

ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 19 avril 2011 — Vol. 42 N° 2

Étude des crédits du ministère des Transports (2): volet Transports

Président de l'Assemblée nationale: M. Jacques Chagnon

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00\$
Débats des commissions parlementaires Pour une commission en particulier:	500,00 \$
Commission de l'administration publique Commission de l'agriculture, des pêcheries,	75,00 \$
de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale Commission de la culture et de l'éducation	5,00 \$ 100,00 \$
Commission de la culture et de l'écucation 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 mardi 19 avril 2011 — Vol. 42 N° 2

Table des matières

Transports	1
Remarques préliminaires	1
M. Sam Hamad	1
M. Nicolas Girard	3
Mme Sylvie Roy	3
Discussion générale	4
Document déposé	44
Document déposé	47

Autres intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente M. Stéphane Billette, président suppléant M. Patrick Huot, président suppléant

M. Pierre Reid M. Marjolain Dufour M. François Rebello

- M. Michel Boivin, ministère des Transports
- M. Yves Charette, idem
- Mme Anne-Marie Leclerc, idem Mme Nathalie Tremblay, Société de l'assurance automobile du Québec
- Mme Johanne St-Cyr, idem
- Témoins interrogés par les membres de la commission

Note de l'éditeur: Les crédits du volet Promotion et développement de la Capitale-Nationale ont été étudiés à la Commission de l'aménagement du territoire le 14 avril 2011.

Le mardi 19 avril 2011 — Vol. 42 N° 2

Étude des crédits du ministère des Transports (2) : volet Transports

(Quinze heures vingt-trois minutes)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, bonjour. 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.

Transports

Je rappelle le mandat de la commission qui est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'année financière 2011-2012.

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

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Grondin (Beauce-Nord) est remplacé par Mme Roy (Lotbinière).

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Je vous indique que nous procéderons à une discussion d'ordre général, par blocs d'environ 20 minutes chacun... maximum, c'est-à-dire, incluant les réponses du 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 15 h 23, y a-t-il consentement pour poursuivre la séance au-delà de l'heure prévue, c'est-à-dire jusqu'à 18 h 23? Il y a consentement? D'accord.

Par ailleurs, j'insiste, afin de favoriser...

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): S'il vous plaît, je vous demanderais un peu d'attention, s'il vous plaît, hein? C'est commencé, les travaux.

J'insiste donc qu'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. M. le ministre des Transports, je vous cède donc la parole pour un maximum de 15 minutes.

M. Sam Hamad

M. Hamad: Merci, Mme la Présidente. Chers collègues, les membres de la commission, je suis très heureux d'être ici avec vous, Mme la Présidente, et avec les collègues pour procéder à l'étude des crédits du ministère Transports et des organismes sous ma responsabilité.

Alors, vous me permettez de présenter mes collègues avec moi. Alors, Steeve LeBlanc, mon directeur de cabinet, à ma gauche; et, à ma droite, M. Michel Boivin, qui est le sous-ministre des Transports; et à ma droite, l'extrême-droite, c'est Mme Nathalie Tremblay, qui est présidente-directrice générale de la SAAQ. Et je suis accompagné des sous-ministres associés, alors M. Jacques Filion est ici, Mme Anne-Marie Leclerc est sous-ministre aussi, et M. André Caron, sous-ministre; M. André Meloche, je pense qu'il est en arrière de moi; et Mme Chantal Gingras aussi, sous-ministre adjoint, et il y a aussi Mme Josée Dupont, directrice générale des services à la gestion par intérim.

Demain, nous aurons avec nous, Mme la Présidente, M. Joël Gauthier, qui est le président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport. Et son absence aujourd'hui, elle est bien justifiée, Mme la Présidente, il est en consultation publique pour le plan stratégique de l'AMT. C'est une consultation qui était planifiée depuis un petit bout, était annoncée dans les journaux. Alors, vous comprendrez qu'il ne peut pas être là aujourd'hui avec nous. Il sera là demain, tel que nous avons annoncé avant, de sa présence avec nous, ainsi que son équipe.

Il y a aussi M. Daniel Bureau, président à la Commission des transports du Québec, qui nous accompagne.

Je vous dirai, Mme la Présidente, d'entrée de jeu, que je suis ministre des Transports depuis le mois d'août dernier. Depuis, j'ai été à même de constater la diversité des dossiers ainsi que l'engagement profond de la part du personnel du ministère des Transports et des organismes ainsi que des membres de la communauté québécoise des transports en vue de construire un Québec meilleur. En plus de l'ampleur de la tâche à accomplir, nous avons dû consacrer d'importants efforts afin de rencontrer les objectifs du gouvernement en mettant en place des politiques de réduction des dépenses de fonctionnement de nature administrative.

Pour l'exercice 2010-2011, la cible de réduction fixée pour le ministère des Transports et le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier a été établie à 3,2 millions. Cette cible a été dépassée. Près de 3,2 millions ont été réduits des frais de déplacement et de formation, plus de 1,4 million a été réduit en frais de publicité, pour un total de 4,6 millions. À la SAAO, la cible de 3,1 millions a également été amplement dépassée avec des réductions qui totalisent 5,3 millions de dollars. À la Commission des transports, la cible était de 85 000 \$... a été atteinte. L'Agence métropolitaine de transport et la Société des traversiers du Québec ont également mis en place certains mécanismes afin de réduire leurs dépenses conformément à la volonté gouvernementale. En respectant ces mesures, l'AMT et la STQ sont confiantes d'atteindre leurs contributions aux objectifs de réduction des dépenses.

Parallèlement à ces efforts de réduction des dépenses, beaucoup de travail a été abattu au cours de la dernière année. Permettez-moi d'évoquer quelques réalisations récentes dont je suis particulièrement satisfait: le dévoilement du projet de reconstruction de Turcot à Montréal qui a su rallier une grande majorité d'intervenants autour du concept retenu; la décision gouvernementale de confier au consortium Bombardier-Alstom le contrat d'acquisition de 468 voitures pour le métro de Montréal, et ce, à la suite de l'adoption à l'unanimité par l'Assemblée nationale

d'un projet de loi; l'adoption du projet de loi n° 71 modifiant le Code de la sécurité routière. Ce projet de loi vise les récidivistes et s'attaque à l'alcool au volant, aux excès de vitesse sur les chantiers routiers et au «car surfing».

Je suis satisfait également du rapport d'évaluation sur le projet pilote de radars photo et de surveillance aux feux rouges déposé en octobre dernier. En plus de dresser un bilan positif de l'expérience, ce rapport nous indique plusieurs pistes de réflexion à explorer. Le déploiement du projet de réaménagement de l'entrée de la capitale nationale, le lancement du plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques sont également des réalisations récentes dignes de mention. Le coup d'envoi de la construction des gares de train de l'Est, le lancement des études sur le train de l'Ouest, la mise sur pied du Bureau des partenaires sur les travaux préparatoires du renouvellement du pont Champlain, il s'agit là de quelques dossiers ponctuels qui démontrent que les choses avancent. Il est de notre intention de poursuivre dans cette voie, celle de l'efficience et de l'efficacité.

• (15 h 30) •

Nous le savons, les derniers mois ont été marqués par une relance dynamique à la suite d'une récession qui a durement frappé les économies les plus développées du monde entier. Le Québec est parmi les collectivités qui se tirent le mieux d'affaire de cette conjoncture. Parmi les grands leviers qui ont permis une telle performance, le Plan québécois des infrastructures occupe une place centrale. Il prévoit des investissements de 44,6 milliards de dollars pour la période 2010-2015. De cette somme, 20,4 milliards sont destinés au réseau routier et au transport collectif. En ce sens, le ministère des Transports est un des organismes publics parmi les plus sollicités pour le Plan québécois des infrastructures. En 2010-2011, des investissements de 4,2 milliards ont été annoncés pour le réseau routier. Ces investissements ont permis d'entreprendre ou de poursuivre plus de 1 700 chantiers. Quelque 2 400 kilomètres de chaussée et 760 structures ont fait l'objet d'interventions. Il s'agit d'une contribution significative à l'amélioration du réseau routier ainsi qu'à la création d'emplois. Nous sommes maintenant en mesure de constater une nette amélioration de la qualité du réseau routier. Concrètement, la proportion de chaussées en bon état sur le réseau supérieur du Québec est passée de 63 % en 2006 à 72 % aujourd'hui. Il s'agit du meilleur bilan à cet égard depuis 1999 et d'une amélioration pour une sixième année consécutive. Pour les structures, cette proportion est passée, au cours de la même période, de 53 % à 66 %, un bond de 13 %. Voilà les gains appréciables dont nous sommes particulièrement fiers. Ces résultats fort encourageants nous invitent à poursuivre dans cette voie et à maintenir le rythme.

C'est dans cette perspective que j'ai annoncé, le 28 février dernier, que le gouvernement maintient la cadence en 2011-2012 avec des investissements de 3,9 milliards de dollars sur les routes du Québec. Ainsi, à l'image des dernières années, la saison 2011-2012 sera active. Nous prévoyons démarrer ou poursuivre 1 645 chantiers et intervenir sur 2 000 kilomètres de chaussée et 875 structures. Nous espérons contribuer ainsi à créer ou maintenir quelque 53 600 emplois dans l'ensemble des régions du Québec. Parmi les grands chantiers qui arrivent à terme, notons le parachèvement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal, qui est maintenant réalisé à plus de 95 %, le nouveau tronçon sera inauguré ce printemps. Le projet de l'axe 73-175 dans la réserve faunique des Laurentides est complété à près

de 90 %. Le tronçon de la partie est de l'autoroute 30 en Montérégie a été inauguré en novembre dernier. La partie ouest devra, pour sa part, être mise en service à la fin de 2012.

Le programme 2011-2012 comprend d'autres projets majeurs dans plusieurs régions du Québec, dont le prolongement de la A-35, en Montérégie, qui se poursuit grâce à un investissement de près de 86,2 millions de dollars, le prolongement de l'autoroute 410 à Sherbrooke avec un investissement de 52 millions de dollars, la poursuite du réaménagement de l'échangeur Charest—Robert-Bourassa à Québec, pour un montant de 71 millions de dollars, la poursuite de la construction de l'autoroute 85 avec un investissement de plus de 109 millions de dollars, l'autoroute 73, en Beauce, où 105 millions seront investis.

L'avenir est également ponctué de grands défis avec notamment Turcot, l'aménagement des infrastructures périphériques au pont Champlain, qui devra être remplacé dans quelques années, l'entrée de la capitale nationale ainsi que l'accès à l'île d'Orléans. 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 grand défi que nous sommes en train de relever avec 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 2011. Sur cinq ans, la valeur des interventions est estimée à plus de 4 milliards de dollars. Avec l'appui de nos partenaires qui sont les organismes de transport et les municipalités, il est prévisible que nous aurons augmenté l'offre de service de plus de 20 % entre 2006 et 2011. 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. Au cours des dernières années, le gouvernement du Québec a contribué à la réalisation de nombreux projets majeurs d'infrastructures dans ce domaine. Le remplacement prochain de 468 wagons du métro de Montréal se fera à la suite d'un contrat de 1,2 milliard accordé récemment au consortium Bombardier-Alstom. Une contribution gouvernementale a également été accordée pour permettre la livraison progressive, depuis 2009, de 160 voitures multiniveaux et, en 2012, de 20 locomotives biénergie pour améliorer les services existants de train de banlieue de l'AMT et pour la mise en service prochaine de la ligne du train de l'Est, présentement en construction.

J'ai également annoncé la réalisation d'études qui devraient nous mener à la réalisation du projet du train de l'Ouest qui vise à améliorer l'offre de service sur la ligne Montréal-Vaudreuil-Hudson, qui dessert l'île de Montréal et la région de Vaudreuil-Soulanges.

Le projet de voies réservées dans l'axe Pie-IX est au nombre de ces investissements significatifs et structurants qui démontrent le dynamisme de l'AMT. La phase I de la construction d'un centre d'entretien pour les autobus articulés récemment acquis par le Réseau de transport de la Capitale pour améliorer son service Métrobus est un autre bel exemple. La réalisation de Rapibus, à Gatineau, et de bien d'autres projets à l'échelle du Québec, dont la construction de garages et de centres administratifs notamment à Trois-Rivières et au Saguenay, demande notre volonté d'augmenter la part modale du transport collectif

afin de réduire nos émissions de gaz à effet de serre et la congestion routière.

Par ailleurs, au début des années 2000, le Québec voyait son bilan routier se détériorer année après année. Nous avons depuis les dernières années renversé cette tendance néfaste, puis 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 aussi imposé l'installation de pneus d'hiver, interdit l'utilisation du cellulaire combiné au volant, obligé les limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds, mis en oeuvre le projet pilote sur l'utilisation de radars photo et la surveillance à certains feux rouges et réintroduit le cours de conduite obligatoire. Nous avons agi afin de redresser la situation et nous y sommes parvenus.

Pas plus tard que ce matin, j'ai dévoilé le bilan routier de 2010. Pour la première fois en 60 ans, pour la première fois en 60 ans, le nombre de décès se situe sous la barre de 500 personnes. En effet, en 2010, le Québec compte 487 décès sur les routes, une baisse de 5,6 % depuis 2009, et surtout 22 % comparativement à la moyenne des cinq dernières années. Nous sommes donc sur la bonne voie, nous allons maintenir les efforts.

L'électrification des transports, un autre défi fondamental pour le Québec. Le premier ministre, plusieurs de mes collègues et moi-même avons annoncé, le 7 avril dernier, le premier plan d'action québécois en matière de véhicules électriques. Il prévoit que le gouvernement du Québec consacrera des efforts considérables pour faire un virage vers l'électrification de nos systèmes de transport en commun. Le Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques constitue un élément clé de nos efforts visant à changer nos habitudes en matière de transport.

Mme la Présidente, j'aimerais profiter de la circonstance pour féliciter, en terminant, tous les employés du ministère des Transports, les organismes dont j'ai la responsabilité. Toutes et tous, ils se consacrent jour après jour après compétence et dévouement à des projets et des initiatives majeures qui font avancer le Québec. Et je suis content que la députée de Lotbinière est présente pour entendre ceci, et je le souhaite, à la fin de la période des crédits, Mme la Présidente, qu'elle partage mon opinion au niveau de nos employés, nos partenaires qui travaillent très fort pour mener le Québec... et amener le Québec plus loin. Alors, ils méritent toute notre reconnaissance, et je souhaite, à la fin, même au début, ils peuvent le faire très humblement, les collègues ici, d'apprécier le travail fait par tous ces gens-là au ministère des Transports, à la SAÂQ, au bureau... à la Commission des transports, à l'AMT.

Je suis maintenant disponible, Mme la Présidente, pour répondre à vos questions.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, j'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports et député de Gouin à faire ses remarques préliminaires pour un maximum de 15 minutes.

M. Nicolas Girard

M. Girard: Alors, Mme la Présidente, mes remarques préliminaires seront très courtes étant donné que je veux avoir tout le temps possible pour pouvoir poser des questions au ministre à l'occasion de l'étude des crédits du ministère des Transports.

Je veux saluer le ministre, les fonctionnaires qui l'accompagnent et tous les députés qui participent à cette commission parlementaire.

On aura l'occasion au cours de la commission d'intervenir sur plusieurs sujets d'actualité puis qui préoccupent les Québécois...

La Présidente (Mme Doyer): Un instant, un instant. Je pense qu'on ne vous entend pas suffisamment.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça, hein? Alors, M. le député de Gouin, le problème, c'est qu'on ne vous a pas... Vous allez augmenter le volume?

M. Girard: Alors... Oui, parfait.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

M. Girard: Est-ce que je recommence, Mme la Présidente, ou... Mon temps...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

M. Girard: Est-ce que je recommence au début, non?

La Présidente (Mme Doyer): Non, ça va aller.

M. Girard: Parfait. Alors, on sait que la période d'étude des crédits, c'est une période de reddition de comptes qui est fort importante. Alors, nous, on s'attend, du côté de l'opposition, à ce que le ministre réponde à toutes nos questions, à toutes les questions qu'on aura l'occasion de lui poser aujourd'hui et demain sur tous les sujets qui touchent le ministère des Transports. Je vous remercie, Mme la Présidente, je n'en dirai pas plus pour l'instant.

• (15 h 40) •

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Gouin. Alors, j'invite maintenant la députée du deuxième groupe d'opposition et députée de Lotbinière à faire ses remarques préliminaires pour un maximum de cinq minutes. À vous la parole, Mme la députée.

Mme Sylvie Roy

Mme Roy: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais saluer le ministre, son équipe, les collègues, les membres de cette commission et le personnel de la commission. Je vous remercie d'être ici pour un exercice important. Je veux d'emblée préciser une chose: je n'ai jamais pensé que les employés du ministère des Transports avaient des... ou qu'on avait un problème de compétence à ce niveaulà. Mon rôle étant d'être de l'opposition, de questionner et de remettre en question des choses qui peuvent être améliorées, j'espère que ça vous fait plaisir lorsque je vous aide à améliorer votre système, et puis je le fais parce que c'est mon rôle, à l'opposition, de le faire.

Maintenant, je suis membre d'une petite équipe parlementaire, ce qui m'amène à travailler dans plusieurs domaines, plusieurs sujets... à toucher plusieurs sujets et examiner plusieurs études des crédits. Force m'est de constater que le ministère où on a le plus de difficultés à avoir des réponses, autant par l'accès à l'information que par les demandes qu'on a demandées au niveau de l'étude des crédits, c'est le ministère des Transports qui est le plus opaque. Et ça a toujours été comme ça, mais ce n'est pas de... ce n'est pas seulement sous votre gouverne, M. le ministre, c'était comme ça auparavant, mais, plus ça va, pire que c'est.

J'en veux pour preuve la programmation que j'ai reçue dans mon comté. Je parlais de ça avec un député, notre doyen, le député d'Abitibi, qui disait qu'en 35 ans lui non plus n'avait jamais vu ça. Les programmations ne sont même plus ventilées comme elles l'étaient avant, et puis ça nous empêche de savoir vraiment qu'est-ce qui se passe. J'ai demandé aussi des questions sur l'escouade... l'escouade anticollusion. On en a une anticorruption puis on en a une anticollusion. On en a pour toutes les sauces, hein, des escouades, de ce temps-ci. Ét puis, pour l'escouade Marteau, pour l'escouade... l'UPAC, l'autre escouade, on a eu nos informations, combien il y avait d'enquêteurs, quel budget, qu'est-ce qui se passait. Bien, l'UPAC, on a eu l'information qu'il ne se passait rien, mais, Marteau, on a eu les informations. D'ailleurs, c'est connu par communiqué de presse, puis, après plusieurs questions au ministère des Transports, on est incapable de nous répondre. Ça fait que j'espère qu'on va profiter de cet exercice pour avoir plus de réponses qu'on en a obtenues antérieurement. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la députée de... Je comprends que vous avez terminé votre intervention?

Mme Roy: Je pensais que vous m'arrêtiez.

La Présidente (Mme Doyer): Non, absolument pas.

Mme Roy: Bon, ça va. On va reporter le temps sur les questions.

La Présidente (Mme Doyer): Mais le temps ne se reporte pas pour vous... Ah oui, il se reporte, excusez-moi, pardon, il se reporte. Effectivement.

Discussion générale

Alors, nous allons maintenant débuter l'étude des crédits. Je suis prête à reconnaître le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports et député de Gouin pour une première intervention. Je vous rappelle que les blocs vont être de 20 minutes, y inclus les questions et les réponses.

M. Girard: Oui. Alors, Mme la Présidente, d'abord ma première question: À la page 103 du budget de dépenses 2011-2012, on indique qu'il y a des investissements de 2,9 milliards pour le transport en commun, pour la période 2010-2015, pour le plan quinquennal. J'aimerais savoir de la part du ministre quels sont les projets qui sont financés et quelle est la somme réservée pour chacun des projets.

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

M. Hamad: On va essayer de trouver la page. Et là...

- M. Girard: C'est la page 103, budget de dépenses 2011-2012, annexe 6.1, suite, c'est indiqué: chapitre 6, Les investissements publics en immobilisations prévus en 2011-2012. Est-ce que je dois donner plus de précisions ou c'est... c'est clair?
- M. Hamad: Je veux juste poser une question au député, là, pour qu'on sache exactement où on est. J'aimerais ça, si on est capable d'établir, pour première question ou la partie de vos questions, sur quel volet, pour qu'on mette les gens ici à la bonne place. Parce que, là, on a des gens de la SAAQ, on a des gens du ministère des Transports, et, le ministère des Transports, c'est un peu grand.

Là, vous avez le transport collectif, vous avez les directions de Montréal, vous avez la sécurité routière, vous avez les travaux routiers, alors peut-être, pour le bien-être de tout le monde, on... Choisissez le sujet que vous voulez, mais on va le savoir d'avance puis on va préparer les gens qui sont là pour donner l'information. Juste une question d'efficacité.

