son prolongement jusqu'à l'autoroute 440 tout en permettant qu'elle puisse s'insérer efficacement dans l'échangeur Henri-Bourassa, ou dans l'intersection Henri-Bourassa—Pie-IX actuellement, mais qui est de la responsabilité exclusivement de la ville de Montréal.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Mme la Présidente, les autobus qui vont être sur les voies réservées, est-ce que ça va être des autobus électriques ou des autobus normaux?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, écoutez, je veux laisser les spécialistes vous répondre, mais ce qu'on souhaite, c'est: un jour, toute l'infrastructure sera préparée en vue d'électrifier ce réseau-là éventuellement.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Mme la Présidente...

Mme Boulet: Voulez-vous un complément? Voulez-vous un complément de réponse? Est-ce que...

M. Ouellette: Bien, je pense que...

Mme Boulet: Le député de Verchères, c'est sa question, il a de l'air à ne pas trouver que c'est satisfaisant. Alors...

M. Ouellette: Ça dit tout, ça dit tout. Un jour...

M. Bergeron: ...

M. Ouellette: Oui. Oui, oui.

La Présidente (Mme Doyer): Il lui envoie des questions.

Stationnement incitatif

M. Ouellette: Ma dernière... Ma dernière question, Mme la Présidente, je veux revenir sur les stationnements incitatifs, M. Gauthier, parce que je veux profiter de votre présence, vous ne serez pas là demain. Les stationnements incitatifs, on en a beaucoup parlé, avec les trains de banlieue, avec tout ce que c'est qui s'en vient, les nouvelles voitures, et on en avait parlé l'an passé, lors de l'étude des crédits. Qu'est-ce qui a été développé en 2009? Puis donnez-nous l'état du réseau. C'est notre dernière question pour ce soir.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la Présidente. Le dossier des stationnements incitatifs, c'est un dossier important. Il faut savoir que l'AMT offre quotidiennement, là, près de 30 000 places de stationnement incitatif dans la région métropolitaine. En réalité, le chiffre, là, c'est 29 740, et c'est un très grand succès. Je vous dirai que la très grande majorité des stationnements sont pleins à capacité. Et, dans les discussions qu'on a à la fois avec le ministère, à la fois avec les partenaires municipaux puis avec les sociétés de transport, ce qu'on nous demande souvent comme priorité, c'est d'agrandir les stationnements incitatifs.

Et donc on a eu une croissance. On a construit, en l'an 2009, là, plus de 700 nouvelles cases de stationnement, mais, si on prend au niveau des derniers 18 mois, là, c'est

1 823 cases de stationnement additionnelles qui se sont rajoutées au réseau, donc une croissance de 6,1 % du parc de stationnement incitatif. Et notre objectif, notre objectif, là, c'est d'aller encore plus loin. Il y a des dossiers qui sont actuellement en discussion, là, j'en parlais un peu plus tôt, là, avec le secteur de Beauharnois, avec la ville de Varennes. Alors, on pense être capables de faire des belles annonces au cours des prochains mois, là, L'Assomption, Beauharnois, Varennes. Il y a des discussions pour agrandir des stationnements à Châteauguay, à La Prairie. Donc, même l'année 2010 devrait être une année importante.

Il y a eu des... Il y a des succès majeurs. Il y a un stationnement sur la Rive-Sud de Montréal, dans le secteur Brossard, qu'on appelle Chevrier, qui avait déjà plus de 2 000 places lorsqu'il a été bâti en 1998. On l'a agrandi de 350 places l'an dernier, et déjà, là, c'est un stationnement... c'est un stationnement de plus de 2 000 places, là, et déjà on voit, là, que c'est un catalyseur, là. Les gens, plutôt que d'être pris dans la congestion, sortent de... — c'est près du Quartier Dix30, là — sortent de l'autoroute, vont dans le stationnement, 2 000 places sont offertes gratuitement, et prennent les services d'autobus rapide pour se rendre au centre-ville.

Mais le dossier, on a beaucoup parlé de trains de banlieue, je trouve qu'on a... mais le dossier des stationnements incitatifs, là, c'est un dossier... C'était souvent l'oeuf ou la poule, hein, à savoir: Est-ce qu'on met plus de places dans les trains, mais il n'y a plus de place dans les stationnements pour accueillir le monde, ou on agrandit les stationnements... ou on agrandit les stationnements, puis il n'y a pas de capacité dans les trains? Le dossier des trains est réglé maintenant, il y a plus de capacité avec les voitures multiveaux. Mais le dossier des stationnements incitatifs, c'est un dossier majeur. Et je vous dirai que la clientèle qui utilise... Avant d'utiliser les trains, là, trois quarts de la clientèle vient en automobile, un quart vient en autobus. Alors, c'est un dossier qui va toujours être présent.

Puis nos prochains défis — puis c'est un dossier stratégique — nos prochains défis, si on ne planifie pas d'acheter assez grand de terrain pour l'avenir, là, si on achète juste ce qu'on a de besoin puis on ne planifie pas de les agrandir, les promoteurs immobiliers viennent acheter tous les terrains près des gares, près des stationnements, et là il n'y aura plus de place pour agrandir les stationnements. Il va falloir construire soit en hauteur ou souterrain, puis ça, les coûts de construction vont être beaucoup plus élevés. Donc, dans la stratégie, c'est de s'assurer qu'on achète dorénavant plus grand que ce qu'on a besoin à court terme, mais pour préserver l'avenir.

● (22 h 30) ●

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. Gauthier. Merci, M. le député de Chomedey. Alors, Mme la ministre, messieurs mes collègues, mesdames messieurs, le personnel de l'Assemblée nationale, je vous remercie tout le monde de votre bonne collaboration à la marche de nos travaux pour ce soir. Et, compte tenu de l'heure, je vais ajourner nos travaux. Je veux vous remercier encore une fois. Bonne soirée, pour ne pas dire bonne nuit.

Alors, j'ajourne les travaux de la Commission au jeudi 6 mai, après les affaires courantes, pour la poursuite de l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports.

(Fin de la séance à 22 h 31)