- M. Girard: Écoutez... écoutez, moi, je... M. le Président, je pose une question, c'est l'étude des crédits, sur une période de reddition de comptes. Je pose des questions qui touchent les crédits. J'en aurai certainement sur la SAAQ aujourd'hui, j'en aurai sur d'autres sujets également, mais on est en période de reddition de comptes. Je pose une question assez pointue et précise. Le ministre, contrairement à nous, a à sa disposition beaucoup plus de ressources aujourd'hui pour pouvoir répondre à des questions.
 - M. Hamad: C'est une question...
- M. Girard: Je suis convaincu qu'il sera en mesure de le faire avec l'équipe qui l'accompagne.
- M. Hamad: C'est une question de collaboration et d'efficacité.
 - M. Girard: Oui, tout à fait, parfait.
- **M. Hamad:** S'il ne veut pas être plus efficace que ça, bien on va suivre. S'il est capable d'organiser ses questions...
- Le Président (M. Billette): Je vous appelle au bon déroulement.
- M. Hamad: S'il est capable organiser ses questions en fonction des sujets, ça nous ferait plaisir. On va se concentrer sur les sujets puis on va donner toutes les réponses nécessaires. S'il veut se promener d'une direction à l'autre, ça ne fait rien, on va essayer de faire ça. C'est une question d'efficacité. Mais, s'il veut être moins efficace, on va commencer avec ça.
- Le Président (M. Billette): Merci, M. le ministre. Je pense que c'est quand même une discussion générale qu'on doit avoir. Toutefois, je vous avise, dans le... pour l'efficacité, l'efficience, je pense, du bon déroulement... Toutefois, si les gens doivent changer, ça sera pris sur le temps, à ce moment-là, de l'opposition ou du parti qui posera la question à ce moment-là, donc, s'il y a des gens... des changements de gens, parce qu'on doit... C'est quand même

une étude de crédits. Si vous décidez de ne pas y aller sur des sujets par blocs, à ce moment-là, ce qu'on fera, on prendra sur votre temps le changement des personnes, et ça s'applique pour les deux partis... les trois partis présents ici. Donc, M. le ministre, on va vous laisser le temps de consulter vos gens.

M. Hamad: Je vais demander...

Le Président (M. Billette): Parfait.

M. Girard: On pourrait suspendre.

Le Président (M. Billette): Vous demandez à suspendre? À ce que je comprends, on va suspendre. On suspend les travaux pour quelques minutes.

(Suspension de la séance à 15 h 46)

(Reprise à 15 h 50)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous allons reprendre nos travaux. Bon, là, je vais enlever mes lunettes puis je vais regarder le ministre, je vais regarder tous les collègues et je vais redire comment ça va se passer.

C'est une discussion d'ordre général. Les crédits, c'est un moment important des parlementaires. Alors, il y a... Je préside les travaux. Quand il y a une question que, M. le ministre, vous ne... dont vous n'avez pas la réponse immédiatement, pour faire bonne diligence, on va passer à autre chose, quitte à ce que vous reveniez un petit peu après. Alors, moi, c'est comme ça que ça va fonctionner, puis, je vous le dis, là, on ne suspendra pas ces travaux-là aux cinq, 10 minutes, ce n'est pas vrai. Alors, on continue, on essaie d'être diligents, de se respecter, tout le monde. Je pense qu'avec la bonne volonté du ministre de répondre aux collègues, des questions courtes, des réponses courtes, si on n'a pas la réponse tout de suite, avec l'armée de fonctionnaires et de... de politiques qui sont là, vous... on revient après avec une réponse. D'accord? Et vous nous le dites: Je n'ai pas la réponse, et vous revenez un petit peu plus tard. Est-ce que ça convient à tous les parlementaires et à M. le ministre? Oui? Parfait. Alors, nous reprenons. La parole était à...

M. Hamad: J'ai quand même une partie de la réponse dans les cahiers de crédits que nous avons fournis, la réponse à la question 52 où l'opposition a demandé la liste de tous les projets. Alors, vous l'avez déjà à la question 52, vous avez une liste complète, là, vous avez deux pages, trois pages de listes de projets. Ça, vous l'avez en main, là, 52? M. le député de Gouin, vous l'avez en main?

M. Girard: Juste un instant.

M. Hamad: O.K.

M. Girard: Ma question est très précise. C'est que je demande, au niveau des... si on parle d'investissements de 2,9 milliards de transport en commun pour la période 2010-2015, dans le PQI — c'est de ça dont je parle — j'aimerais savoir quels projets vont être financés

et quelle est la somme réservée pour chacun des projets. Pour arriver au montant de 2,9 milliards, vous avez dû comptabiliser différents projets et les sommes qui y sont rattachées. Il me semble que c'est un processus qui est normal pour mettre ce chiffre-là dans le document sur les investissements publics en immobilisations dans le budget de dépenses 2011-2012. Donc, est-ce que le ministre peut m'indiquer quels sont les projets et les montants qui sont réservés pour chacun des projets? C'est une question qui m'apparaît très, très simple.

M. Hamad: Oui, il y a 2,9 milliards de projets, la liste est pas mal longue, parce qu'il y a plein de... Mais je vais citer quand même, en attendant d'avoir la liste détaillée, citer quand même quelques sociétés qui vont... Par exemple, sur la société... l'AMT, par exemple, bien, là, il y a des montants par année, à peu près: l'année 2011, c'est 454 millions; l'année 2012, c'est 251 millions; l'année 2013, 94 millions; l'année 2014, 26 millions. Ca, ça donne une idée, là, de... Là, on a l'AMT, on a la CIT de Chambly-Richelieu-Carignan, Vallée du Richelieu, la CIT de Sorel-Varennes, la CIT de Haut-Saint-Laurent, la CIT de Sud-Ouest, la CIT de La Presqu'île, la CIT de Laurentides, la CIT de Richelain, la CIT de Roussillon, la CIT de Lanaudière, l'OMIT de Mont-Tremblant, la RMTC de Shawinigan, Rouyn-Noranda, RTC, RTL, Saint-Jean-sur-Richelieu, Sept-Îles, STL Laval, STL Lévis, STM, STO, STS Saguenay, STS Sherbrooke, STTR, Ville de Montréal. Alors, ça, c'est toutes les sociétés de transport, et toutes ces sociétés de transport là, en transport en commun, sur cinq ans, il y a un budget actuellement de 2,9 millions... milliards dans le PQI. Évidemment, ça, c'est un budget qu'on met, et à chaque année il peut y avoir des modifications en fonction des réalisations, de l'avancement des projets.

Maintenant, un exemple. Vous avez... Par exemple, en 2010-2011, là, on a trois pages de projets précis, par exemple: abris faits sur mesure pour les cours de triage — ça, c'est l'Agence métropolitaine de Montréal — c'est 5 456 000 \$; l'acquisition de 15 locomotives neuves, c'est 24 995 000 \$; l'affichage dynamique dans les gares, c'est 4 624 000 \$; agrandissement de station de la gare Saint-Jérôme, 261 000 \$. Et là on peut continuer de même, là, on a des listes, là. Ça, c'est l'AMT. Par exemple, Chambly-Richelieu-Carignan, et là il y a à peu près... système d'aide à l'exploitation, 189 000 \$; CIT La Vallée du Richelieu, achat d'abribus, 461 000 \$. On peut, là, continuer. On va prendre les gros comme, par exemple...

M. Girard: Mme la...

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, un instant, M. le ministre.

M. Girard: Est-ce que le ministre pourrait déposer cette liste-là, exhaustive, la déposer?

M. Hamad: La réponse 52, vous l'avez en main.

M. Girard: Bien, je suis à la question 52, *Demandes de renseignements particuliers de l'opposition*. Ce n'est pas ça, la réponse, là.

Une voix: Il n'y a rien.

- M. Girard: Il n'y a rien. Alors...
- M. Hamad: C'est les questions particulières du deuxième groupe de l'opposition.
- M. Girard: Ah! O.K., ce n'est pas spécifié. Mais, moi, j'aimerais savoir, M. le ministre, quelle est la somme qui est réservée pour le remplacement des voitures de métro. Et j'aimerais savoir également... Dans la somme de 2,9 milliards qui est prévue au cours des cinq prochaines années, est-ce que les sommes pour la modification aux ateliers pour accueillir ces nouvelles voitures sont incluses?
- La Présidente (Mme Doyer): Là, j'aimerais... Avant que, M. le ministre, vous répondiez, j'aimerais que vous vous adressiez à la présidence.

(Consultation)

- La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Gouin.
- M. Girard: Écoutez, c'est quand même relativement simple, ce que je demande, là. Je veux savoir quelle est la somme qui est prévue pour le remplacement des voitures de métro puis les sommes pour la modification aux ateliers pour accueillir ces nouvelles voitures. Je veux savoir quelle est la somme qui est réservée dans l'enveloppe de 2,9 milliards de dollars. Le ministre a procédé à des annonces, et, à ce sujet, il me semble qu'il serait en mesure de me donner quels sont les montants, là.
 - M. Hamad: On va vous donner les montants.
- M. Girard: Alors, c'est une question qui est très... qui est très simple, là.

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

M. Hamad: D'abord, la fabrication des voitures de métro s'échelonne sur plusieurs années. Donc, le montant total du contrat du métro échelonne plus long que le PQI, de cinq ans. Ça, on va comprendre ça. Donc, les montants dans le PQI ne correspondent pas nécessairement à la valeur totale du contrat.

La valeur totale du contrat de Bombardier, si on se rappelle très bien, c'est 2 640 000 \$ par wagon de métro. Il y avait 468 wagons, donc c'était 1,2 milliard pour l'achat des wagons. Et là c'est pour ne pas... éviter de tomber dans la question de...

- **M. Girard:** Le 1,2 milliard, M. le ministre, le 1,2 milliard, il va être payé d'ici quelle année?
- **M. Hamad:** Il va être payé d'ici... Il y avait 13 ans... Je vais la sortir, l'information, quand ils vont l'amener.
- $\boldsymbol{M.}$ Girard: Je veux savoir, dans le PQI, entre 2010 et 2015...
 - M. Hamad: Oui, je l'ai, là. On va le sortir.
- M. Girard: ...quelle est la part qui est incluse là-dedans et quelle est la part... Vous savez également

que, pour accueillir ces nouvelles voitures de métro, il doit y avoir des modifications aux ateliers, à la Société de transport de Montréal, pour pouvoir accueillir ces nouveaux wagons là. Alors, on ne peut pas les entretenir si les ateliers ne sont pas modifiés. Ça, vous le savez très bien. Donc, je veux savoir quelle est la somme prévue dans le PQI pour pouvoir accueillir ces nouvelles voitures de métro.

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

M. Hamad: Bien, il est où, là? Il s'en vient, là, il s'en vient, le chiffre. Il y a plein de chiffres qui s'en viennent. Ils vont pratiquer, là. D'ici 15 heures, ils vont être plus vites, là. Ça s'en vient, là.

M. Girard: O.K.

- La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que vous voulez passer à d'autres questions?
- M. Girard: Est-ce que je peux aller avec une autre question?
 - La Présidente (Mme Doyer): Bien sûr, bien sûr.
- M. Girard: Vous les prendrez... vous les prendrez en note également.
- La Présidente (Mme Doyer): Ils vont pouvoir anticiper les réponses.

• (16 heures) •

M. Girard: Vous savez également que la Société de transport de Montréal, c'est une des seules sociétés de transport qui n'a pas d'équipement pour gérer la flotte d'autobus en temps... en temps réel, et vous savez également que son parc d'autobus va être appelé à croître, compte tenu notamment des mesures qui vont devoir être prises au niveau des travaux à l'échangeur Turcot, vous y avez fait référence quand vous avez fait l'annonce, en novembre dernier, puis que, vous savez, au niveau de l'offre de service au niveau du transport en commun, que c'est appelé à croître au cours des prochaines années.

Moi, j'aimerais savoir si vous avez prévu dans le PQI, pour la période 2010-2015, un montant pour la Société de transport de Montréal, pour qu'elle puisse mettre en place, là, un système d'aide à l'exploitation qui va permettre à la Société de transport de Montréal, là, de pouvoir optimiser la gestion au niveau de sa flotte puis d'informer adéquatement sa clientèle. Ça, c'est une autre question qui est en lien avec le PQI cette année.

Si je peux me permettre aussi... Est-ce que je peux en poser une troisième? Ça permettrait aux gens de faire la recherche.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, oui.

- M. Girard: J'aimerais savoir également quelle est la somme prévue pour le projet de tramway à Montréal. Et est-ce qu'il y a une somme qui est réservée dans le PQI à ce sujet-là? Donc, c'est les trois questions que je pose.
- M. Hamad: Non, actuellement il n'y a pas... Juste bien comprendre, là, hein? C'est important, je pense, c'est fondamental, la question de l'opposition. C'est qu'il

y a 2,9 milliards qui sont... on appelle ça le PQI, Plan québécois d'infrastructures sur cinq ans. Dans ce plan-là, il y a des projets, il y a une liste de projets potentiels. Il y a des projets qui sont en réalisation, donc l'argent est réservé pour les projets en réalisation. Il peut arriver dans quelques années, il peut arriver, dans trois ans, que les priorités peuvent changer. Si les priorités changent, on est toujours dans le même montant. Il peut arriver aussi que des travaux sont avancés plus rapidement, ou des travaux ne sont pas avancés plus rapidement, donc il y a moins d'argent qui est dépensé, et ce qui arrive, c'est qu'on prend certains groupes d'argent, un montant d'argent, on peut le transférer pour des nouveaux projets. Il y a toujours une marge de manoeuvre dans le PQI pour des nouveaux projets qui arrivent dans deux ans ou trois ans.

Et, à chaque année, à chaque année le PQI est révisé, et il a un nouveau statut, le PQI, c'est-à-dire qu'aujourd'hui on l'a adopté pour cinq ans, mais, l'année prochaine, on fait un autre PQI pour un prochain cinq ans, alors il peut arriver très bien que, dans la liste des projets qui sont là, dans le PQI, ils peuvent changer, ils peuvent être modifiés ou ils peuvent être ajoutés ou enlevés.

Donc, actuellement, actuellement, dans le PQI que nous avons, il n'y a pas de tramway dans le PQI. Il y a plusieurs raisons de ça, parce que juste les études pour faire un tramway, ça prend quelques années. Donc, en dépenses, immobilisations et capital, c'est beaucoup plus long que cinq ans. Alors donc, des fois, ce n'est pas parce que les montants d'argent ne sont pas là que ça veut dire que les projets ne sont pas là. Mais ce projet-là plus particulièrement, il n'est pas dans le PQI.

Ça, c'est global. Donc, le chiffre, il est dynamique, il se déplace, il change. Ce n'est pas quelque chose de fixe, à part les projets qui sont en cours. Comme par exemple le métro, ça, c'est fixe, il est là; il est prévu dans le PQI.

M. Girard: Bien, voilà, c'est ça, mais j'attends toujours la réponse pour savoir quelle est la portion qui est prévue.

Puis vous m'aviez dit tout à l'heure, si je voulais avoir des réponses sur les PQI pour la période 2010-2015, de me référer à la fiche explicative, question 52 de la deuxième opposition. Quand on calcule, là, l'ensemble des chiffres qui sont inscrits là, ça donne 534 000 \$. Alors... Puis, vous, vous me parlez d'une... Puis, dans le budget de dépenses, on arrive à 2,9 milliards.

- M. Hamad: C'est 500 millions, hein? On est dans le million, on n'est pas dans mille ici.
- **M. Girard:** Oui, c'est ça, 500 millions, voilà. Mais ça, on n'arrive pas... donc, on n'arrive pas à 2,9 milliards. Donc, moi, je veux...
- **M. Hamad:** Mais non, c'est une année, c'est une année.
- M. Girard: Voilà. Alors, moi, je veux savoir, au total, quels sont les projets qui sont rattachés au niveau du PQI.

Autre question que j'ai pour vous parce que je n'ai pas encore de réponse, Mme la Présidente: j'aimerais savoir, pour le train de l'Ouest, quel est le budget, quel montant a été budgété dans le PQI pour le train de l'Ouest.

- M. Hamad: Le train de l'Ouest, c'est la...
- M. Girard: J'aimerais savoir aussi, dans le PQI, combien a été... combien d'argent a été budgété pour le train de l'Est.
 - M. Hamad: Oui. Le train de l'Ouest...
- M. Girard: J'aimerais aussi savoir, dans le train de l'Ouest et le train de l'Est, qui sont deux projets différents... J'aimerais également savoir pour la navette ferroviaire...
- M. Hamad: Bien, attends un petit peu, on va prendre note, là.
 - M. Girard: ...pour la navette ferroviaire entre...
 - M. Hamad: Attends un petit peu. Peux-tu...
 - M. Girard: Je recommence?
- La Présidente (Mme Doyer): Un instant, un instant. On va... Bon, on reprend ça, M. le député de Gouin. Train de l'Est, train de l'Ouest.
- M. Girard: Oui. J'essaie de poser des questions très courtes pour que ça soit très clair.
- La Présidente (Mme Doyer): C'est ca, continuez. Moi-même, des fois, là, je... il faut que je... Si je saisis, tout le monde va saisir.
- M. Girard: Donc, j'aimerais savoir, pour le train de l'Ouest, quel est le montant qui a été prévu au PQI. Le ministre a procédé à une annonce là-dessus. Pour le train de l'Est, quel est le montant qui est prévu au PQI? Le ministre a aussi procédé à une annonce sur ce sujet-là.

La navette ferroviaire entre l'aéroport de Montréal et le centre-ville, il y a aussi une annonce qui a été effectuée par le ministre des Finances l'an dernier. Quel est le montant qui est prévu?

Au niveau...

- **M. Hamad:** La navette, c'est 200 millions. La navette, c'est 200 millions. Elle était prévue dans le budget. Alors, ça, c'est la réponse.
- M. Girard: Parfait. Donc, elle est incluse dans votre PQI, le 2,9 milliards.
- **M. Hamad:** Il est dans le budget. Il n'est pas dans le PQI, il est dans le budget. Quand il est dans le budget, ça veut dire qu'il est dans la réserve du ministre des Finances.
- M. Girard: Oui, O.K., parfait. Parfait. Puis j'aimerais savoir également, au niveau du prolongement du métro de Montréal, on sait qu'il y avait eu un 12 millions qui avait été débloqué pour le bureau de projet, mais, advenant le cas qu'on se rende à l'étape suivante, qui s'appelle l'ingénierie détaillée, quel est le montant qui a été réservé pour ça? Donc, ça, c'est d'autres questions que...
- M. Hamad: On l'a, le... On va essayer de répondre, parce que, là, si vous prenez 52, la question 52, dans la

question 52, on l'a ici. C'est dans question 52, la réponse pour le bureau de métro. Le budget du bureau de métro, c'était 12 millions. Donc, normalement on devrait avoir une partie ici, dans l'AMT. L'AMT, alors bureau de projet, développement du réseau de métro, 52: 225 000 \$ dépensés à ce jour. Alors là, ce qu'on a fait en 2010-2011, le budget total, c'est 12 millions. Les études se poursuivent. Donc, on a 12 millions là-dessus.

M. Girard: Est-ce que vous me dites donc que, pour la période, donc, 2010-2015, dans l'enveloppe du 2,9 milliards auquel on fait référence, que l'apport prévu pour le projet du prolongement du métro est une somme de 12 millions de dollars? C'est ce qui est prévu pour la période de cinq...

M. Hamad: Non.

M. Girard: Non?

M. Hamad: Non, parce que, là, on va... O.K., on va aller à l'avance, là. Il y a des montants d'argent qui sont prévus dans le Plan québécois d'infrastructures. Il y a d'autres programmes qu'on utilise aussi, comme SOFIL, un programme fédéral où on a des montants d'argent pour financer certains projets. Il y a, par exemple... il y a des projets de rénovation au métro de Montréal où c'est une entente avec le fédéral qui n'est pas dans le PQI mais ailleurs. Comme, par exemple, le financement des autobus, ce n'est pas nécessairement dans le PQI, mais il peut être aussi dans d'autres programmes. On a deux autres programmes, un, SOFIL, avec le fédéral puis un autre programme québécois de transport collectif, où il y a des montants d'argent qu'on peut le prendre.

Donc là, on parle des programmes puis on parle de projets. Les sources de financement des projets ne sont pas nécessairement directement liées à chaque programme.

Deuxièmement, c'est que l'AMT, parce que... puisqu'on parle de l'AMT, vous insistez de parler de l'AMT, l'AMT, elle a une source de financement du gouvernement du Québec, mais elle a une source de financement d'une municipalité puis elle a une source de financement de la taxe, et tout ça. Donc, quand on parle du projet de métro, le projet de métro de 12 millions n'est pas financé à 100 % par le gouvernement du Québec, par exemple. Donc, il peut y avoir d'autres sources de financement qui amènent vers le projet.

M. Girard: Oui, mais...

M. Hamad: Alors là, il faut qu'on fasse attention entre deux, là. On parle-tu de programmes, des montants, les budgets? Puis on peut parler des projets où il y a des budgets.

M. Girard: Mais c'est parce que, M. le ministre, c'est que, quand vous mettez dans un document qu'il y a 2,9 milliards qui est consacré au transport en commun pour la période 2010-2015 dans le PQI, vous indiquez ça, vous êtes en mesure de m'expliquer quels sont... comment on arrive au chiffre de 2,9 milliards puis les sommes réservées pour chacun des projets.

Donc, je comprends que, dans le PQI 2010-2015, il n'y aura pas... il n'y a pas 90 millions qui est réservé

pour l'ingénierie détaillée, qui est la prochaine étape après le bureau de projet. L'argent n'est pas là.

- M. Hamad: Je vais le sortir, la liste. Quand on va voir la liste, on va voir, là, c'est quoi qui est prévu. Parce que, là, en passant, il y a des milliers de chiffres, là, je ne peux pas me souvenir de tout, là. Mais on va les sortir puis on va vous le donner. Puis normalement...
- M. Girard: Mais c'est ça, mais c'est parce que, là, je n'invente pas de chiffres, là. Moi, je me fie à un document qui a été déposé par le ministère des Finances.
 - M. Hamad: C'est ça, c'est ça. Oui, oui. On va...
- M. Girard: Je me base sur ce qui est écrit là et je vous pose des questions. Par exemple, le remplacement des voitures de métro, plus pour accueillir ces nouvelles voitures là, j'aimerais savoir quels sont les montants. Globalement, c'est des questions, il me semble, Mme la Présidente, qui sont relativement simples, puis je suis étonné que ce soit si complexe de trouver la réponse.
- M. Hamad: Oui, parce que je ne vais pas vous donner n'importe quelle réponse, puis il y a plein de chiffres. Alors, je pense, c'est mon devoir parlementaire de vous donner les chiffres exacts selon ce qu'on a comme papiers. Vous ne pouvez pas me...

Mme Roy: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

Mme Roy: J'aimerais... Pour une petite question de règlement, là. Si vous dites que vous allez les donner au député de l'opposition officielle, j'aimerais peut-être qu'on les dépose à la commission pour que tout le monde puisse en avoir connaissance.

La Présidente (Mme Doyer): Mais ce n'est pas... Madame...

Mme Roy: Au lieu de les envoyer, vos documents, de les envoyer à l'opposition officielle, pourriezvous les déposer à la commission? Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Mais ce n'est pas une question de règlement.

Mme Roy: Mais...

La Présidente (Mme Doyer): Ce que vous me faites, là, c'est une demande de dépôt.

Mme Roy: Une demande ou une directive, là.

M. Hamad: Mais on va voir, madame, là, parce que... Mme la Présidente...

• (16 h 10) •

La Présidente (Mme Doyer): Là, moi, je vais mettre de l'ordre, là, parce que, là, c'est le temps de parole du député de Gouin. Quand... Tantôt, là, ça va être 20 minutes, la partie ministérielle, et on va revenir à vous, madame, en tout respect. Puis je ne veux pas qu'on interrompe les crédits. M. le député de Gouin.

M. Girard: Oui. Alors, Mme la Présidente, j'attends toujours les réponses, là. Mme la Présidente, là, même à la page 103 du budget de dépenses, c'est indiqué noir sur blanc: «...la mise en place d'une ligne de trains de banlieue rapide entre Mascouche et le centre-ville de Montréal...» C'est quoi, le budget qui a été prévu pour ça? Ensuite, on dit: «...la poursuite du programme Réno-Systèmes 2...» Alors, quel est le montant qui a été prévu pour ça? Le remplacement des voitures de métro, c'est aussi indiqué. Quel est le montant qui est prévu pour ça?

Je suis étonné. C'est inscrit dans les documents gouvernementaux, je me fie à un texte, et on a de la difficulté à être en mesure de m'expliquer comment ça balance puis on arrive à 2,9 milliards.

M. Hamad: Un par un. M. le député de Gouin, là, il arrive puis il en lance cinq, six, projets, puis il veut une réponse pour six projets. Je pense, six projets, c'est six réponses.

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

M. Hamad: On peut-u le prendre un par un?

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, on va passer à la partie ministérielle, qui a 20 minutes pour poser des questions, y inclus les réponses, bien sûr, comme le premier bloc. Et j'imagine que les gens vont avoir le temps de trouver les réponses au député de la partie de l'opposition officielle.

Alors, qui me demande la parole? M. le député de Huntingdon.

M. Billette: Merci beaucoup. Merci beaucoup, Mme la Présidente. C'est un plaisir, c'est ma première commission au niveau du transport. Je veux vous saluer pour commencer. Ne soyez pas inquiète, je vais faire tout en mon possible, vous allez voir, pour être sûr et certain du bon fonctionnement de nos travaux. Je veux saluer mes collègues, les collègues également des deux oppositions, et surtout M. le ministre, c'est un plaisir de vous retrouver, et toute votre équipe de cabinet, et les nombreux représentants du milieu du transport, qui est un milieu très large et tellement important pour tous les citoyennes et citoyens du Québec. Donc, c'est un plaisir.

Mme la Présidente, le sujet que je vais aborder avec M. le ministre, c'est le bilan routier. Ce matin, c'est un sujet vraiment d'actualité, voilà quelques heures seulement, le bilan routier. Donc, on parle au niveau des accidents, des décès, malheureusement, sur les routes qui sont survenus au Québec au cours de la dernière année. C'est un exercice qui est devenu annuel, je crois, et ça nous met souvent des balises ou un processus d'évaluation pour savoir la législation qu'on met de l'avant, la réglementation, savoir l'efficience, l'efficacité que cela a sur la route pour la sécurité des usagers. Donc, c'est un bilan routier qui est fort attendu de tous les parlementaires et d'autant plus pour les Québécois, savoir, à ce moment-là, si le bilan s'améliore ou pas d'année en année.

J'étais... Lors du préambule, de la présentation de M. le ministre, je me suis réjoui d'entendre les chiffres qu'il nous a dévoilés pour l'année qui vient de se terminer. On parle d'une baisse des décès. Chaque décès est malheureux, chaque vie humaine n'a pas de prix, donc c'est

important de mettre tous les efforts et les sommes pour s'assurer de pouvoir sauver que ce soit une seule vie. Je pense que c'est très important. Tout le monde connaît quelqu'un qui malheureusement a eu un accident d'automobile, qui est décédé, donc c'est souvent des événements qu'on veut éviter absolument, et, je crois, c'est le rôle de nous, comme législateurs, de faire en sorte de... C'est sûr que l'objectif ultime serait d'en avoir zéro, mais malheureusement il y en a toujours à chaque année. Et les deux objectifs, comme j'ai dit, c'est la sécurité des usagers et sauver des vies humaines.

Il y a des actions concrètes qui ont été posées depuis quelques années. La législation a fait en sorte qu'en 2007 il est arrivé un projet de loi. En 2010, cette année, on a connu la loi n° 71, au niveau des récidivistes, l'augmentation des amendes sur des chantiers routiers. En 2007, tout le monde se souvient, l'interdiction du cellulaire au volant. Puis je crois que c'est des habitudes à changer pour les gens. Tout le monde parlait au cellulaire voilà quelques années au volant, et maintenant c'est rendu presque inné: on voit quelqu'un parler au cellulaire, on se demande même comment il fait pour conduire son véhicule en toute sécurité, et surtout la sécurité des gens de son environnement, des autres usagers de la route.

Donc, on peut voir que c'est... les répercussions sont très importantes, et, au niveau des décès, qui est en diminution de façon constante, on parle de 5,6 %, et tout ça suite à la recommandation de la Table québécoise sur la sécurité routière. C'est des experts qui nous font des recommandations, c'est des gens qui connaissent le milieu, ce sont des spécialistes de ce domaine-là qui font des recommandations pour s'assurer d'établir une législation qui soit, comme j'ai dit, efficace et efficiente pour les gens.

Puis, je vais vous dire, pour l'année qui vient de se terminer, 2010, c'était un défi réel, Mme la Présidente. On se souvient, l'an dernier, que le bilan était parmi l'un des meilleurs qu'on ait jamais eus au niveau de la province de Québec. Et, ce matin, mon collègue de Chomedey me disait qu'il était... qu'il avait une autre profession auparavant, qu'il était policier, et il me retraçait les années soixante-dix, il y a plusieurs années, à ce moment-là, où il y avait 2 millions de véhicules sur la route; on parlait d'au-dessus de 2 000 morts annuellement. Maintenant, on est rendus tout près de 6 millions de véhicules, donc c'est deux fois et demi le nombre qu'on retrouvait dans ces années-là, et M. le ministre tantôt a parlé en bas de 500 décès.

Donc, si on regarde au début des années soixante-dix, où on avait au-dessus de 2 000 décès annuellement pour 2 millions de véhicules, on est rendus à 6 millions de véhicules maintenant et on parle en bas de... je pense que c'est 487. Je pense que M. le ministre pourra en parler. Et j'étais très heureux d'entendre également que 2010 sera... a été l'année, depuis qu'on tient des bilans... On a parlé de 60 ans, M. le ministre, tantôt. Je pense que c'est encourageant, c'est intéressant. Et le défi était de taille suite à l'année 2009, et le bilan qui avait été vraiment exceptionnel. Donc, on peut se réjouir, en tant que législateurs, des résultats qu'on obtient présentement.

Mme la Présidente, j'aimerais savoir de M. le ministre... premièrement, nous tracer un résumé ou un bilan de ce bilan routier là qui a été déposé ce matin, qui est frais, quand même. Je pense que c'est important d'étudier le cas ici, en étude de crédits, pour que les gens soient bien informés, pour savoir que les sommes qu'on investit

sont investies au bon endroit. Et, deuxièmement, on se pose toujours la question au niveau de la comparaison. Souvent, les gens vont nous dire: Peut-être, les voitures sont mieux fabriquées, ou les gens sont plus sensibilisés, ou il y a d'autres facteurs qui peuvent interagir, mais, je pense, c'est important de se comparer. J'aimerais que M. le ministre, s'il a les chiffres à sa disponibilité, puisse nous donner des comparaisons, que ce soit avec l'Ontario, l'Alberta, ou d'autres provinces canadiennes, ou même des États des États-Unis, ou même s'il y a d'autres États confédérés qui tiennent des statistiques, pour voir si c'est la législation qui est efficace au niveau où on s'y attend, au niveau du Québec.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. le ministre, à vous.

M. Hamad: Je veux remercier mon collègue pour sa question et, si vous permettez, juste présenter Mme Johanne St-Cyr, qui est vice-présidente à la SAAQ. Et elle s'occupe particulièrement de la sécurité routière. Alors, madame sécurité routière au Québec, c'est Mme St-Cyr.

Donc, en fait, on a eu l'honneur aujourd'hui de présenter le bilan de la sécurité routière pour 2010, et c'est le meilleur bilan depuis 60 ans au Québec, et c'est tout à l'honneur de tous ceux et celles qui ont travaillé très fort pour arriver à ce bilan-là. Malheureusement, il en reste encore beaucoup, de décès, et chaque décès, c'est un décès de trop pour l'ensemble des Québécois.

Maintenant, cette année, l'annonce que nous avons faite, en fait, c'est 487 décès cette année, par rapport... C'est la première fois dans l'histoire du Québec, depuis 60 ans, qu'on est en bas de 500, la barre de 500. Et aussi ce qu'il est intéressant de voir, c'est qu'en 1973 il y avait 2,2 millions voitures, il y avait 2 209 décès dans ces années-là, et aujourd'hui nous avons au Québec 6 millions de voitures, et les décès, c'est 487.

Alors, c'est une évolution très importante. Et pourquoi nous sommes arrivés là? Parce que, Mme la Présidente, parce que, premièrement, le gouvernement du Québec a récemment adopté trois projets de loi sur la sécurité routière. C'est la SAAQ et le ministère qui ont travaillé ensemble pour préparer toutes ces lois-là qui nous aident à être plus sévères pour la sécurité routière. Comme des exemples, par exemple, la dernière loi qu'on a adoptée, on est plus sévères envers les récidivistes parce que nous croyons qu'il faut faire... et on est allés le plus loin possible pour les récidivistes. Le «car surfing», on a mis des amendes importantes, les courses de voitures aussi. Les jeunes, ça, c'est un volet important. Les jeunes, en fait, c'est 21 et moins, c'est zéro... tolérance zéro, zéro alcool. Et aussi, on a mis en place aussi beaucoup de mesures policières, de mesures de sensibilisation et, bien sûr, les lois qu'on a mises en place.

Alors, ça, ça donne... Là, on peut comparer par rapport à une année, mais, au niveau statistique, il est préférable de se comparer sur les dernières... la moyenne des dernières cinq années, parce qu'au niveau statistique c'est plus solide, parce qu'il peut arriver dans une année où on des cas particuliers, en termes de température ou climat. Alors, ce que nous avons cette année, en fait, c'est une diminution de 22 % par rapport à la moyenne de cinq ans. Ça, c'est en termes de décès. Si on regarde en termes d'accidents graves, bien aussi il y a une diminution

importante, autour de 20 quelques pour cent. Et, si on regarde en termes d'accidents légers, on a une baisse d'autour de 6 %.

Alors, dans l'ensemble des chiffres, il y a une diminution dans les trois paramètres que nous utilisons. Maintenant, ce qu'il reste, il demeure important, il demeure sensible, c'est le nombre de jeunes décédés. C'est 129 décès de jeunes de 16 à 25 ans, ce qui représente quand même 26 %, 27 % de l'ensemble du total des décès au Québec. Et il faut dire aussi que les jeunes représentent 10 % des détenteurs de permis de conduire. Alors, ils sont 10 %, cependant ils ont 26 % en termes de pourcentage de décès, donc il faut... c'est là qu'il faut concentrer l'effort davantage.

Pour faire ça, le mois d'avril, le 4 avril, la Société de l'assurance automobile a préparé une campagne de sensibilisation à tous les niveaux. Il y a le cellulaire au volant, les textos, aussi, qu'on fait au volant, et aussi les jeunes, pour aller les rejoindre chez eux, parce que les jeunes, c'est plus difficile à les rejoindre, donc il fallait vraiment aller sur leur terrain, c'est-à-dire aller sur Twitter, Facebook et YouTube, et on a préparé des publicités pour les rejoindre. Et nous avons décidé aussi, avec la SAAQ, de faire à chaque année la tournée de tous les collèges pour faire la sensibilisation, faire des concours de sécurité routière, en fait impliquer les jeunes et que les jeunes deviennent les messagers pour la sécurité routière euxmêmes, entre eux. Évidemment, c'est encore... le message passe plus facilement que si c'est l'adulte qui vient dire aux jeunes quoi faire, et ce n'est pas toujours évident.

Donc, il y a eu des efforts importants à ce niveaulà, et nous continuons, parce qu'il y a encore beaucoup de choses à faire, comme l'augmentation de la présence policière. Pour nous, nous croyons que la présence policière est un facteur important. Et aujourd'hui, à l'annonce, tous les corps policiers du Québec étaient présents, c'est-à-dire, il y avait la Sûreté du Québec, la police de Montréal, police de Québec, l'association des... la police, aussi, partout dans les villes du Québec était présente. Et évidemment on a une excellente collaboration du corps policier au Québec pour davantage être présent.

Êt, comme vous le savez, à l'adoption du projet de loi n° 71, nous allons faire des projets pilotes, et c'est avec deux objectifs. Le premier, c'est sensibiliser les gens davantage, c'est-à-dire, il va y avoir des barrages où on va prendre les tests d'alcool et on va dire aux citoyens: Vous êtes en bas de 0,08, vous êtes en haut de 0,05, dans quelle situation vous êtes, juste les sensibiliser. Et en même temps, évidemment, la présence policière, on veut voir l'impact de la présence policière, qu'est-ce que ça fait avant et après. Et, ce projet pilote là, c'est une durée de trois ans.

• (16 h 20)

- La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, j'ai un autre collègue de... excusez, de la partie ministérielle. M. le député d'Orford.
- **M. Reid:** Merci, Mme la Présidente. Il reste combien de temps à peu près sur notre bloc?
- La Présidente (Mme Doyer): Il vous reste neuf minutes.
 - M. Reid: Parfait, merci.
- La Présidente (Mme Doyer): 8 min 30 s, neuf minutes.

M. Reid: Sur le sujet dont le ministre vient de parler, j'ai été impressionné particulièrement. Vous savez, nous, dans cette commission, on a passé beaucoup de temps sur des projets de loi et des discussions sur la sécurité routière, et c'est très intéressant et très motivant de travailler, dans notre travail de législateur, dans une commission pour s'apercevoir que finalement ça a des résultats, ce que l'on fait. Et une des choses qui m'impressionne toujours, parce que, moi, je suis un Québécois très fier de l'être et très fier du Québec, c'est quand j'entends effectivement et quand je vois des taux... Et, si j'ai bien compris les taux, là, on parle de 6,2 décès par 100 000 habitants, ce qui en soi n'est pas agréable parce que c'est des décès, mais, si on se compare, paraît-il, si j'ai bien compris, et peut-être que ce serait bon de me l'indiquer, mais le Québec fait mieux que le reste du Canada, le Québec fait mieux que les États-Unis, le Québec fait mieux que la France, qui sont quand même des points de référence pour beaucoup de choses.

Alors, moi, ça me... je suis très fier. Et je voulais dire mon petit mot là-dessus aussi à M. le ministre, là-dessus, et à l'ensemble des personnes qui travaillent souvent avec nous d'ailleurs en commission pour faire en sorte qu'on arrive à des résultats semblables.

Moi, ma question est plus précise, une question qui est reliée aussi directement aux crédits que les milliards ou, enfin, les millions qu'on y a mis, c'est la route qui relie Québec à Saguenay. J'ai eu l'occasion de le dire de temps en temps, je suis un Saguenayen de naissance et j'ai grandi au Saguenay, à Jonquière. Et, pour la plupart des Québécois, ils ne savent pas jusqu'à quel point la route du Parc, c'est quelque chose de... c'est une problématique, disons, qui occupe les discussions et les préoccupations. Traverser le parc, pour un Saguenayen ou quelqu'un du Lac-Saint-Jean, c'est une grosse problématique. Juste là, au moment où on se parle, là, je viens de changer mes pneus d'hiver et je dois aller voir ma mère à Jonquière en fin de semaine, et, avec la neige qu'on a, honnêtement je ne sais pas si j'ai pris la bonne décision, parce que la neige dans le parc des Laurentides, c'est une problématique. Même au mois de juillet, j'ai déjà vu une tempête de neige dans le parc au mois de juillet.

Il y a d'autres problèmes dans le parc, parce qu'on parle de sécurité. Si le député de Chomedey était ici, il parlerait sûrement de toute la sécurité que peut amener le fait d'avoir des autoroutes, le fait d'avoir des barrières qui n'existaient pas avant. J'ai traversé le parc au moins 500 fois, minimum. Alors, je le traverse maintenant moins souvent, et, quand je vois qu'il y a des barrières pour s'assurer que les animaux se seront pas régulièrement sur la route, en particulier quand il fait noir, le soir... J'ai déjà frôlé de très près un orignal et un ours, alors je sais ce que c'est. C'est agréable quand ils sont sur le bord, là, en plein jour puis qu'ils ne nous nuisent pas, mais, quand on est là sur la route et qu'on s'en aperçoit une fois qu'on les a dépassés, ce n'est pas un cadeau.

Pour les Saguenayens, pour les gens du Saguenay et du Lac-Saint-Jean, le parc des Laurentides, c'est quelque chose qui a toujours été une bête noire incroyable, et surtout qu'on apprenait semaine après semaine quasiment des morts, des décédés, des accidents, des gens qu'on connaissait, souvent.

Alors, c'est un progrès fantastique. Ça fait longtemps qu'on en parle et ça fait longtemps qu'on le demande. Bon, il a fallu que notre gouvernement s'y mette pour le faire. Et il y a quelques questions qui me semblent importantes pour nous aux crédits aujourd'hui. Notamment, est-ce que, dans l'avancement des travaux... on voit bien que ça avance, là, mais, dans l'avancement des travaux, est-ce que les échéanciers sont ceux qui étaient prévus? À quoi on doit s'attendre comme échéancier pour la fin des travaux? Parce qu'honnêtement on devient gâtés vite, hein? Quand on passe sur la partie autoroute de la 175 et qu'on a des petits bouts qui n'ont pas d'autoroute, bien on se dit: Voyons, tu sais, comment ça se fait que ce n'est pas encore en autoroute? On devient vite gâtés.

Et, pour ma part, je voudrais ajouter que la 175, la partie autoroutière, à mon avis, ça va faire partie des attractions touristiques du Saguenay—Lac-Saint-Jean. C'est une route qui nous permet maintenant de voir le panorama incroyable qu'il y a dans les Laurentides. Et, moi, j'ai traversé plusieurs centaines de fois, jusqu'à récemment, une route où on ne voyait en général que deux rangées d'arbres, une de chaque côté, et on voyait loin mais peu de choses loin. Là, maintenant, on peut voir beaucoup et on voit la beauté de cette nature québécoise, d'une partie du Québec qui est extraordinaire, une réserve faunique, mais une réserve aussi de panoramas extraordinaires.

Alors, évidemment, la question qu'on se pose et que les gens du Saguenay—Lac-Saint-Jean se posent sûrement comme moi: À quel moment est-ce qu'on aura une autoroute d'un bout à l'autre? Est-ce que ça respecte les échéanciers qui étaient prévus, les délais que nous avons? Enfin, je ne parle pas des délais comme des échéances que nous vivons, là. Est-ce que ça respecte les délais? Et aussi, est-ce qu'on peut me donner idée un peu de ce qui est impliqué en termes de montants d'argent et qu'est-ce qu'il reste à mettre là-dedans?

M. Hamad: Merci. En fait, vous avez raison, cher collègue, c'est un projet important. Et je me souviens, avant de faire de la politique, j'avais des chantiers à Saint-Félicien et je prenais, comme plusieurs Québécois, la route, et évidemment, lorsqu'il ne faisait pas beau, c'était toute une aventure d'arriver, et surtout pas à l'heure, mais arriver en santé et sans faire un accident. Et on voyait, il y avait les problèmes des animaux, des orignaux, des problèmes de neige, de la glace et toutes les conditions.

Alors, nous sommes très fiers de réaliser ce projet-là, pour les gens du Saguenay particulièrement. Et ce projet-là, en fait, en 2010... 2011-2012, on prévoit un montant de 129 millions qui sera consenti pour le projet. Et ça s'ajoute à des montants qui étaient déjà dépensés, qui sont... c'est 758 millions qui ont été investis dans les années antérieures. Et, en fait, les deux derniers contrats majeurs, ils vont être initiés et autorisés en 2011, donc on termine les travaux, et comme ça 100 % des contrats de terrassement vont être terminés, ce qui va nous permettre... En fait, c'est... 99 % du projet est complété.

Et les résultats de ça, ceux qui le prenaient avant, ils se souviennent très bien. Maintenant, c'est 156 km en quatre voies. Et on se rappelle tous, là, ceux qui le prenaient, ce n'était pas... il y avait des bouts, là, qui étaient très dangereux lorsqu'on montait après l'Étape, il y avait des bouts très dangereux, et là, maintenant, avec ça, c'est 156 km, quatre voies qui sont en service depuis la fin de 2010, déjà en service. Donc, c'est 90 % du projet qui est en service, et en 2011 on prévoit 159 km qui sera en service, donc pour un total de 174 km en service. Donc,

c'est 91 % du projet, et le reste, évidemment, ça complète les travaux.

Maintenant, c'est... les retombées sont majeures et sont très importantes pour le Saguenay et pour la région aussi. 64 % des contrats sont donnés... ont été donnés par appel d'offres, je regarde la députée de La Peltrie... de... c'est tout donné — Lotbinière — c'est tout donné par appel d'offres, et ils sont accessibles, site Internet, hein? Peut-être, votre chercheur, c'est aller dans le site Internet. Cliquez deux fois, vous allez voir les détails. Et ils sont accessibles. Alors, c'est 64 %, il y a création de 1 300 emplois directs par année de construction. Alors, on est à la phase terminale de ce projet-là. Ca va très bien, on a va terminer bientôt. Et c'est une réalisation importante, une autoroute de 175 km... 171... 174 km, en fait. Ça tombe bien: 174 km pour l'autoroute 175. Il en manquerait 1 kilomètre. Et le coût total de ce projet-là qui va terminer en 2013, c'est 1,1 milliard de dollars.

• (16 h 30) •

M. Reid: Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va? Alors, il reste moins de une minute. Si quelqu'un a une... ou on reviendra à un autre bloc. Alors, je vais donner la parole à la députée de Lotbinière, qui dispose d'un temps, questions-réponses, de 20 minutes.

Mme Roy: Merci, Mme la Présidente. Alors, je vous indique que j'ai une première question, puis la deuxième, elle va toucher la direction de Montréal, si ça peut faciliter la... Parce que, comme je n'ai qu'un bloc, je vais être obligée de toucher à plusieurs sujets dans le même bloc, un bloc de 20 minutes.

La première des choses: vous avez peut-être dû lire, dans *Le Soleil* aujourd'hui et la semaine dernière, concernant la 218 à Saint-Gilles — Saint-Gilles de Lotbinière. M. Caron doit bien connaître ce dossier, qui est ici, il a été le directeur de... de... Chaudière-Appalaches à l'époque où on a commencé à parler de ce dossier-là. Le dossier de... Oui?

M. Hamad: Juste pour ne pas perdre votre temps. Ça, c'est le dossier à mon collègue, alors vous allez revenir...

La Présidente (Mme Doyer): Donc...

M. Hamad: ...avec le temps qui est alloué à mon collègue, vous allez avoir les réponses.

Mme Roy: Écoutez, mon bloc est ici, moi. Je dois vous parler...

M. Hamad: Vous n'avez pas de questions avec mon collègue?

Mme Roy: Non, c'est... Mon bloc est ici. Donc, je dois vous poser la question à vous.

M. Hamad: O.K. On va demander... Vous allez répondre. Allez-y.

Mme Roy: Donc, c'est dans Chaudière-Appalaches, c'est un dossier qui... c'est une route qui traverse la municipalité de Saint-Gilles pour se rendre à Saint-Lambert en

passant par la Beauce. À l'heure actuelle... Vous connaissez les «no trucks», M. le ministre... Mme la Présidente, M. le ministre doit connaître les «no trucks». À l'heure actuelle, cette route-là n'est pas interdite aux camions, mais elle doit recevoir le trafic de la Beauce vers Saint-Lambert, un trafic énorme. Et puis c'est parce que, si on rénovait pour continuer à laisser passer ce trafic lourd, ça va coûter un prix exorbitant à cette municipalité-là qui va payer pour tout le monde aux alentours. Il y a un genre de consensus qu'on devrait continuer à laisser passer les camions là, mais le consensus est à l'effet aussi que Saint-Gilles ne doit pas assumer seule la facture. Et on voit, là, à la lecture du Soleil, qu'il y a une mobilisation régionale qui commence, M. le ministre. On voudrait savoir si vous accepteriez de rencontrer le maire de cette municipalité-là et des municipalités avoisinantes pour qu'ils puissent vous expliquer la problématique et voir comment on pourrait les aider.

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

M. Hamad: Avec plaisir, Mme la Présidente. Alors, je vais demander à mon ministre délégué d'accepter de rencontrer le maire.

Mme Roy: De les rencontrer et de les écouter. Et de les écouter.

M. Hamad: L'exécuter.

Mme Roy: Les écouter.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Hamad: Les écouter! Ah! O.K.

Mme Roy: Je ne vous demande pas d'exécuter personne...

M. Hamad: O.K. Je ne sais pas, là...

Une voix: ...en tout cas, il est avisé.

M. Hamad: ...elle n'aime pas son maire ou...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Hamad: C'est sûr qu'on rencontre, on écoute, comme d'habitude.

Mme Roy: O.K. Donc, je me fie sur votre aide pour obtenir un rendez-vous, M. le ministre. C'est ça?

Un deuxième dossier, c'est ce qu'on a lu aussi... puis qui me semble...

M. Hamad: Mme la présidente, elle a un accès plus rapide, je ne sais pas pourquoi.

Mme Roy: La présidente?

M. Hamad: La présidente, elle a accès plus rapide, avoir des rendez-vous, elle n'attend pas les crédits, elle.

Mme Roy: Bien, j'ai fait plusieurs requêtes qui sont restées sans réponse, et c'est pour...

M. Hamad: Ah!

La Présidente (Mme Doyer): C'est parce que ça fait longtemps qu'elle est là.

M. Hamad: Non, non. Non, non. Mais parce que...

La Présidente (Mme Doyer): Non, non, blague à part.

M. Hamad: ...en passant, les maires sont déjà rencontrés, hein, ont été déjà rencontrés, vous savez?

Mme Roy: Les maires... Bien, le maire a été... a rencontré la direction régionale.

M. Hamad: Oui.

Mme Roy: Bon, mais pas le ministre.

M. Hamad: Pas le ministre. O.K.

Mme Roy: Ce n'est pas la direction qui administre, c'est le discrétionnaire, comme vous devez certainement savoir.

ľai lu

M. Hamad: Mais on va aller par appel d'offres, puis on va être très transparents, puis on va suivre les procédures, hein?

 $\mathbf{Mme}\ \mathbf{Roy:}$ Bien, c'est... c'est... Le problème, c'est que la...

M. Hamad: Parce que, sinon, il y a quelqu'un va nous critiquer, il va dire que la mafia est dans le ministère, là.

Mme Roy: Mais le problème, c'est que c'est la municipalité qui est maître d'oeuvre, puis les maires sont très soucieux de respecter ces règles-là au niveau des appels d'offres.

M. Hamad: Ce que nous souhaitons. On va être très sévères sur les règles, comme d'habitude.

Mme Roy: Maintenant, sur un autre dossier, l'échangeur Turcot, on a vu, la semaine dernière, qu'il y avait des problèmes importants au niveau — ça, c'est pour ça, la direction de Montréal, là — au niveau de l'échangeur, au niveau... on dit qu'il est en fin de vie utile... Quand on voit qu'il y a 300 000 personnes qui passent chaque jour, qu'il y a des files importantes, qu'il y a des bretelles qui sont mises en péril, et qu'à la question, ici, du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, la fin des travaux est prévue pour 2018... Les travaux, en général, ne sont pas... les travaux, je veux dire, sur le pont ne sont pas commencés, c'est plutôt des travaux préparatoires d'expropriation, de préparation de devis et de plans.

Là, si on est en fin de vie utile puis qu'on pense finir en 2018, qu'est-ce qu'on va faire? Est-ce qu'on va... Les fermetures partielles comme ça entraînent des embouteillages très importants. Ça a été inauguré en 1967. Ce qu'on a conseillé aux automobilistes, c'est de modifier le tracé, changer leurs heures de déplacement, mais je pense qu'on

ne peut pas répondre ça aux Montréalais, là. Je pense qu'il y a un gros pourcentage qui passe par le plus gros carrefour du Québec, et, quand ils s'en vont... quand ils commencent à travailler à une heure, ils commencent à travailler à cette heure-là. Ils sont comme tous les Québécois, ils doivent se rendre au travail puis partir quand c'est terminé, puis... Je pense qu'il faut trouver une autre solution. Qu'est-ce que vous avez l'intention de faire?

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

M. Hamad: Peut-être, je veux remercier ma collègue pour ses questions très importantes. Parce que, à Montréal, l'échangeur Turcot... d'ailleurs, c'est l'échangeur le plus achalandé, le plus important au Québec et peut-être... peut-être, humblement dire, au Canada, je ne suis pas sûr, mais c'est un des échangeurs le plus occupé, 300 000 autos par jour. Si ma mémoire est bonne, il y avait 15 000 camions par jour dans l'échangeur Turcot.

L'histoire de l'échangeur Turcot. Il a été bâti et inauguré en 1967, et, en passant, cet échangeur-là a gagné un prix de design dans ce temps-là, et aujourd'hui il n'est pas dans la même situation de gagner des prix. Et, deuxièmement, vous parlez aussi probablement de la fermeture que nous avons effectuée en fin de semaine, c'est la bretelle de la 720, c'est Ville-Marie, et ça, ça a été inauguré en 1972. Donc, ça date de 40 ans à peu près, cette partie-là de bretelle.

Vous savez, nous autres, on investit à peu près 30, 50 millions par année pour l'entretenir actuellement, le maintenir en vie pendant qu'on est en train de faire les travaux d'ingénierie, etc., pour aller à la construction. Alors, la décision, d'abord nous l'avons prise... la décision finale a été prise pour aller de l'avant. Ça, c'était important. On a la configuration. Maintenant, on est allés en appel d'offres pour avoir des firmes d'ingénierie pour réaliser l'ingénierie, et par la suite aller en appel d'offres pour la construction.

Alors, maintenant, qu'est-ce qu'on fait? Avec l'inspection que nous faisons régulièrement, nous avons constaté... les ingénieurs, les spécialistes ont constaté des failles importantes dans la bretelle de la 720, et donc on a pris la décision immédiatement de bloquer cette voie-là. Et évidemment vous comprendrez qu'il n'y a pas de compromis avec la sécurité, donc c'est une décision importante. Malgré que nous savons très bien que cette décision-là est contraignante, et ça va causer des inconvénients pour les Montréalais, mais on n'a pas le choix, on ne peut pas mettre la sécurité en danger, des citoyens.

Ce que nous avons l'intention de faire, ce n'est pas attendre que la construction soit faite, pour régler ce problème-là particulier. Le ministère ont commencé de travailler sur des solutions rapidement, et c'est un cas urgent pour le ministère, donc on va essayer de régler ce problème-là le plus rapidement possible. Ça veut dire quoi? C'est renforcer la structure actuellement en place parce qu'il y a eu des fissures dans le béton, et, quand il y a des fissures dans le béton, ce n'est pas des bonnes indications. Alors là, on va renforcer la structure pour permettre de ramener la circulation.

Pendant la construction, votre préoccupation pendant la construction, c'est le grand défi que nous avons, ça va être dans les rares cas qu'on a dans le monde où on va maintenir une bonne partie de la structure en fonction pendant la construction. Donc... Et d'ailleurs J'ai demandé des mesures de mitigation à la STM, à l'AMT, pour mettre en place. La STM, ils vont nous présenter bientôt des mesures de mitigation. Ça veut dire quoi? C'est ajouter des autobus, des voies additionnelles pour permettre le transport des citoyens. Et, en attendant, les autres, les personnes qui ne peuvent pas prendre un autobus, malheureusement, eux autres, pour eux, bien on a le 511, 5-1-1, les gens, on les demande de choisir, malheureusement, temporairement d'autres voies ou d'autres tracés pour aller à leur ouvrage ou aller ailleurs. Mais, pour le moment, c'est un inconvénient, on n'a pas le choix d'agir comme ça.

Mme Roy: Mme la Présidente, moi, ce qui m'étonne, là, c'est que vous dites mettre des millions pour vérifier la structure tout le temps. Puis on sait qu'elle est en... longue durée de vie. Puis on la voit... De toute façon, là, c'est visible à l'oeil nu, les treillis pour retenir le béton, pour pas qu'il tombe sur les automobilistes. Je comprends que c'est non négociable, la sécurité des gens, mais, moi, ce qui m'étonne, c'est qu'on soit allés à un tel niveau de dangerosité sans s'en apercevoir. Le fait que ca devient...

M. Hamad: Où il est, le danger?

• (16 h 40) •

Mme Roy: Bien, le danger qu'on soit obligés de fermer une bretelle. Ce que je veux dire, c'est... c'est comme si vous découvriez subitement. Vous ne pouvez pas, un peu...

M. Hamad: Bien, en fait...

Mme Roy: ...un peu anticiper puis...

M. Hamad: Oui. Mais on anticipe pas mal, là. Puis, en passant, le fait qu'on l'a fermée, c'est parce qu'on l'a découvert puis on... Si on n'a pas fait d'inspection, si on n'a pas suivi Turcot comme il est maintenant, bien, s'il n'y avait pas d'équipes sur place qui font l'inspection régulière, s'il n'y avait pas des entrepreneurs qui font des réparations à chaque jour sur Turcot actuellement, on ne serait pas là aujourd'hui, on serait peut-être avec une surprise et un morceau qui... qui n'est pas tombé ou fissuré puis avoir des problèmes, dommages majeurs. Donc, notre action porte fruit parce qu'on a prévenu ces choses-là. Et, bien sûr, quand vous allez faire des travaux, vous êtes obligés de fermer la voie. Vous ne pouvez pas faire les travaux sans fermer les voies. Alors, on l'a découvert, on a fermé la voie, on va faire les travaux, on va maintenir la sécurité, puis après ça les gens vont permettre de passer. La seule façon de le faire, c'est celui-là. Puis la seule façon responsable, c'est vraiment de faire les inspections afin de trouver les... Puis, en passant, la seule fermeture à date, c'est celle-là, hein? On n'a pas eu d'autre fermeture. On a eu un problème d'une dalle aussi qui était très affectée et on l'a réparée il y a, je pense, quelques mois, mais, quand même, on prévenait... L'échéancier est très serré, il faut qu'on fasse les travaux le plus rapidement possible.

Et, si vous comprenez ça, je vous demanderai de joindre à nous pour demander au gouvernement fédéral d'accélérer la prise de décision pour pont Champlain, parce que, si vous avez des inquiétudes sur Turcot, vous devrez avoir les mêmes inquiétudes, un peu plus, par le pont Champlain. Et la question fondamentale que nous posons tous ici, et je vous invite à venir nous rejoindre là-dessus,

de dire au fédéral: Quand vous allez faire le pont? Parce que c'est la même situation, c'est exactement la même situation. Même, les rapports que le fédéral a actuellement, qu'on a vus dans les journaux, c'est encore accablant au niveau de la situation. Il faut qu'il réponde rapidement à cette situation-là.

Mme Roy: Mme la Présidente, justement j'aimerais savoir quel est l'état des négociations que vous menez avec le fédéral. Avez-vous des réponses positives, des engagements, des échéanciers, ou vous avez une fin de non-recevoir ou un mutisme?

M. Hamad: En fait...

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

M. Hamad: ...d'abord, mon collègue député de Gouin a induit l'Assemblée nationale en erreur parce qu'il a affirmé lui-même qu'il savait qu'il y avait des études qui étaient complétées, ce qui n'est pas le cas. Actuellement, ce que, nous, en fait, nous faisons, nous réalisons...

Mme Roy: Vous parlez du pont...

M. Hamad: Le pont Champlain.

Mme Roy: Oui, O.K.

M. Hamad: Ah oui! il a induit en erreur — le pont Champlain. Et donc, là... et actuellement nous... nous sommes en train...

La Présidente (Mme Doyer): Monsieur...

M. Hamad: ...de réaliser des études...

La Présidente (Mme Dover): M. le ministre.

M. Girard: Le ministre...

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

M. Girard: ...m'a attribué des propos. Je lui demande de les... de les retirer...

Une voix: ...

M. Girard: ...il m'a attribué des intentions, je lui demande de les retirer.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, d'habitude... je vous dirais que vous êtes un gentleman. Alors, moi, je veux que nos travaux se déroulent bien, et il ne faut pas imputer des motifs à d'autres collègues. Alors, continuez votre échange avec la députée de Lotbinière, puis...

M. Hamad: Ce n'est pas des motifs, Mme la Présidente, c'est des faits. Le collègue s'est levé à l'Assemblée nationale, c'est enregistré. Il a dit qu'il savait qu'il y avait des études, les études sur le pont Champlain, elles étaient complétées. Ce qu'il a dit... Et il m'a demandé de déposer

les études. Alors, j'ai dit que le député de Gouin, il a induit la Chambre en erreur ou peut-être... involontairement, probablement, parce que je le connais, c'est... c'est seulement...

La Présidente (Mme Doyer): Non. Non, là, je... je... M. le ministre, je n'accepterai pas ça...

M. Hamad: ...

La Présidente (Mme Doyer): ...dans le sens que je pense qu'on n'a pas le droit d'imputer des motifs ou, en tout cas, d'avoir des propos blessants.

M. Hamad: ...le député, là.

La Présidente (Mme Doyer): Et vous le prenez sur le temps de Mme la députée de Lotbinière.

M. Hamad: O.K. Alors, je vais revenir à ma collègue.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Hamad: Donc, actuellement les études vont être complétées, conjointement par le gouvernement fédéral et le provincial, sur le choix de la solution. Mais en fait le gouvernement du Québec, actuellement, nous, on n'est pas là. Nous, on n'est rendus quand est-ce on va avoir le pont neuf. Et, vous le savez, le premier ministre a demandé au gouvernement fédéral de statuer le plus rapidement possible sur l'échéancier de réalisation du pont Champlain, le plus vite possible. Et je pense que la majorité des partis politiques sont d'accord avec ça. C'est important de le faire le plus rapidement possible. Et là la question, ce n'est plus un pont neuf ou un tunnel ou d'autre chose, la question, c'est: Quand le gouvernement fédéral va s'engager pour faire ça? Notre implication, elle est au niveau transport en commun sur le pont Champlain, alors... Mais c'est très important.

Mme Roy: Mme la Présidente, j'ai reçu avec surprise la programmation par circonscription électorale du directeur du ministère des Transports. Moi, j'ai deux directions dans mon comté: direction générale Chaudière-Appalaches, direction régionale Centre-du-Québec, et j'ai constaté que dans les deux cas on a changé la façon d'annoncer la programmation, et c'est beaucoup moins précis. Pourriez-vous nous dire pour quelle raison vous faites ça maintenant comme ça, sans nous dire le montant que vous avez... que vous pensez dépenser pour chacun des contrats, comme vous le faisiez depuis des années auparavant?

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

M. Hamad: Très bonne question. Et je dois féliciter le député pour sa question, parce que c'est important. Et vous avez bien remarqué que, cette année, il n'y a pas de montant. Pourquoi il n'y a pas de montant? Parce que c'est une façon d'éviter les cas de fraude ou collusion. Quand on mettait des montants d'argent, ça donne l'apparence qu'il y a un montant. Donc, un entrepreneur, quand il soumissionne, il avait un «target», ou un objectif de prix. Là, on ne met plus de prix. Nous, on a notre estimé à l'interne. Donc, on ne l'annonce pas, on ne dit pas c'est combien.

Quand l'entrepreneur va prendre les plans et devis, il va regarder puis il va faire son propre estimé, puis ils ne se baseront pas sur des évaluations qu'on a mises, que cette évaluation-là, on la garde à l'interne.

Une fois qu'on a reçu la proposition de l'entrepreneur... Ça, ça rentre dans la même direction d'idée que vous avez aussi, dans le même temps, de ne pas donner la chance à des gens de voir les prix puis jouer dans les prix. Donc, une fois qu'on a la soumission, là on va faire l'analyse des soumissions en fonction de nos budgets, des budgets faits par le ministère Transports, par les ingénieurs, qui vont évaluer la proposition qui est faite et c'est quoi, les montants, etc.; 10 % en haut du montant évalué, etc. Alors, le fait d'arriver, par exemple, de fixer un prix, si l'estimé est fait un an avant et le marché a changé, alors il peut arriver que le prix est plus bas parce que le marché, il est très bon. Puis là ils voient qu'il y a un estimé, ils peuvent monter peut-être involontairement le prix, ou vice versa. Alors donc, pour ne pas permettre ce jeu-là, on ne va pas établir, mais par contre on a des montants et on a... on a un montant global et on a des fourchettes de prix.

Mme Roy: Oui, j'ai vu ça.

M. Hamad: Et, en étant en fourchettes de prix, on ne fixe pas un montant exact, pour pas permettre à quelqu'un d'aller en soumissions. Et c'est une mesure additionnelle qu'on a mise cette année pour éviter ces cas-là.

Mme Roy: Il me reste combien de temps?

La Présidente (Mme Doyer): Oui? Il vous reste 5 min 30 s.

Mme Roy: Bon. Pour terminer, la dernière question. On a posé des questions au ministère de la Sécurité publique sur l'Unité permanente anticorruption et on a eu les réponses, qu'il y avait seulement une personne de nommée — donc, le patron — puis qu'il n'y avait pas de policiers, qu'il n'y avait pas de mandat. On sait à peu près les estimés pour les budgets. On l'a fait pour l'escouade Marteau. De toute façon, ils le font par communiqué, ils nous disent combien qu'il y a de personnes, les enquêtes... s'il y a des enquêtes en cours, s'il y a... Puis, par chance qu'on l'a posée, la question sur l'UPAC, parce qu'on n'aurait jamais su que c'était une unité fantôme à l'heure actuelle.

Mais par contre, vous, on vous a posé la question, au ministère... Mme la Présidente, on a posé la question au ministère des Transports concernant l'escouade de M. Duchesneau contre la collusion. On sait le montant total, mais on ne sait pas le nombre d'employés, la ventilation de l'argent, s'il y a des enquêtes en cours ou pas. On ne sait pas où ils sont situés. Je pense que c'était important qu'on sache, l'UPAC, qu'ils n'étaient pas encore constitués. Mais le fait que vous ne répondiez pas, ainsi ça suscite, il me semble, des doutes. Pourquoi vous ne nous donnez pas ces chiffres-là?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre.

M. Hamad: Si vous permettez, Mme la Présidente, le sous-ministre va répondre à...

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

 $\boldsymbol{M.}$ Hamad: ...c'est lui personnellement qui s'occupe de ça.

Mme Roy: Bien, j'aimerais mieux... je voudrais que le ministre réponde, puis, si on a besoin...

M. Hamad: Non, non, c'est le sous-ministre qui s'occupe de ça, des détails d'administration.

Mme Roy: Je ne donne pas mon consentement, je veux... le ministre me réponde. Pourquoi il ne veut pas? C'est lui...

M. Hamad: ...Mme la Présidente, c'est le sousministre qui va répondre.

Mme Roy: Non, non, il faut que vous ayez mon consentement pour que le sous-ministre...

M. Hamad: Est-ce qu'on a consentement pour qu'il réponde?

Une voix: Consentement.

Mme Roy: Non. Moi, je veux avoir la version du ministre. S'il faut qu'on complète, on complétera.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, c'est...

M. Hamad: Alors, pour...

La Présidente (Mme Doyer): ...les crédits, c'est les collègues avec le ministre.

M. Hamad: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Mais j'ai besoin du consentement des collègues aussi pour que M. le sousministre réponde. Alors, je vais poser la question: Est-ce que je l'ai?

Mme Roy: Non.

La Présidente (Mme Doyer): Madame ne... pas.

M. Hamad: La raison derrière ça, ce n'est pas parce que je ne veux pas répondre, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Oui?

M. Hamad: ...c'est parce que les enquêtes, c'est administratif, ce n'est pas la politique qui se mêle des enquêtes. C'est une question importante, mérite d'avoir la bonne réponse. Mais, moi, je ne mêle pas de ça, je n'interviens pas là-dedans. C'est administratif, et, pour ça, je demande au sous-ministre de répondre parce que c'est lui qui s'occupe ça, ce n'est pas moi.

Mme Roy: Bon! Au moins, là, j'ai une réponse du ministre, là; j'en ai une, au moins. Donc, si vous voulez nous expliquer.

M. Hamad: M. le sous-ministre, si...

La Présidente (Mme Doyer): J'ai le consentement?

Des voix: Consentement.

Mme Roy: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Consentement. En vous nommant, avec votre fonction, M. le sous-ministre Boivin.

• (16 h 50) •

M. Boivin (Michel): Michel Boivin, sous-ministre des Transports. Mme la Présidente, effectivement, dans les communications relatives à l'Unité anticollusion, au fil des mois puis depuis sa création, en février 2010, le ministère a exercé une très grande prudence, pour plusieurs motifs. Cette unité-là, à la différence d'autres unités qui sont confondues dans des corps policiers ou qui sont confondues dans des unités comme l'Unité permanente anticorruption, qui regroupe un ensemble de lignes d'affaires, de surveillance, si j'ose dire, celle-ci, elle est spécifiquement consacrée à la collusion.

Ce que ça signifie concrètement, c'est que, si on dit qu'il y a deux personnes, 22 personnes ou 222 personnes dans cette unité-là, on est en train d'indiquer à un segment très précis des personnes que cette unité-là surveille, les ressources et l'ampleur de l'opération. À l'inverse, lorsqu'on est dans un corps policier, ce qu'on a eu comme déclarations... et effectivement l'Unité permanente anticorruption l'annonce qui a été faite, ça a été de dire: Il y aura 189 personnes qui ont un mandat et sur lesquelles on va pouvoir compter, mais elles ont un grand nombre de lignes d'affaires.

Dans ce cas-ci, il se produit que donner des informations précises, premièrement, donne un élément d'information sur le... même, les gens peuvent déduire le type de stratégie, ils peuvent déduire l'ampleur de ce qui va être fait. Puis l'autre élément, eh bien évidemment c'est que... puis on s'est abstenus au niveau des noms des personnes qui sont là, parce qu'il apparait très clairement que, pour protéger ces personnes-là, pour protéger leurs familles, pour protéger les personnes qu'elles connaissent, la prudence est de mise. Alors, c'est par prudence et pour permettre aux gens de travailler sans être inquiétés qu'on a procédé à ce choix-là, étant donné la nature des opérations.

Le dernier élément que je voudrais annoncer... que je voudrais ajouter, Mme la Présidente, si vous le permettez, c'est que cette unité-là est en transit vers l'Unité permanente anticorruption, et vous comprendrez la réserve que j'ai, encore plus dans ce contexte-là, à m'étendre sur cette question-là.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Mme la députée de Lotbinière, il vous reste 40 secondes.

Mme Roy: Je ne comprends vraiment pas cette réponse-là, Mme la Présidente. Le ministère du Revenu a déclaré qu'il enquêterait les 150 plus gros chantiers pour voir s'il y avait de l'évasion fiscale; l'UPAC, ils nous disent qu'est-ce qu'ils font: ils enquêtent sur le crime. Est-ce qu'il y a des civils, il y a du monde des agences de revenu? Il y a tout dans ça? Je ne comprends pas cette réserve-là. Et puis, moi, je pense que vous attirez plus la méfiance que d'autre chose en ne voulant pas être plus transparent que ça. Vos motifs ne tiennent pas la route. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la députée de Lotbinière. Alors, nous allons passer à un autre bloc de 20 minutes avec la partie ministérielle. M. le député de Vanier.

M. Huot: Merci Merci beaucoup, Mme la Présidente. Donc, ça va être pour faire suite aux propos qui sont tenus. Je vais vouloir parler de la question des coûts de construction. Il y a eu tellement de choses qui se sont dites sur cette question-là. Je sais que mon collègue de Chomedey aurait voulu poser la question, mais je pense qu'elle s'insère bien ici, là, immédiatement, parce qu'on est partis d'une étude de Transports Canada, il y a plusieurs mois, qui lançait des avertissements sur l'interprétation qui devait être donnée aux chiffres qui étaient présentés. Et là, à force de répéter certains renseignements, les groupes d'opposition, pour la population, c'est devenu vrai qu'au Québec les coûts de construction sur les routes sont plus élevés qu'ailleurs, alors qu'on a un paquet d'études qui sont venues dire le contraire. Donc... Et l'étude de Transports Canada du départ nous disait même, de leur aveu même: L'absence d'une méthode comptable commune rend hasardeuse toute comparaison entre les provinces. Transports Canada nous disait ca.

Malgré les avertissements, l'opposition est partie avec une donnée qu'ils ont répétée et répétée, et, pour la population, c'est devenu ça, alors qu'on a au moins quatre études qui nous disent le contraire, qui ont comparé les coûts avec d'autres provinces, qui ont comparé les coûts ailleurs au Canada. L'UMQ en a fait, les Transports en ont fait, donc... Mais je pense que ça vaut la peine ici, avec tout ce qui a été dit dans les derniers mois, les dernières années même, M. le ministre, de donner l'heure juste aux Québécois, aux Québécoises qui nous écoutent et aux membres de l'opposition aussi, parce qu'il y a beaucoup de choses qui se sont dites, et il y a eu beaucoup d'études qui sont venues contredire tout ce qui a pu être dit, et on n'en a presque pas parlé. Donc, M. le ministre, j'aimerais qu'il nous donne l'heure juste sur ces questions-là, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre des Transports.

M. Hamad: Merci, Mme la Présidente. Question importante. Et surtout, évidemment, il faut clarifier l'état des études. Parce que je me souviens que le député de Gouin, le seul commentaire qu'il a fait sur notre annonce de 4 milliards: C'est 30 % plus cher, il y en a qui vont profiter de 30 %.

Je comprends son jeu, mais il y a un danger dans ça. Le danger dans ça, Mme la Présidente, est important. Pourquoi? Lorsqu'on crie partout que les coûts, au Québec, de construction sont plus chers qu'ailleurs, on est en train faire en même temps... on est en train de dire en même temps à toutes les entreprises dans le monde: Ne venez pas au Québec, ça coûte plus cher au Québec, 30 % plus cher. Allez ailleurs, ça coûte moins cher ailleurs. C'est exactement le message qu'on est en train de faire.

Si vraiment les coûts coûtaient plus chers, bien là on se comprend, mais on peut travailler entre nous pour corriger, s'il y a lieu. Alors, ça, c'est fondamental, cette affirmation-là. Et je me rappelle, le député de Verchères le disait dans un débat parlementaire: Ça coûte 30 %, ça coûte 30 %. Et ce que je lui disais: De faire très attention,

d'être très prudent dans ça, parce que c'est un mauvais message que nous envoyons à toutes les entreprises étrangères qui veulent investir au Québec, parce que c'est ça qu'ils entendent. Si ça coûte 30 % plus cher, pourquoi pe viendrais au Québec? Pourquoi j'irais dans le comté de Gouin investir, si ça coûte 30 % plus cher? Je vais aller à Toronto, je vais aller ailleurs.

Et, pour ça, ce qui était important, ce n'est pas juste avoir... Et on a répondu souvent, ma collègue l'ancienne ministre a répondu souvent que l'étude de Transports Canada, ce n'était pas une conclusion claire, c'était juste... ce n'était pas évident, dans la conclusion de l'étude de Transports Canada, que définitivement les coûts coûtaient 30 %. Depuis ce temps-là, il y a eu quatre études; il n'y en a pas une, là, quatre études, et il y en a une qui a été effectuée par le ministère des Transports avec des experts. Là, ce n'est pas des gens qui ont un intérêt à faire d'autre chose que. C'est des experts crédibles, c'est des ingénieurs avec de l'expérience, c'est des spécialistes dans le domaine routier qui ont pris puis ont accepté... Puis c'était un exercice qui est très important et crédible.

Alors, nous avons fait l'évaluation avec deux autres provinces qui sont nos... les provinces voisines, c'est-à-dire le Nouveau-Brunswick et l'Ontario. Là, on a pris exactement un tracé... on a pris un tracé exactement pareil, dans trois situations. On a dit: Combien ça coûterait, bâtir cette... cette voie... en fait, la longueur de route ici, en Ontario et au Nouveau-Brunswick? Et, vous comprendrez, c'était important d'avoir ces informations-là. On a eu la collaboration de nos collègues dans les deux autres provinces. Donc, on a pris un tronçon d'autoroute, et l'étude a démontré qu'au Québec ça coûte 14,5 % moins cher. Là, on n'était pas égal, là. Ce que je m'attendais, moi, c'est un petit peu... plus ou moins égal, dépendant des conditions climatiques où on est, ça peut devenir... mais là, c'est moins cher, 14 % moins cher. Et on a regardé... Ça, c'est la construction: là, il y a le couvrement des chaussées, l'asphalte. Le couvrement des chaussées, c'est un autre élément, parce que ça, c'est un autre type d'entrepreneur qui peut réaliser ces travaux-là, et encore l'étude a démontré qu'on était 4 % inférieurs au Nouveau-Brunswick et 5 % inférieurs à l'Ontario. Donc, la fameuse, là, déclaration que ça coûte 30 % plus cher, ce n'est pas vrai.

Il y a eu d'autres études. Ça, c'est l'étude du ministère des Transports. Il y a eu une étude de l'Union des municipalités, qui ont démontré la même chose, eux autres, dans leur étude dans... Ils ont fait comme un genre de «surveying» à travers le Canada puis ils ont trouvé que c'est à peu près 2 % moins cher que la moyenne canadienne, à travers le Canada. Deuxième étude par des gens concernés, ils ont donné ça à des spécialistes, des gens crédibles, pour démontrer encore une fois que la prémisse de 30 %, il n'est pas vrai, il est basé sur rien.

Troisième étude, qui a été faite par l'Association de la construction du Québec, par une firme très crédible, SECOR, qu'ils ont fait l'analyse, la même chose. Et en fait la conclusion de cette firme-là, elle dit: Il est faux de prétendre que le coût de construction au Québec coûte plus cher qu'ailleurs pour la même chose.

Évidemment, il faut comparer les pommes avec des pommes. Donc, on prend un tronçon d'autoroute, avec toutes les spécifications techniques qui sont dans nos plans et devis, on a pris la même chose puis on a demandé exactement l'évaluation des coûts, selon les coûts que les ministères des Transports en Ontario, au Nouveau-Brunswick, avaient en main. Donc, il y avait plusieurs données, des statistiques qui permettaient d'avoir une précision d'évaluation, et ça a donné la même chose.

L'Association... L'ACRGTQ aussi, même chose. Elle dit: Si les autres provinces construiraient les mêmes routes au Québec, il leur coûterait 14 % plus cher pour construire des routes, juridiction provinciale, et 3 % de plus pour construire des routes, juridiction municipale. Vous savez pourquoi? Parce que les routes, juridiction provinciale, les exigences sont plus importantes, c'est plus large, c'est des infrastructures plus importantes.

Donc, finalement quatre études qui confirment la même chose. Là, ils disent 14 %, 6 %, 5 %. Finalement, tout le monde dit: Coûte moins cher. Et ça, c'est bon pour le Québec, c'est bon pour nos... nos... pour le Québec de dire aux étrangers qu'au Québec... ça coûte moins cher, construire au Québec. Sur le domaine commercial, quand j'étais ministre du Travail, nous avons vérifié: construire un Wal-Mart au Québec, il coûte moins cher que construire un Wal-Mart ou... à l'Ontario.

Et là, sur les routes, c'est la même constatation. Et, je pense, avec quatre études qui vont dans la même direction, ça vaut la peine aujourd'hui, pour l'intérêt supérieur du Québec, de ne plus se lever puis dire: Ça coûte 30 % plus cher. On ne sert personne. On ne sert pas l'intérêt du Québec, on ne sert pas... Si on veut le moindrement attirer des entreprises, des entrepreneurs au Québec...

Même, les entreprises au Québec, qui sont installées au Québec, les multinationales sont installées au Québec, ils veulent agrandir. Quand je regarde Alouette et d'autres sociétés où ils veulent agrandir, puis on dit: Non, non, ne fais pas ça au Québec, ça coûte 30 %. Va donc ailleurs. Donc, là, c'est comme... on est en train de dire, en plus de bloquer les entreprises étrangères de venir s'installer au Québec, on dit aux entreprises au Québec: Ne faites pas de projet d'agrandissement ici, là, c'est trop cher. Allez-y ailleurs, c'est 30 %. Alors, ça, cette prémisse-là, elle est fausse.

Puis je souhaite ardemment, je souhaite sincèrement que, cette question-là, qu'on ne la répète pas nécessairement si on n'est pas sûr de ce qu'on dit, parce que l'impact n'est pas juste un impact politique, Mme la Présidente, c'est un impact économique pour l'ensemble de l'intérêt supérieur du Québec. Puis, de dire quelque chose comme ça, c'est comme dire: Notre main-d'oeuvre n'est pas bonne, comme dire: On n'est pas productifs, on est chers. Ne venez pas nous voir, on n'est pas bons. Et, moi, je n'accepterai jamais, Mme la Présidente, quelqu'un qui se lève et dit ça aujourd'hui ici, au Québec.

• (17 heures) •

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

M. Billette: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je veux changer de sujet, mais je pense qu'ils sont quand même interreliés: je veux parler du bilan des investissements sur les infrastructures routières qui... Tout le monde remarque que les investissements sont quand même majeurs depuis quelques années, on n'a qu'à remarquer l'icône ou les pancartes orange et on voit que les travaux vont bon train, c'est très actif, c'est très dynamique. Donc, c'est important pour les utilisateurs de ces routes d'avoir des routes en bonne condition, d'avoir un réseau routier qui

nous permet également de desservir l'ensemble du Québec et sur des routes qui répondent aux normes, là, du XXIe siècle, Mme la Présidente.

Au niveau du bilan des investissements, je pense que c'est important de diviser en deux, deux segments vraiment différents. On parle premièrement de la mise à niveau, donc c'est remettre au niveau des normes, comme je disais, du XXIe siècle des infrastructures routières qui ont été développées dans les années antérieures. Et, deuxièmement, c'est le développement. On sait que la population... Je parlais tantôt du nombre d'automobiles; en 1973, c'étaient 2,2 millions, maintenant on est rendus à pas loin de 6 000 automobiles et camions sur les routes du Québec. Donc, on voit qu'il faut quand même faire un développement de nos... 6 millions. Et on voit que c'est important de faire un développement de nos infrastructures pour pouvoir accueillir et s'assurer d'une certaine fluidité de la circulation pour tous les usagers.

Au niveau de la mise à niveau des infrastructures, Mme la Présidente, comme on le sait, il y a beaucoup de développements qui sont faits au cours des années... entre les années soixante et soixante-dix, les différents projets qu'on entend beaucoup parler à l'heure actuelle dans l'actualité, que ce soient le pont Champlain, l'échangeur Turcot et plusieurs autres infrastructures, il y en a beaucoup qui ont été développées dans les années soixante, soixante-dix. On était venus avec l'expo, l'Expo universelle de 1967 à Montréal qui a été, je dirais, un élément déclencheur pour le développement de toutes ces infrastructures-là de grande importance. Et habituellement les durées de vie de ces infrastructures-là sont de 50 ans; on n'a qu'à penser à Champlain, à Turcot, entre autres, qui ont été bâties dans ces années-là. Donc, la fin utile de ces... Ces projets-là tirent à leur fin, donc c'est important. Et on voit plusieurs... également des viaducs, des «overpass», comme on appelle souvent, on le voit souvent lorsqu'on quitte Montréal pour venir vers Québec, juste le nombre d'échangeurs qui ont été remplacés sur l'autoroute 20 et toutes les autoroutes à la grandeur du Québec, donc on voit que c'est très important.

Et tout ça relève, Mme la Présidente, du déséquilibre ou du déficit d'infrastructures qui s'est développé. Au niveau du Québec, c'est autour de 26, 27 milliards de déficit d'infrastructures. Lorsqu'on parle de déficit d'infrastructures, c'est pour toutes les... que ce soit au niveau des bibliothèques, des hôpitaux, des écoles. Donc, on voit que, seulement pour mettre à niveau nos infrastructures pour les citoyennes et citoyens du Québec, c'est 26 milliards qu'il faut investir, et on n'a pas développé encore, on n'a que remis à niveau nos infrastructures. Donc, c'est des sommes importantes qui sont investies.

J'ai donné l'exemple tantôt des viaducs. C'est important de voir ces dépenses-là non pas comme des dépenses mais plutôt comme des investissements. Je pense que c'est important de léguer à nos générations futures des infrastructures en bon état pour ne pas... pour éviter, premièrement, un choc des générations ou que ces gens-là aient à payer pour l'utilisation et le mauvais entretien des infrastructures.

Puis c'est important également d'investir dans ces infrastructures-là pour demeurer compétitifs à l'échelle mondiale. On sait que le transport... maintenant, les entreprises fonctionnent beaucoup sur la production «justin-time». Et le coût, également, de l'utilisation d'un camion ou d'une voiture est un coût très important pour plusieurs

entreprises. Donc, M. le ministre parlait tantôt d'un avantage compétitif au niveau mondial, donc d'avoir une circulation fluide et des infrastructures en bon état, c'est très, très important.

Au niveau, Mme la Présidente, du développement des infrastructures, je pense, c'est aussi important. J'ai parlé tantôt du nombre de véhicules sur les routes, également les différents paramètres qui font en sorte que les voitures ont changé beaucoup. On ne parle plus des années soixante, à ce moment-là.

Et j'écoutais tantôt M. le ministre, dans son discours d'introduction, qui parlait... qui a parlé des différents projets. Je vais vous dire, j'en ai noté quelques-uns, puis on voit l'importance... On a parlé de l'autoroute 35 dans le coin de Saint-Jean-sur-Richelieu. L'autoroute 25, qui est un lien vraiment essentiel — et M. le ministre a annoncé l'ouverture très prochaine, je pense que les gens se préparent, sont très heureux — permettra d'avoir un lien beaucoup plus facile entre les régions de Chomedey, Laval, Sainte-Rose et la communauté de Montréal, l'île de Montréal en tant que telle. Puis c'est important.

Oui, il y a un métro qui avait été réalisé voilà quelques années, métro qui... malheureusement on connaît les coûts, on connaît l'histoire, qui ont été plus que dépassés, les coûts, ils ont été multipliés par le coût original qui avait été fait. Il y avait même une sortie, dans le temps du Parti québécois, qui tombait dans le milieu de la rivière des Mille Îles. Donc, c'est important, le pont de la 25. Il a l'air d'être atterri sur les deux îles, donc je serais content de voir... Et, je vais dire, les délais ont été rencontrés et, j'espère, même en avance; et, même au niveau du coût, c'est un coût assuré, c'était en PPP. Donc, c'était un consortium d'entreprises qui a fait en sorte... qui réalisera le projet, et qui est en train de le réaliser. Vous avez parlé tantôt, M. le ministre, de 90 % qui a été réalisé.

L'échangeur Dorval, également, qui est en plein développement. L'autoroute 50, qui avance très rapidement également, qui est un lien très important pour les gens de l'Outaouais, pour pouvoir se relier aux villes de Lachute et Mirabel. Il y a la 175, comme mon collègue d'Orford a parlé tantôt, au niveau du Lac-Saint-Jean.

Et le gros dossier qui me tient à coeur, Mme la Présidente, c'est l'autoroute 30. C'est un dossier qui touche directement ma région. Même si elle ne passe pas directement dans le comté de Huntingdon, elle le contourne au complet et deviendra un outil de développement très, très, très important. On parle d'une autoroute de 120 kilomètres. Puis c'est important de faire un historique sur l'autoroute 30. Je pense que c'est un projet que les gens attendaient depuis longtemps.

Je me souviens même, lorsque j'étais plus jeune, tout le monde avait des autocollants sur leurs voitures: La 30 en 1992. On est rendus en 2012 maintenant, donc c'est voilà 20 ans. Donc, les gens avaient bon espoir, puis c'est un projet, je vais dire, qui a créé beaucoup d'attentes, parce qu'il a été lancé au début des années 1960, où on parlait de l'autoroute de l'Acier.

Le but ultime du projet, c'était de relier deux pôles industriels, soit les pôles de Bécancour et les pôles de Salaberry-de-Valleyfield, pour s'assurer d'une fluidité entre deux pôles industriels très importants au niveau provincial. Et tout ça a débuté en 1968. La première étape a été la réalisation d'un pont entre Sorel et Tracy et également un tronçon d'environ six kilomètres qui avait été réalisé à ce moment-là.

Entre 1970 et 1982, il y a un bout qui a été fait entre Valleyfield et Saint-Timothée, d'environ neuf kilomètres. Malheureusement, qu'une voie n'a été réalisée, les viaducs étaient faits pour comporter deux voies. Ils sont encore là. Si vous venez dans ma région, vous pourrez à ce moment-là constater que les viaducs sont faits pour deux voies. Ils ont été faits au cours des années soixante... au début... à la fin des années soixante.

De 1970 à 1985, malheureusement l'arrivée du Parti québécois au pouvoir, moratoire total sur le développement d'infrastructures. Le projet de l'autoroute 30 a vraiment stagné, pour ne pas dire arrêté complètement, et tout ça pour reprendre au début des années quatrevingt-dix avec le tronçon de Châteauguay, qui a été ouvert entre Châteauguay et Sainte-Catherine, qui est devenu très important, qui a été utilisé depuis ses 20 ans d'existence, maintenant.

En 1996, il y a un autre tronçon de 11,5 kilomètres qui est ouvert entre Brossard et Candiac, je dirais même La Prairie jusqu'à la route 104, et par la suite aucun développement. La conjoncture fait en sorte que le Parti québécois était revenu au pouvoir, donc il n'y a eu aucun développement jusqu'en 2003, où on a repris le travail, et, maintenant, je dois vous dire, on en est en plein chantier. On a même procédé à une ouverture. Et je vais reprendre souvent les propos de mon collègue de Vaudreuil, ancien ministre du Transport: C'est le Parti libéral qui a commencé l'autoroute 30, c'est le Parti libéral qui l'a poursuivie et c'est le Parti libéral qui va la compléter. Donc, c'est important de le souligner, et c'est très, très, très important pour la Montérégie.

Et, plus loin que la Montérégie, je dirais même un projet essentiel pour le développement de l'île de Montréal. Juste vous donner une idée des camions qui arrivent de Toronto, qui veulent aller dans les Provinces maritimes ou venir même à Québec, ils doivent absolument passer actuellement par Métropolitain, par l'île de Montréal. Donc, ça amène des problèmes de congestion très, très importants. Donc, l'autoroute 30 va permettre de dévier cette route-là.

• (17 h 10) •

Il y a deux tronçons. Il y a le tronçon Est qui a été fait de manière traditionnelle. Et je dois vous dire, Mme la Présidente, les délais ont été rencontrés, les coûts ont été respectés de façon intégrale. Et on a procédé à l'ouverture... M. le ministre était présent lors de cette ouverture-là, qui s'est faite au mois de novembre, c'est tout récent. Et je l'utilise à chaque semaine, M. le ministre, et ça me sauve environ 10 à 15 minutes, venir à Québec. Je tiens à vous en remercier.

Et il y a une autre partie, qui est le tronçon Ouest, qui est en pleine construction, qui est fait en PPP par le consortium de la nouvelle autoroute 30. Ça va nous permettre de rencontrer l'échéancier de décembre 2012 jusqu'à Vaudreuil à partir de Châteauguay. Les coûts sont connus, et ça nous amène en plus de nouvelles techniques de réalisation d'autoroute qui sont très, très, très importantes, surtout au niveau des structures des ponts. Les deux ponts... un pont que je tiens à souligner, que le Conseil de toponymie du Québec a reconnu, qui va s'appeler... à la mémoire de notre ancien collègue, M. Serge Marcil. Donc, je pense que c'est une excellente nouvelle, je pense que c'est à l'honneur de notre ancien collègue qui a travaillé très fort pour cette autoroute-là.

Donc, je pense que c'est tout à l'avantage... Le projet va bien, comme tous les... la plupart des projets. J'aimerais savoir de la part du ministre... la poursuite de ces... en quoi consiste la programmation de cette année, pour s'assurer que cet investissement-là, aussi bien au niveau de l'entretien des infrastructures routières que de leur développement, soit au rendez-vous pour cette année, pour permettre la continuité, et faire un bilan également du plan de redressement des infrastructures pour récupérer, là, le retard qui avait été accumulé au cours des années.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Vous avez un gros... Vous avez un gros 40 secondes pour répondre à ça.

M. Hamad: 40 secondes?

La Présidente (Mme Doyer): 40 secondes, je pense, oui.

M. Hamad: Alors, c'est...

M. Billette: Je voudrais une réponse très précise, M. le ministre.

M. Hamad: 3,9 — 20 secondes — 3,9 milliards, 53 000 emplois, 1 645 chantiers, 2 000 kilomètres, 780 structures qui seront travaillées cette année au Québec. C'est 53 000 Québécois qui vont avoir du travail qu'on va maintenir ou créer au Québec grâce à ces investissements-là. 60 % des investissements sont dans toutes les régions du Québec.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Quelle discipline! Alors, on va à l'opposition officielle. M. le député de Gouin, pour un nouveau bloc de 20 minutes.

M. Girard: Oui. Il y a...

M. Hamad: ...Mme la Présidente, donner des réponses.

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

M. Girard: Bien, c'est ça, je suis justement làdessus. Voilà, c'est qu'il y a environ une heure j'ai posé des questions. Est-ce que le ministre peut me donner des réponses précises? Puis est-ce que ça serait possible qu'il puisse déposer un tableau, là, qui explique précisément la ventilation du 2,9 milliards?

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

M. Hamad: Alors, je vais donner les réponses et je ne déposerai pas le document, parce que le document, actuellement, il n'est pas approuvé nécessairement, c'est des budgets qu'on a, mais ça répond à sa question, au moins: il va voir des budgets. Alors, si je me souviens bien, et il me le dira s'il en manque, le train de l'Ouest... s'il est prévu dans le PQI. Alors, le budget train de l'Ouest est actuellement pour les années 2010 jusqu'à 2014, c'est cinq ans, c'est 9 673 000 \$.

Deuxième question, c'était train de l'Est? Le train de l'Est... Alors, c'est la ligne Mascouche et c'est 389 250 000 \$ pour les prochains cinq ans.

Après ça, on a posé la question sur le métro. Alors, sur le métro, il y avait plusieurs questions, en fait. Il y avait les wagons de métro et il y avait aussi les programmes Réno-Systèmes. Alors, remplacement...

M. Girard: M. le ministre, juste pour précision, là, c'est qu'il y avait un volet qui porte sur les nouveaux wagons de métro, effectivement, mais vous savez également qu'on doit faire des modifications au niveau des ateliers pour pouvoir accueillir ces nouvelles voitures là. Donc, j'aurais aimé avoir quel est le montant qui est prévu pour ça.

M. Hamad: Oui. Alors, il y a un remplacement de 468 wagons. Donc, pour les prochains quatre ans, c'est 707 393 000 \$ pour les wagons de métro, pour les prochaines années. Réno-Systèmes 2... phase 2, Réno-Systèmes 2, c'est 163 000 396 \$. Là, il faut dire... Ça, c'est... Et là c'est important, parce que je pose la question à chaque fois. Ça, c'est l'argent que le gouvernement du Québec donne. Ça n'inclut pas ce que la STM... l'AMT fournit. Ce n'est pas la valeur du projet, c'est la contribution du PQI, c'est-à-dire le plan... Alors, il y a aussi un programme Réno-Systèmes 2, un autre programme, 141 millions.

L'autre question, parce qu'il y en a plusieurs, projets similaires, là, c'est ce qui est prévu pour les nouveaux wagons de métro, l'infrastructure, ou pour les autobus, ou pour...

M. Girard: Non, parce que vous savez que, pour accueillir les nouvelles voitures, il doit y avoir des modifications aux ateliers. La question, dans le fond, que je vous pose, c'est: S'il n'y a pas de modification aux ateliers, comment la STM va faire pour accueillir les nouveaux wagons, si elle ne peut pas les entretenir dans les ateliers qui n'ont pas été modifiés et adaptés pour les nouvelles voitures?

M. Hamad: Absolument. Et c'était prévu, évidemment, pour les... Et, pour ça, d'ailleurs, le député de Mercier, quand il a posé les questions, il se demandait comment ça se fait que ça coûtait plus que le prix des wagons, parce que ça prend des ateliers, ça prend des places pour entreposer. J'ai essayé de le trouver, le chiffre, parce que j'en ai en masse ici. On va essayer de le trouver, ce chiffre-là. Est-ce qu'il y a d'autres questions en attendant?

M. Girard: C'est ça. Alors, moi, j'avais une question aussi. Je vous ai mentionné la question du prolongement du métro dans l'est de Montréal, puisqu'il y a un 12 millions qui est investi pour le bureau de projet. Mais l'étape suivante, c'est l'ingénierie détaillée. Alors, quelle est la somme prévue au PQI pour l'ingénierie détaillée?

M. Hamad: C'est le métro. Ça, c'est l'étude du métro, donc c'est l'AMT. Je vais essayer de la trouver, il y a plein d'études ici, plein de... Là, j'ai donné le chiffre de l'année 2010, c'était 230 quelques mille, si ma mémoire est bonne.

M. Girard: Oui.

M. Hamad: J'essaie de le trouver. Je vais essayer de le trouver, là. Je vais le donner à quelqu'un pour le trouver, parce qu'il y en a plein. Ça devrait être ici, là. On va vous le trouver, le chiffre.

M. Girard: O.K. Puis...

(Consultation)

M. Hamad: O.K. Le garage Simpson, vous voulez savoir?

M. Girard: Non.

M. Hamad: Ce n'est pas ça.

M. Girard: Non.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, continuez peut-être avec vos questions.

M. Girard: Non, je précise, là, ce que...

La Présidente (Mme Doyer): Ça va aller?

M. Hamad: Alors, les ateliers de métro, c'est 7,9 millions pour la première année et entre... et, total, c'est 165,7 millions pour le total.

M. Girard: Vous me dites que vous avez seulement prévu 165 millions de dollars au cours du PQI, pour la période 2010-2015, pour accueillir les nouveaux wagons de métro? Donc, il y a seulement une somme de 165 millions...

M. Hamad: Actuellement, c'est ça.

M. Girard: ...qui est prévue, puis vos... puis...

M. Hamad: Les wagons ne rentrent pas demain matin, là.

M. Girard: Non. Rappelez-moi la date, M. le ministre.

M. Hamad: 2014.

M. Girard: 2014. Mais le PQI, c'est 2010-2015?

M. Hamad: Non, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014.

M. Girard: Oui. O.K.

M. Hamad: C'est 2010-2014.

M. Girard: Donc, vous allez mettre le montant... Il va vous rester combien à verser après?

M. Hamad: Ah! mais là je ne le sais pas, je ne l'ai pas ici.

M. Girard: Peut-être que votre sous-ministre peut me préciser?

La Présidente (Mme Doyer): M. le sous-ministre.

M. Hamad: Allez-y.

M. Boivin (Michel): C'est au-delà de la période du PQI, donc ce qui va arriver, c'est que, lorsqu'il va y avoir le PQI de l'année suivante, le PQI va se déplacer d'une année puis il va y avoir des sommes prévues pour cette année-là en fonction de l'entrée des wagons, et donc c'est lors de l'approbation du PQI suivant que ça va se compléter comme vecteur. C'est un vecteur annuel, là.

M. Girard: Oui. Mais ma question, c'est: Comment on va être en mesure de les faire rouler, ces nouveaux wagons là, si on n'a pas encore les ateliers, s'ils ne sont pas prêts pour accueillir ces nouveaux wagons là? J'ai de la difficulté à saisir. Puis, rappelez-moi quel est le chiffre global pour l'ensemble du contrat au niveau des wagons de métro. Puis il y avait une portion pour l'achat des wagons puis il y avait une portion pour les ateliers. Ce n'est pas... Je ne comprends pas du tout les chiffres qui nous sont donnés. Je me demande comment on va y arriver.

M. Hamad: Ils vont le trouver. Ils vont essayer de trouver parmi les milliers de chiffres qu'ils ont.

(Consultation)

M. Hamad: On va le trouver. Posez d'autres questions en attendant. On va trouver l'autre chiffre, là.

• (17 h 20) •

M. Girard: Donc... parce que, dans le document, vous indiquez, à la page, là, 103 du budget des dépenses, là, les... L'autre élément où je n'ai pas la réponse, M. le ministre, ça me revient, c'est le montant qui est prévu pour le prolongement du métro de Montréal, parce qu'on sait qu'il y avait le bureau de projet, je vous ai parlé d'une somme de 12 millions de dollars. Et, si on se rend à l'étape suivante, l'ingénierie détaillée, quelle est la somme qui est prévue pour l'ingénierie détaillée? Est-ce que c'est dans le PQI, est-ce qu'il y a de l'argent dans le PQI pour pouvoir procéder à la prochaine étape?

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

M. Hamad: ...développement du réseau de métro, c'est 11 252 000 \$.

M. Girard: Pour le prolongement du métro?

M. Hamad: Oui, à l'étude.

M. Girard: Oui, mais là, M. le ministre, c'est parce qu'il y a quelque chose qui n'est pas clair, là, du tout. C'est parce qu'il y a eu... il y a un bureau de projet... Il y a eu, en 2009, un protocole qui a été signé entre Montréal, Laval et Longueuil pour le prolongement de trois lignes de métro. À ce moment-là, il y a un bureau de projet, 12 millions de dollars, qui a été mis sur pied, et l'étape suivante, ça s'appelle... c'est l'ingénierie détaillée. Or, s'il n'y a pas d'argent qui est disponible maintenant pour faire l'ingénierie détaillée... Je vous rappelle que, si tout va bien, là, l'échéancier devait être, disons, 2016 pour le prolongement, disons, de la ligne bleue, là, selon les... Alors, s'il n'y a pas... si l'argent n'est pas disponible dans le PQI pour débuter l'ingénierie détaillée, ça retarde tout le reste du

processus. Alors, moi, j'aimerais savoir, dans le PQI, quelle est la somme qui est prévue, là. Vous me parlez du 11 millions, mais le 11 millions, c'est celui... vous faites référence au 12 millions du bureau de projet, là. Moi, je vous parle de l'étape suivante, qui est au niveau de l'ingénierie détaillée. Je veux...

- M. Hamad: Le 12 millions, là, c'est de l'ingénierie, là. C'est des études de risques, c'est plein d'études, là. 12 millions, là, vous en faites du chemin, là, avec 12 millions. Je ne sais pas, là... Ce n'est pas des avocats, là, qui chargent de l'heure trop cher, là. C'est des ingénieurs, ça coûte moins cher, puis ils en font pour 12 millions.
 - M. Girard: Non, non. Mais, M. le ministre, là...
- M. Hamad: Mais c'est... En fait, ce qu'on a, là, ici, là, bureau de projet, développement réseau du métro... Cette année, on prévoit 4,2 millions, l'aunée d'après, 3,7 millions, l'autre année, c'est 3 millions. Alors là, on est en 2013, avant que les études terminent, là. Là, il faut donner le temps de faire les études, il ne faut pas sauter une étape puis aller construire le métro. On ne refera pas le métro de Laval une deuxième fois, là.
 - M. Girard: Non, mais je pense que vos...
 - M. Hamad: Ca fait que, là, il faut faire les études.
 - M. Girard: Non, vous, vous me dites...
- M. Hamad: Vous rappelez-vous le métro de Laval, tombé dans l'eau entre les deux?
- M. Girard: Non. Non, non. Mais là vous me dites...
 - M. Hamad: Mais c'est ça, là.
- M. Girard: Vous me dites, monsieur... Mais c'est parce que... M. le ministre, je pense que vous êtes un peu mêlé, ou visiblement vous n'avez pas la réponse, là. Mais je veux savoir s'il y a un 90 millions qui est prévu dans le PQI pour débuter l'ingénierie détaillée d'un premier prolongement de station de métro. Alors, est-ce qu'il y a de l'argent qui est prévu, qui est budgété pour l'ingénierie détaillée, pour la période 2010-2014? C'est ça, ma question très précise, et c'est la prochaine étape. Je vous rappelle qu'il y a un bureau de projet auquel... on est assis autour de la même table, différents... Il y a un comité directeur qui réunit les gens du MTQ, de l'AMT, Montréal, Longueuil, Laval, la STM, le RTL, la STL, alors il y a plusieurs intervenants, alors ils sont rendus à l'étape de débuter l'ingénierie détaillée. Alors, quel est l'argent qui est prévu dans le PQI pour débuter...
 - M. Hamad: ...ce n'est pas vrai, M. le député.
 - M. Girard: Ah! ce n'est pas vrai, O.K.
 - M. Hamad: Non, non...
 - M. Girard: Ah! non, ce n'est pas vrai, O.K.!

- M. Hamad: ...parce que là vous affirmez que les choses sont rendues dans l'ingénierie détaillée...
- M. Girard: O.K. Moi, je vous invite à consulter tous les partenaires impliqués dans le dossier, je pense que vous allez peut-être avoir... vous allez être mieux informé.
- M. Hamad: C'est comme... Vous m'avez dit que les études sont complétées, selon la Communauté métropolitaine de Montréal, hein?
 - M. Girard: Oui, oui, on pourra...
 - M. Hamad: Vous avez dit ça, vous avez affirmé ça...
- M. Girard: Oui, dans un document que j'ai déposé, oui.
- M. Hamad: ...vous avez déposé un document, et c'est faux, en plus, c'est faux.
 - M. Girard: On pourra en reparler.
- M. Hamad: Alors là, vous affirmez une autre affaire. Est-ce que vous allez déposer un document qui confirme?
- M. Girard: Changez de sujet. Vous ne répondez pas à ma question, M. le ministre.
 - La Présidente (Mme Doyer): Bon, un instant, là.
- **M. Hamad:** Je vous réponds, mais... parce que vous affirmez quelque chose...
- La Présidente (Mme Doyer): Adressez-vous donc à la présidence, M. le ministre et M. le député de Gouin. Passez par moi, comme ça, ça va vous donner deux secondes pour...
- M. Hamad: Alors, l'étude... l'étude, Mme la Présidente... Parce qu'on peut affirmer des choses faciles, là, affirmer, dire ci, c'est ça, là, à gauche, à droite...
- La Présidente (Mme Doyer): Bon, voilà, c'est ce que je veux.
- M. Hamad: À un moment donné, là, il faut avoir... il faut être sérieux, il faut être surtout responsable. C'est la même chose qu'il a faite il n'y a pas longtemps, il a affirmé que les études sont complétées. Puis là il dit: La CMM... C'est basé sur la CMM. Il s'est levé à la Chambre, il a dit ça à tout le monde, que les études sont complétées, puis ce n'est pas le cas. Puis là il vient me dire que les études d'ingénierie détaillée sont terminées.
- M. Girard: Je n'ai jamais dit ça. Je n'ai jamais dit ça, M. le ministre. Je n'ai jamais dit ça. J'ai demandé si nous sommes rendus à l'étape de l'ingénierie détaillée. Est-ce qu'il y a des budgets, est-ce qu'il y a un budget qui est prévu au niveau du PQI pour financer ça? C'est ça, ma question, puis vous m'avez répondu qu'il y a une somme uniquement de 11 millions, ça concerne le bureau de projet, il y a un budget de 12 millions pour le bureau de projet.

L'étape suivante, c'est l'ingénierie détaillée. Est-ce qu'il y a de l'argent pour l'ingénierie détaillée, oui ou non, au niveau du prolongement de la station de métro?

M. Hamad: Bien, parce qu'on n'est pas rendus à l'ingénierie détaillée.

M. Girard: Ah non, on n'est pas rendus, O.K.

M. Hamad: Puis, en passant, le bureau de projet... le bureau de projet, ça fait des études, là, ce n'est pas un bureau pour le fun, là. Le bureau de projet, ce qu'il fait, là, c'est... il identifie les tracés, il précise le nombre et la localisation des stations de métro, il définit les besoins en matériel et matériel roulant, il va évaluer les bénéfices et les coûts, il va proposer des hypothèses de calendriers de réalisation, et aussi, à mes connaissances, je sais qu'ils font des études de risques aussi, c'est quoi, les risques qu'on va prendre. Alors, tout ça, c'est le bureau de projet qui va faire ça, qui va nous permettre par la suite, après, d'aller identifier puis aller plus loin pour faire la ligne bleue, par exemple.

Actuellement, ce que nous avons, c'est... En passant, ces études-là s'échelonnent sur trois ans minimum, parce que c'est beaucoup... c'est des grosses études qu'on fait, et c'est 12 millions. Maintenant, une fois que ces étapes-là sont terminées, là on va aller à l'autre étape de présenter un projet, une estimation de coût de projet. Une fois qu'on a l'estimation de coût de projet puis l'identification des tracés, là on peut aller plus loin dans les études, puis là on prendra une décision finale. Mais, pour le moment, on ne peut pas mettre une évaluation budgétaire de quelque chose qu'on ne sait pas c'est quoi; c'est juste ça, la différence. Mais ça s'en vient vers ça.

Puis, comme j'ai dit, il faut faire attention, puis très attention, c'est que le PQI, c'est des budgets, ils sont là sur cinq ans, mais on le sait pertinemment, à toutes les années, il y a des changements qui vont arriver. Ça se peut que l'étude démontre qu'on n'a pas besoin de faire telle ligne ou telle ligne, ou il faut avancer la ligne du métro plus vite puis faire d'autres travaux, donc on va... À chaque année, en passant, le PQI est approuvé par le Conseil du trésor, donc c'est une enveloppe budgétaire, sauf que la liste des projets peut être changée d'une année à l'autre. Alors, c'est difficile aujourd'hui de dire il n'y en a pas, d'argent, ou il y en a. Actuellement, ce que nous dépensons, c'est ce que je donne comme réponse.

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

M. Girard: Bien, c'est ça, c'est clair qu'il n'y a actuellement pas d'argent prévu dans le PQI pour l'ingénierie détaillée. Alors, parfait.

M. Hamad: Mais on n'est pas rendus là. On ne peut pas avoir de l'argent si on n'est pas rendus.

M. Girard: Non, mais j'ai eu ma réponse...

M. Hamad: O.K.

M. Girard: ...j'ai ma réponse, c'est... c'est clair, il n'y a pas d'argent dans le PQI pour l'ingénierie détaillée.

Mme la Présidente, le ministre voulait aborder le dossier du pont Champlain, ça va me faire plaisir d'y revenir. Le 22 mars, vous avez déclaré à l'Assemblée nationale, en réponse à une question de mon collègue le député de Marie-Victorin, je vous cite, M. le ministre: «Là, je comprends que le député, il a déjà décidé [...] ça lui prend un nouveau pont. Il se base sur quoi pour prendre la décision?» Ça, c'est les propos du ministre. Donc, le ministre, le 22 mars, nous dit: On est trop vites en affaire de réclamer un nouveau pont. Ça, c'est ce qu'il a dit, noir sur blanc, je ne l'invente pas, je le cite à l'Assemblée nationale. Alors, il nous dit ensuite, par la suite, le 14 avril, que «ça prend un pont neuf, ce n'est pas ça, la question. La question, c'est quand.» Moi, j'aimerais savoir qu'est-ce qui s'est passé entre le 22 mars et le 14 avril pour que vous nous disiez, le 22 mars, qu'il était trop tôt pour avoir un nouveau pont, puis, le 14 avril, vous nous dites: Ce n'est plus un enjeu, on veut un nouveau pont. Qu'est-ce qui s'est passé en trois semaines, que vous changiez d'idée?

M. Hamad: En fait...

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

M. Hamad: ...c'est que, d'abord, c'était une question à l'autre député, de savoir sur quoi qu'il se base. Je pense que c'est légitime de demander sur quoi il se base pour dire que ça prend un nouveau pont.

M. Girard: Ah! O.K.

M. Hamad: Alors, ça, c'est la question légitime. Je n'ai jamais eu de réponse, par exemple, il ne m'a jamais répondu.

M. Girard: ...sur les études de Delcan, M. le ministre.

M. Hamad: Pardon?

M. Girard: On se basait sur les études de Delcan qui indiquaient que ça prenait un nouveau pont, voilà.

M. Hamad: O.K., l'étude de Delcan.

M. Girard: Oui.

M. Hamad: Donc, ce n'est pas l'étude qu'on effectue...

M. Girard: Non, non, ça, c'est une autre... ça, c'est les études de préfaisabilité.

M. Hamad: Alors, l'étude de Delcan...

M. Girard: Ne mélangeons pas les études.

M. Hamad: O.K. Mais, en fait, l'étude de Delcan ne dit pas nécessairement que ça prend un nouveau pont. L'étude de Delcan, ce qu'elle dit, l'étude de Delcan, bien, sortez-moi-le, là, votre recherchiste, là, peut aller chercher ça, là — l'étude de Delcan fait l'état, l'état du pont actuel et mentionne qu'il y a des lacunes majeures dans l'état du pont. Et, nous, la question qu'on a posée: Sur quoi

qu'ils se basent pour dire que ça prend un nouveau pont? Mais, nous, selon l'étude préliminaire, une étude préliminaire, pour nous, on croit que ça prend un nouveau pont, au lieu d'avoir un tunnel.

- M. Girard: Donc, le 14, la position... le ministre a changé de position par rapport au 22 mars...
 - M. Hamad: Non. Mme la Présidente...
 - M. Girard: ...je le comprends. Mais, maintenant...
- M. Hamad: Question de privilège, Mme la Présidente.
- M. Girard: ...j'ai une autre... j'ai une autre... j'ai une autre question.
- M. Hamad: Il ne peut pas me donner... Il vient me dire que j'ai changé d'idée, puis j'ai dit d'autre chose, ce n'est pas le cas, Mme la Présidente. Alors, je n'ai pas changé d'idée. La première question, j'ai posé la question. La deuxième question que j'ai eue, on a fait une affirmation, que ça prend un nouveau pont. J'aimerais ça que ce soit clair, Mme la Présidente.
 - La Présidente (Mme Doyer): C'est bien...
 - M. Girard: Alors, parfait.
- La Présidente (Mme Doyer): ...c'est clair, c'est enregistré. M. le député de Gouin, continuez.
- M. Girard: Alors, l'extrait du rapport de Delcan qui indique, et je cite: «Les lacunes et les risques conséquents reliés à l'actuel pont Champlain sont si importants que nous croyons qu'il devrait être remplacé par un nouvel ouvrage et que le processus pour ce faire devrait être enclenché dans les plus brefs délais.» Voilà. Ça, c'est le rapport de Delcan.
- M. Hamad: Et, Mme la Présidente...
- (17 h 30) •
- M. Girard: Maintenant, j'ai une autre question, j'ai une autre question. Le ministre nous a dit qu'on était rendus... on n'est plus à l'étape des... on n'est plus à l'étape des études, qu'on est à l'étape des réalisations. Alors, il nous a dit qu'il avait créé un bureau des partenaires. J'aimerais savoir quelle est la somme réservée dans le PQI pour financer les études du bureau des partenaires. Pourriez-vous m'indiquer le chiffre?

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

- M. Hamad: En fait, Mme la Présidente, les études ne sont pas nécessairement réservées dans le PQI, mais nous avons dégagé 1 million de dollars, qui sont prêts, pour faire des études pour le moment, et on verra après les besoins additionnels, s'il y en a.
- La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. M. le député de Gouin.
- M. Girard: O.K. Sur les études, vous nous avez indiqué, M. le ministre, le 14 avril dernier en Chambre,

à la question liée aux études de préfaisabilité, je vous cite: «Les études sont réglées.» Donc, vous confirmez que les études sont terminées. C'est ce que vous m'avez dit en Chambre, vous avez dit: «Les études sont réglées.»

- M. Hamad: Ce n'est pas ça que j'ai dit. En fait...
- M. Girard: Mais je vous cite, là, je n'invente pas. Je vous cite au mot.
- M. Hamad: Oui. Bien non, mais vous prenez une phrase, là. Attention, là. C'est que, vous, là, vous avez posé la question, vous voulez avoir une copie des études et vous avez affirmé devant tout le monde dans la Chambre que les études sont complétées, ce qui est faux, premièrement. Et, vous, vous demandez d'avoir une copie des études. Ma réponse était claire: Nous ne sommes plus aux études, nous sommes à la réalisation. Vous, vous êtes encore amateur des études, vous voulez voir ça, étudier ça, les études, alors vous pouvez les regarder. Nous, on n'est plus au niveau des études, nous sommes au niveau de réalisation. Et j'espère que ça va être clair pour vous que, vous, vous cherchez d'obtenir une copie.

D'ailleurs, vous avez fait la campagne, votre succursale à Ottawa est sortie pour demander de faire les études, et vous êtes sortis pour demander les études. Je ne sais pas qu'est-ce qu'il y a dans les études qui est très excitant pour vous, mais, nous autres, on est rendus à l'étape de réalisation.

Réalisation, ça veut dire quoi? Ça prend un pont, et la question, maintenant... un nouveau pont. La question, maintenant, que nous posons au gouvernement fédéral, c'est: Quand? C'est ça qui est important. Puis c'est important de comprendre l'urgence de savoir c'est quand ca prend le pont neuf. Obtenir l'étude ne règle pas la question d'obtenir, de savoir quand ça prend un pont neuf. C'est ça, la question fondamentale. Pourquoi? Parce qu'il y a 12 000 camions qui passent par jour, il y a 200 000 citoyens qui l'utilisent, et il y a 60 millions de personnes par année.

La Présidente (Mme Doyer): ...allez-y.

M. Girard: Mme la Présidente, je cite au ministre une déclaration dans un communiqué le 18 mars dernier, et je cite: «Transports Canada est en possession d'études d'opportunité pour la construction d'un nouveau pont en lieu et place du pont Champlain actuel depuis près de cinq mois. [J'incite] le gouvernement fédéral à les rendre publiques dans les plus brefs délais...»

La personne qui a fait cette déclaration-là, vous la connaissez bien, c'est la députée de La Pinière, qui a déclaré ça dans un communiqué le 18 mars. Est-ce que vous confirmez la déclaration de la députée de La Pinière?

- M. Hamad: Non. En fait, ce que je dis: Les études ne sont pas complétées.
- M. Girard: O.K. Donc, vous dites que la députée de La Pinière a induit la population de Brossard en erreur quand elle a affirmé dans un communiqué qu'elle...
- M. Hamad: Non. Je dis: Les études, les études finales...

M. Girard: Mais je vous cite, là, c'est une déclaration.

M. Hamad: Les études...

M. Girard: Donc, vous me dites que la députée de La Pinière a induit les gens de Brossard en erreur. C'est ce que je comprends.

M. Hamad: Vous aimez ça. Vous allez corriger parce que vous avez induit l'Assemblée nationale en erreur, vous essayez de mettre ça sur les autres.

Mais en fait on revient là-dessus. C'est que les études d'ingénierie, le mandat que nous avons avec le fédéral, cette étude-là n'est pas complétée. Et, lorsqu'elle sera complétée, elle peut être publique.

- La Présidente (Mme Doyer): Je vous arrête là, messieurs. Nous allons passer à la partie ministérielle pour un bloc de 20 minutes. M. le député de Huntingdon.
- M. Billette: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je vais rester dans mon délai. Vous savez, mes questions sont habituellement très courtes, mais, lorsque je tombe dans un sujet que j'adore...

La Présidente (Mme Doyer): On a vu ça tantôt.

M. Billette: Vous avez remarqué? Donc, je suis content de voir que vous avez eu le sens de l'observation.

Je veux revenir sur le bilan des investissements. Sur l'autoroute 30, il y a un petit bout que j'ai oublié, quand même qui est très important, il y a une autre section qui va être ouverte également dans quelques mois, soit le tronçon Jean-Leman, qui permettra d'avoir une fluidité vraiment complète, de ne plus utiliser l'autoroute 15.

Je ne veux pas revenir sur tous les investissements qui ont été faits et tout le préambule au niveau de l'autoroute 15. J'aimerais... Je sais que tantôt M. le ministre n'a seulement eu que 45 secondes pour répondre, et c'est un sujet très et tellement important pour les citoyennes, les citoyens et également les entreprises du Québec et des autres provinces également qui transitent par le Québec ou qui font affaire ici, même des autres pays. J'aimerais réitérer ma question à M. le ministre pour lui laisser un petit peu plus de temps pour y répondre et apporter les informations nécessaires aux gens, aux auditeurs qui nous écoutent, aux parlementaires également ici présents.

Je vais vous rappeler ma question, M. le ministre. Premièrement, j'aimerais savoir en quoi va consister la programmation routière cette année, pour s'assurer de la poursuite des investissements qui ont été débutés, qui sont à se compléter, et les projets qui sont en processus, là, de démarrage, et également de faire un bilan du plan de redressement des infrastructures. Parce qu'on sait, M. le Président, que les infrastructures sont quand même vieil-lissantes au Québec, je ne reviendrai pas là-dessus, on a un déficit accumulé juste pour les remettre à niveau. Donc, c'est les deux points que j'aimerais savoir du ministre: premièrement, où on en est rendus dans la mise à niveau des infrastructures routières, et la programmation de cette année, aussi bien au niveau de la mise à niveau que du développement d'infrastructures.

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

M. Hamad: Merci. En fait, je reviens: cette année, nous avons annoncé 3,4 milliards de dollars, dont une contribution des partenaires de 500 000 \$, donc ce qui fait une contribution totale de 3,9 milliards de dollars d'investissement au Québec pour la prochaine année. Et, dans les infrastructures, comme on a dit, c'est l'équivalent... en fait, on va maintenir et ouvrir des nouveaux chantiers. C'est 1 645 chantiers qui seront mis en place au Québec, et ceci permettra la création ou le maintien de 53 600 emplois au Québec, ce qui est énorme, M. le Président. C'est des villes, c'est comme la ville de Boucherville au complet qu'on va créer en termes d'emplois.

Et en même temps, M. le Président, les axes d'intervention sont quatre. Alors, le premier, c'est les structures, alors il y aura un investissement de 1 140 000 000 \$\$. Après, c'est des interventions après 875 structures, y compris 272 structures sur le réseau municipal. Les structures, c'est quoi? C'est les ponts, c'est les viaducs, c'est les ponceaux, les grands ponceaux. Alors, c'est ça, les infrastructures, et donc c'est des investissements importants. 875 structures, c'est majeur. En plus, nous allons faire des interventions dans plusieurs municipalités, qui va nous permettre d'intervenir sur 272 structures.

Les chaussées, on va rénover, M. le Président. C'est 2 000 kilomètres de chaussée, et pour ça il y a 849 millions d'investissement, pour la rénovation de 2 000 kilomètres de chaussée. Et en même temps on va améliorer aussi le réseau, donc c'est des travaux d'amélioration dans le réseau. C'est une enveloppe de 482 millions de dollars. Et, bien sûr, ça vise aussi à améliorer la sécurité des usagers, l'efficacité de déplacement routier. Le développement du réseau, c'est 1 170 000 000 \$ qui seront investis dans les travaux visant principalement à améliorer la mobilité des usagers du réseau et le transport des marchandises.

Alors, voilà des investissements importants, et ça nous a permis... En passant, c'est la première fois depuis 1999 où on commence à sentir qu'il y a une amélioration de situation du réseau. Alors, pourquoi nous sommes arrivés là aujourd'hui? Bien, parce que, si, dans les années passées, si on avait investi l'argent qu'il fallait faire pour maintenir le réseau, bien on ne serait pas là aujourd'hui, comme la même situation pour Turcot, échangeur Turcot, et d'autres infrastructures au Québec.

Seulement en 2010-2011, il y a... 760 infrastructures ont fait l'objet d'une intervention. 2 400 kilomètres de chaussée ont été rénovés. Ça, c'est le bilan de l'année passée, et c'est l'équivalent de la distance entre Gatineau et Gaspé aller-retour. Et c'est 72 % des chaussées en bon état et un bond de 12 % par rapport à 2004. C'est 66 % des structures qui sont maintenant en bon état, comparativement à 53 % en 2006, ce qui constitue un bond de 13 %. Et d'ailleurs, comme je viens de le dire, c'est le meilleur bilan depuis 1999, et l'objectif est d'atteindre 83 %, en fait, pour nos chaussées et 80 % pour nos structures, évidemment en bon état, en 2022. Ça, c'est l'objectif que nous visons.

Tout ça, ça a amené à faire des projets importants comme le parachèvement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal... est maintenant réalisé à plus de 95 %. En passant. c'est un PPP, et je me souviens que l'opposition critiquait ce projet-là PPP, et ça va être le projet qui va être réalisé dans l'échéancier, même avant l'échéancier

prévu et dans le respect des coûts. Alors, ça, c'est un bel exemple de PPP bien réussi, bien choisi au Québec.

Et il y a l'axe, comme on a parlé tantôt avec le député, c'est... il y a l'axe 73-175 qui est avancé à 90 %. Et on se rappelle l'inauguration de l'autoroute 30, et l'ensemble des travaux qui restent dans l'autoroute 30 sont bien en direction pour respecter l'échéancier, c'est-à-dire en 2012.

Alors, voilà des travaux partout au Québec qui ont été réalisés grâce à ce plan d'intervention important.

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

• (17 h 40) •

M. Huot: Oui, merci. Mon collègue de Huntingdon avait terminé, je pense. Il voulait peut-être parler du député de Chomedey. Non, ça va? Ça va. Merci.

Je voulais continuer dans les interventions qui... les investissements, plutôt, qui sont à venir, parce qu'il y un gros projet qui est sur la table aussi dans la capitale nationale. C'est le ministre lui-même, avec le ministre de la Santé également, le député de Jean-Talon, qui a fait une annonce à la fin mars, il y a quelques semaines — j'étais présent — sur l'entrée de la capitale nationale, ce qu'on appelle dans le jargon la tête des ponts, qui a quelque chose d'assez gros qui s'en vient, on a des très gros projets. C'est en collaboration avec la ville de Québec et avec la Commission de la capitale nationale.

Bon, la tête des ponts, c'est situé sur les limites du comté de Louis-Hébert et du comté de Jean-Talon, mais disons que c'est une signature pour la ville de Québec. Pour la capitale nationale, c'est un symbole important. Et, quand les gens arrivent à Québec, c'est un petit peu... la première image qu'ils ont de la ville de Québec, bien c'est des autoroutes, c'est la tête des ponts, c'est la côte de l'aquarium qu'on voit un petit peu aussi, il y a un secteur qui est presque à l'abandon. Donc, disons que c'est une suite logique. Après avoir redonné le fleuve aux citoyens, entre guillemets, si on veut, avec la promenade Samuel-De Champlain, on a reconfiguré le boulevard Champlain, il y a d'autres projets plus vers l'est pour continuer la promenade Samuel-De Champlain, mais, dans le secteur des... dans ce secteur-là, on a redonné et on va... il y a d'autres projets qui continuent, aussi, à la tête des ponts, mais là on veut revoir complètement la signature, la signature de l'entrée de la ville de Québec.

Le ministre a fait l'annonce, et c'est gros, ce qu'on veut faire, là, c'est quand même très, très gros. On a des idées assez importantes. Le ministre a même parlé de milliards d'investissement à terme, là, sur plusieurs années. Puis on le sait, il y a une certaine... il y a certains travaux qui sont déjà faits qui... Le boulevard Laurier est en train d'être un peu reconfiguré avec les travaux qui ont été faits dans le secteur route de l'Église, boulevard Laurier. Lavigerie; il y a d'autres choses, il y a d'autres projets, avec l'achat de l'Hôtel des gouverneurs. Il y a un défi parce qu'il y a un quartier résidentiel à proximité aussi, donc il faut penser à tout ça. C'est tout un secteur d'autoroutes, un échangeur important, les autoroutes Duplessis et Henri-IV qui arrivent là, Champlain qui arrive aussi. Donc, il y a plusieurs choses à penser. Il y a un volet transport en commun qu'il faut... à quoi il faut penser aussi pour l'arrivée. On parle beaucoup d'un échangeur sur la... d'un centre d'échange sur la Rive-Sud, mais il faut penser à une certaine configuration quand on veut revoir l'entrée de la capitale nationale pour... en pensant aux futurs transports en commun qu'on va mettre en place là.

Donc, j'aimerais entendre le ministre, moi, sa vision un peu de ça. Là, on a mis un bureau de projet en place pour avoir... pour étudier un petit peu la question, mais le ministre personnellement est très impliqué. Il est ministre de la Capitale-Nationale, il est député de Louis-Hébert. C'est chez lui, cette signature-là de la tête des ponts qu'on veut faire. Donc, j'aimerais entendre le ministre un peu sur la question, sur sa vision de tout ça, qu'on pourrait dire, de ce projet d'envergure là qu'est l'entrée de la capitale nationale.

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

M. Hamad: Alors, je veux remercier le député de Vanier, qui était présent à cette annonce-là. Là, ça prend des études, Mme la Présidente. Là, ça prend des études. Pourquoi? Parce que c'est une partie importante de la ville de Québec. Et, pour toutes sortes de raisons justifiées par les anciens maires, et probablement ils avaient raison, ils ont toujours développé le centre-ville, la partie patrimoniale de la ville de Québec, et ce qui est bien fait d'ailleurs, et souvent on a négligé l'ouest de la ville, c'est l'entrée de la ville. Lorsqu'on arrive des ponts, hein, quand vous arrivez de votre comté, Mme la Présidente, vous prenez l'entrée des ponts, alors c'est actuellement, vous l'avez probablement constaté, c'est dans la situation un petit peu où c'est négligé, et ça devrait se développer davantage.

Alors, pour nous, l'entrée, l'entrée de la capitale est très importante, et nous voulons que l'entrée de la capitale devienne une signature, une autre signature de Québec. On a dans la partie est la partie patrimoniale, mais on peut avoir la partie moderne de la ville de Québec dans les... à l'entrée des ponts. Et nous avons travaillé avec le maire de Québec pour développer ensemble cette partie-là, parce que des parties des ouvrages, ça appartient au gouvernement du Québec, puis il y a une partie que ça appartient à la ville de Québec, dans leur développement, c'est-à-dire, exemple, boulevard Laurier, rue des Hôtels. Alors, tout ce coin-là, qui sont très importants dans le développement, actuellement, malheureusement, c'est laisser-aller, et on devrait agir le plus rapidement.

On a eu une entente signée entre le gouvernement du Québec... les trois partenaires: le ministère des Transports, la ville de Québec et la Commission de la capitale nationale. Pourquoi la Commission de la capitale nationale? Parce que la commission a un mandat de s'occuper des entrées de la ville de Québec. Donc, pour travailler et mettre en place un plan d'aménagement le plus rapidement possible qui nous permet de regarder, là, 28 structures. Actuellement, l'entrée des ponts actuellement, l'entrée, là, c'est 28 structures que nous avons actuellement, qui datent des années soixante, soixante-dix, début soixante-dix. Donc, c'est l'état des infrastructures, aussi, on a besoin de faire des travaux de rénovation de tout ça. Donc, on va profiter en même temps de faire un plan d'aménagement, un plan de développement urbain et un plan qui va s'agencer aussi, s'harmoniser avec les besoins de la ville de Québec pour développer le boulevard Laurier et en même temps aussi faire le lien, la Rive-Sud et la Rive-Nord, avec Lévis, dans le sens le transport en commun.

Et d'ailleurs ce projet-là, il a commencé à avoir beaucoup d'intérêt de plusieurs personnes. Récemment, j'ai vu des jeunes finalistes des études, en fait, en architecture qui ont commencé à faire des travaux pour dessiner la possibilité d'avoir l'échangeur, le nouveau échangeur - il y avait des belles idées - à l'entrée des ponts et, même aussi du côté de Lévis, d'avoir un stationnement, puis avoir un stationnement évidemment vert, un stationnement LEED qui permet d'avoir une gare intermodale, qui permet aux gens de stationner le matin avant de traverser le pont et prendre aussi après le transport collectif. Ça peut être le transport par train, par exemple, qui lie Charny à Québec. Et, un jour, si nous avons le THV à Québec, bien ce sera peut-être une gare pour le train à haute vitesse, et avoir un transport collectif qui va lier la ville de Québec évidemment avec le monde, évidemment. Et aussi ça permet d'avoir un développement urbain, un développement vert aussi, parce qu'actuellement c'est juste du béton partout et dans une situation qui est très négligée actuellement.

Alors, ce plan d'aménagement là devient très important, et on souhaite, avec le maire de Québec, que ce projet-là devienne la nouvelle signature de Québec, avec des édifices, avec une image de modernité, une image du futur pour la région de Québec. Et c'est très important parce que c'est l'échangeur le plus achalandé à Québec, et donc actuellement on a des problèmes de congestion majeurs, parce que, lorsqu'on arrive de Duplessis, d'Henri-IV pour essayer de prendre Laurier plutôt que Duplessis, il y a toujours une congestion là. Lorsqu'on arrive des ponts, les deux ponts, il y a une congestion à l'entrée du boulevard Laurier. Et il y a un potentiel de développement immobilier, aussi, dans boulevard Laurier. Donc, ça va nous permettre de développer et créer la richesse à Québec et amener, encore une fois, la ville de Québec encore plus loin qu'elle l'est maintenant.

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

M. Huot: Merci, Mme la Présidente. Bien, je vais faire du pouce sur les derniers propos du ministre, quand il nous parle de congestion, parce que la congestion routière, c'est une réalité de plus en plus présente dans nos centres. Moi, je suis député à Québec, le comté de Vanier, que je me plais à appeler souvent le comté des autoroutes, parce que j'ai l'autoroute Robert-Bourassa, l'autoroute Laurentienne, l'autoroute Henri-IV, l'autoroute Charest, l'autoroute de la Capitale. Donc, c'est tout... ça fait partie du comté de Vanier. Et vous comprenez qu'étant dans ce secteur-là, bien, je suis dans la congestion routière le matin, principalement, entre autres, avec Robert-Bourassa. Il v a beaucoup de travaux, on en a parlé, le ministre en a parlé avec le député de Huntingdon, entre autres, là, le plan, le plan d'investissement, près de 4 milliards d'investissement. Ça crée des emplois aussi. Le ministre a une préoccupation par son passé, par ses fonctions passées, la question de l'emploi, une préoccupation très importante par rapport à ça.

Et là, avec tout ce qu'on met en place comme infrastructures, ce que les villes font aussi, parce que notre plan d'investissement, bien ça profite aux villes aussi, les villes investissent sur le réseau local, et des fois le réseau local, le réseau autoroutier du ministère des Transports, bien c'est... il y a des interconnexions, c'est proche des travaux que... Disons, l'année dernière, il y avait des travaux importants qu'on faisait à Québec, qui sont encore là,

sur Robert-Bourassa et Charest, mais la ville de Québec, pendant ce temps-là, faisait des travaux très importants au carrefour Saint-Sacrement-Charest, donc qui a amené encore plus de... de congestion, pardon. Donc, tout ça, il faut penser à toutes ces questions-là. Il y a des choses qui sont faites. Bien là, je parle... Juste ici, à Québec, il y a des choses qui sont faites. On a constaté qu'il y a de plus en plus de travaux qui se font la nuit, entre autres, ou de soir, en dehors des heures de pointe, évidemment. Là, on a installé aussi des panneaux — je ne sais pas le nom qu'on donne à ces panneaux-là — qui vont nous donner des indications un petit peu d'avance, s'il y a de la congestion, si le trafic est fluide, pour donner un certain coup de main, une indication aux gens; 5-1-1, l'Info-Travaux, aussi, qui est plus populaire, le site Web du ministère, on donne certaines informations sur où on peut retrouver des travaux, mais ça demeure quand même un problème qui est présent. Là, je parle de Québec sans compter Montréal. Même, on a... on parlait dans les derniers jours, avec les travaux de Turcot, qu'on disait qu'il allait y avoir encore plus de problèmes de congestion avec tous les travaux qui s'en viennent.

• (17 h 50) •

Donc, c'est sûr qu'il y a plus de véhicules sur le chemin. On parle d'une augmentation de, quoi, d'une vingtaine de pour cent à Montréal depuis 10 ans? À Québec, il y a de plus en plus de déplacements aussi. Donc, il faut penser à tout ça avec la... Là, la saison des travaux arrive, aussi. La ville va... la ville de Québec, on sait qu'elle fait beaucoup de travaux; à Montréal, je sais qu'il y a beaucoup de travaux qui se font aussi, donc il y a une espèce de concertation à avoir entre le ministère des Transports avec les municipalités, avec les villes.

Donc, qu'est-ce qui est envisagé pour la prochaine saison, appelons-la la saison des cônes oranges, qui commence dans quelques semaines, pour éviter le plus possible de congestion routière pour... Parce que, là, on voit, là. Depuis, disons, un deux ans, le temps des déplacements a augmenté beaucoup. Donc, pour faciliter la vie des automobilistes, de ceux qui prennent le transport en commun, on essaie de favoriser le transport en commun, pour ceux qui veulent se déplacer, aussi. Donc, qu'est-ce que le ministre envisage faire pour la prochaine saison pour essayer de contrôler le mieux possible le phénomène de congestion routière qui est présent dans nos centres urbains?

M. Hamad: Juste savoir, Mme la Présidente: Il m'en reste combien, de temps?

La Présidente (Mme Doyer): Il vous reste deux minutes.

M. Hamad: Deux minutes. Merci. Alors, c'est très pertinemment pertinent, et d'ailleurs c'est la question de l'heure à Montréal et à Québec, la congestion. Même au Saguenay, aussi, avec le pont actuellement à Saguenay, le monde pose des questions parce qu'on fait des travaux, comment on va gérer la congestion, et malheureusement, parce que, nos travaux, on veut réparer, mais en même temps on crée un inconvénient pour les citoyens. Et souvent on donne l'exemple, c'est comme, on fait des travaux chez nous, dans... travaux de rénovation nécessaires dans une maison, dans la salle de bains et la cuisine. C'est sûr que la famille est dérangée pendant cette période-là, mais,

une fois que c'est terminé, tout le monde est heureux. C'est exactement la même chose pour le transport.

Et, dans la région de Québec, actuellement il y a des travaux importants dans l'échangeur Robert-Bourassa. Si ma mémoire est bonne, c'est 250 millions de travaux, et évidemment c'est des travaux majeurs. Et, les citoyens, quand ils posent des questions: pourquoi qu'on fait ça, les gens le savent très bien. Ceux qui prenaient... qui arrivaient de l'Université Laval en prenant l'ancien du Vallon, Robert-Bourassa, il y en a combien qui ont fait des accidents, avec les sorties qui étaient mal faites, l'hiver, etc.? Le prochain Robert-Bourassa, il va être viable, il va être sécuritaire, il va être moderne, il va être fluide et, bien sûr, il va être une construction importante qui va permettre aussi d'avoir le transport en commun.

Notre grand défi aujourd'hui, vous l'avez bien cerné, c'est de faire la coordination avec la ville de Québec dans ses travaux d'investissement, faire la coordination avec nos chantiers. Et la majorité de nos chantiers actuellement, ça travaille la nuit, les fins de semaine, ce qui va permettre de gagner du temps et causer moins d'inconvénients aux citoyens de la région de Québec. Mais il y a des étapes majeures, critiques, il faut les faire, on n'a pas le choix. C'est un dérangement, nous sommes très conscients de ça, mais on n'a pas le choix de refaire ces travaux-là. Et on souhaite qu'on va réussir évidemment à passer à travers ça en coordination avec la ville de Québec.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. M. le député de Gouin, il vous reste huit minutes.

M. Hamad: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui?

M. Hamad: Peut-être, j'ai une réponse, parce que tantôt le député de Gouin m'a posé la question sur les ateliers, l'équipement du métro. Alors, j'ai donné un chiffre, autour de 165 millions. Il me dit que ce n'est pas assez, ou, je ne sais pas, il avait des doutes d'information, mais c'est le chiffre que nous avons dans notre PQI. C'est 165 millions actuellement, le chiffre que j'ai. Et ça, ce chiffre-là inclut les travaux dans les... plus taxes. Alors, tout ça, c'est pour 165 millions, qui sont prévus pour ces années-là. Puis, d'après moi, c'est le... ce qui correspond à...

Ét, en passant, c'est une subvention. C'est là le chiffre, peut-être, que vous... C'est 75 % de la valeur des travaux. Probablement, votre budget, c'est 100 %, et donc ça donne un montant de 200 millions, et, nous, on subventionne 75 %. C'est pour ça qu'il faut être prudent, ça dépend quel type d'équipement qu'on fournit. Des fois, on subventionne 100 %, comme les wagons de métro, c'est 100 %, les installations, c'est 75 %, les autobus... etc., ça dépend quel programme. Et des fois, Mme la Présidente, c'est mêlant, là. Il faut vraiment à chaque fois regarder les chiffres.

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

M. Girard: Bien, je ne serai pas très long. Dans le fond, ce qui nous... ce qui faciliterait la vie à tous les parlementaires, qu'on est dans une période de reddition de comptes, moi, je demande au ministre, d'ici la fin de la

période des crédits, de déposer aux membres de la commission un tableau avec la ventilation du 2,9 milliards de dollars. Ça va être simple, clair, ça sera par écrit et disponible pour l'ensemble des parlementaires, puis à ce moment-là on aura toute l'information. Puis, je pense, c'est tout à fait normal qu'on demande ça, puisque c'est prévu dans le budget de dépenses du gouvernement du Québec. Donc, c'est la demande que je formule au ministre.

- M. Hamad: Bien, Mme la Présidente, vous comprendrez que ce n'est pas le sujet des crédits. C'est vraiment un PQI, sur cinq ans, et je... les chiffres que j'ai donnés, j'en suis responsable, de ce que j'ai donné. Et je ne peux pas, pour être très sérieux et responsable, je ne peux pas fournir ces chiffres-là.
- M. Girard: Bien, écoutez, Mme la Présidente, est-ce qu'on est en période de reddition de comptes ou on ne l'est pas? Il y a un document du gouvernement, les investissements publics en immobilisations prévus en 2011-2012, les investissements du Plan québécois des infrastructures. À la page 103 d'un document fourni par le gouvernement, en transport en commun, on parle d'investissement de 2,9 milliards. On demande un tableau pour avoir l'ensemble des dépenses, puis le ministre refuse de les déposer. Il y a quand bien même des limites, Mme la Présidente, là. Je demande qu'on dépose ce tableau-là, c'est une question de transparence. Je ne sais pas ce qu'il a à cacher aux contribuables du Québec, là, mais qu'il dépose ça.

Des voix: ...

M. Hamad: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Gardons un langage correct. Et, M. le ministre, il y a une question qui était reliée aux crédits qui vous a été posée. La parole est à vous.

M. Hamad: Alors, à mes connaissances... Je suis d'accord avec le député de Gouin, nous sommes en train de faire une reddition de comptes des crédits pour l'année 2011-2012. La demande du député de Gouin ne me demande pas de donner les chiffres de 2011-2012, il me demande de donner les chiffres pour 2011 jusqu'à 2015. Alors, s'il veut vraiment reddition de comptes des crédits du ministère, l'objet principal de notre discussion ici, c'est une année, ce n'est pas cinq ans.

M. Girard: Mais... Non, non.

- M. Hamad: J'ai répété à plusieurs reprises et je l'ai dit, qu'on a... on va donner les chiffres pour l'année, mais on ne peut pas donner les chiffres pour les prochaines années, parce que ça va changer, et il sera le premier à avoir le plaisir de critiquer pourquoi les chiffres ont changé.
- M. **Dufour:** Donc, on comprend, Mme la Présidente, qu'il n'y a pas de consentement pour déposer le document, c'est ça?
 - M. Hamad: Il n'y a pas de consentement.
- La Présidente (Mme Doyer): C'est ce qu'on comprend. Alors, M. le député de Gouin.

M. Girard: Alors, je comprends qu'il y a un montant de 2,9 milliards, que le ministre ne veut pas déposer ça puis rendre public pour les citoyens, qu'on ait accès à ces informations-là. Ça n'a absolument aucun sens, ce manque de transparence là. Ça, c'est comme annuler des rencontres pour des députés qui veulent avoir accès à des informations avec les directeurs régionaux du ministère des Transports du Québec. Ça, c'est exactement la même attitude du cabinet du ministère. On pourra y revenir, Mme la Présidente.

Maintenant, j'aimerais...

M. Hamad: Mme la Présidente, question de privilège.

M. Girard: ...j'aimerais revenir...

M. Hamad: C'est parce qu'il m'attribue des choses. J'ai une question de privilège.

M. Girard: Oui. On aura l'occasion d'en parler plus longuement au cours des crédits, oui.

M. Hamad: Non, non, maintenant, maintenant, maintenant. On ne tolérera pas une autre occasion. Je demanderais...

La Présidente (Mme Doyer): Bon, bon, là, j'en prends un à la fois.

M. Hamad: Oui. Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Qui est-ce que je prends? M. le ministre.

M. Hamad: Bien, parce que j'aimerais qu'il... le député de Gouin clarifie ce qu'il vient de dire.

La Présidente (Mme Doyer): J'ai compris que le député de Gouin a dit qu'il y a des députés qui voulaient avoir des informations dans les directions régionales et qu'ils...

M. Girard: Oui, les rencontres.

M. Hamad: Non, je voudrais que le député luimême clarifie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Allez-y, M. le député de Gouin.

M. Hamad: Alors, pourriez-vous clarifier ce que vous venez de dire?

M. Girard: Oui. J'aurai l'occasion d'y revenir, on a encore beaucoup d'heures de crédits.

M. Hamad: Non, non.

M. Girard: Ça me permettra... Je vous l'expliquerai avec des lettres très, très précises, M. le ministre. On aura l'occasion d'y revenir. J'ai eu plusieurs commentaires de mes collègues députés à ce sujet-là.

M. Hamad: Donc, on retire ce qu'on a dit, parce que ce n'est pas clair.

M. Girard: Non, je ne les retire pas du tout. Je ne les retire pas, je ne les retire pas du tout. Alors, voilà. Je peux notamment vous citer une rencontre qui devait avoir lieu avec des... le député de Berthier, de Rousseau, de Bertrand et de Joliette avec le directeur par intérim au niveau de la direction des Laurentides et Lanaudière pour avoir des renseignements sur des dossiers, qui a été annulée à la demande du cabinet du ministre. Et ce n'est pas la première fois que ça...

M. Hamad: Quel ministre? Quel ministre?

M. Girard: C'est le directeur, c'est au niveau du cabinet, le ministre des Transports, qui est vous-même.

M. Hamad: Quel ministre?

M. Girard: Le ministre des Transports, vousmême.

M. Hamad: Non.

M. Girard: Vous-même, oui.

M. Hamad: Non, Mme la Présidente, c'est faux.

M. Girard: Oui.

M. Hamad: D'ailleurs, la responsabilité de cette région-là relève de mon ministre délégué. Ça démontre encore une fois que le député de Gouin fait des affirmations gratuites, non fondées. La preuve, il vient de faire la preuve lui-même que ce qu'il vient de dire, ça n'a pas de bons sens et ne tient pas la route. Et qu'il me le dit... qu'il présente la preuve aujourd'hui. Si vraiment...

M. Girard: Parfait. Voilà.

M. Hamad: Déposez-là maintenant.

M. Girard: Allons-y, oui, voilà.

M. Hamad: Non, non. Non, non. Maintenant.

La Présidente (Mme Doyer): Bon, d'abord, là...

M. Hamad: Maintenant.

M. Girard: Alors, madame... Alors, voici, c'est... ça s'en vient, voilà, allons-y.

M. Hamad: Déposez-la maintenant et la...

M. Girard: Alors, je lis. Parfait.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Puis référez-vous donc à moi, ça va vous aider à...

M. Girard: Alors, je lis...

La Présidente (Mme Doyer): ...baisser le ton.

• (18 heures) •

M. Girard: ...je lis le courriel: «Faisant suite à votre courriel, le ministre des Transports, monsieur [...] — je ne peux pas, le député de Louis-Hébert — prie les députés...

M. Hamad: ...le nom.

M. Girard: ... de Berthier, Rousseau, Bertrand et Joliette de lui adresser cette demande de rencontre. C'est donc avec regret que nous devons décliner votre invitation. «Recevez mes meilleures salutations.»

Luc Cossette, ingénieur, directeur par intérim, direction des Laurentides-Lanaudière.

Voilà. Est-ce que c'est clair?

- M. Hamad: Pourriez-vous le déposer, déposer le document?
- **M.** Girard: Je vais vous la remettre après la période, ça va me faire plaisir de vous remettre ça.
- La Présidente (Mme Doyer): Alors, sur ces bonnes paroles...
- M. Hamad: Il y a un dépôt. Je vais le prendre, le document, s'il vous plaît.
- La Présidente (Mme Doyer): Vous demandez le dépôt, M. le ministre?
 - M. Hamad: Oui, s'il vous plaît.
 - La Présidente (Mme Doyer): Vous ne voulez pas?
- **M.** Girard: Non. Moi, quand je vais avoir les documents pour le 2,9 milliards, je vais les déposer.
- M. Hamad: Vous l'avez cité, le document, vous l'avez cité.
 - M. Girard: Comme vous avez cité des tableaux.
 - M. Hamad: Moi, j'ai cité des chiffres.
- La Présidente (Mme Doyer): Bon. Alors, compte tenu de l'heure, je suspends les travaux de la commission jusqu'à 19 h 30.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

(Reprise à 19 h 43)

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

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'année financière 2011-2012.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements pour la deuxième partie de la séance?

Le Secrétaire: Il n'y a aucun remplacement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, puisque nous avons accumulé un retard de? Combien de minutes?

Une voix: ...

- La Présidente (Mme Doyer): 26 minutes ce matin, et que nous avons repris nos travaux à 19 h 42, y a-t-il consentement pour poursuivre la séance au-delà de l'heure prévue, c'est-à-dire 21 h 30, plus les minutes qui nous manquent, donc 21 h 49?
 - M. Girard: Pas de problème, Mme la Présidente.
- La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Gouin.
 - M. Girard: C'est beau.
- La Présidente (Mme Doyer): C'est beau? Alors, je vous remercie de votre collaboration, messieurs. La parole était au député de Gouin. Je vous avise qu'il vous restait 16 minutes à votre bloc. Donc, la parole est à vous, M. le porte-parole de l'opposition officielle aux transports.
- M. Girard: Oui. Alors, Mme la Présidente, je voulais revenir sur le dossier du pont Champlain. Il y a eu un article qui a été publié... Il y a un article qui a été publié dans *Le Devoir* du 18 janvier dernier où on évoque les coûts, qui pourraient être partagés entre les deux ordres de gouvernement, dans le cas d'un nouveau pont et des travaux qui auront trait autour du pont, d'un nouveau pont Champlain. Et on indique que les experts recommanderaient la part du ministère des Transports en fonction de l'espace occupé pour le transport collectif, qui est une responsabilité du gouvernement du Québec, puis qu'on... et on indique que Québec pourrait hériter d'une facture équivalente à 30 % des coûts de construction, d'exploitation et d'entretien de la nouvelle structure. Est-ce que le ministre confirme ces informations-là?
 - M. Hamad: La réponse est non.
- M. Girard: Parfait. Donc... Mais est-ce que le ministère a fait des évaluations sur la part et les coûts que le ministère pourrait avoir à défrayer dans le cas de la construction d'un nouveau pont Champlain ou, par exemple, d'un SLR ou de voies réservées sur le pont? Puisqu'on semble dire que cette portion-là est de la responsabilité, donc, du gouvernement du Québec, est-ce que le ministère a fait des estimés sur la part et les coûts estimés pour le gouvernement du Québec?
- M. Hamad: Vous savez, il y a eu des études avant le SLR, mais ce n'était pas sur le pont, elles étaient sur l'estacade. Et d'ailleurs c'est l'idée d'avoir le Bureau des partenaires, pour compléter les informations... l'étude, pour obtenir l'information nécessaire, pour que, quand le gouvernement fédéral va prendre une décision, que nous serons en mesure au moins d'avoir assez de données pour partager la décision avec le gouvernement fédéral.
- M. Girard: Puis, quand vous dites vous allez... vous avez créé... vous êtes dans la phase de... de... je veux dire, dans une phase de réalisation, bon, vous nous avez indiqué cet après-midi que vous aviez réservé une somme de 1 million de dollars pour réaliser des études. Pouvezvous nous expliquer quels types d'études vous avez l'intention de réaliser...

M. Hamad: Peut-être...

M. Girard: ...qui portent sur quels... quels sont les éléments?

M. Hamad: Oui. C'est juste pour être clair: c'est un début, en fait. Le 1 million de dollars, c'est un début, pour commencer le Bureau des partenaires. Et j'ai eu déjà la question par un journaliste: Si vous avez besoin d'autre argent, est-ce que vous allez mettre? Oui, la réponse est oui. Donc, ce n'est pas un budget définitif, c'est un budget de départ...

M. Girard: O.K.

M. Hamad: ...et, au fur et à mesure que nous allons avancer dans le dossier, voir c'est quoi qu'on a besoin, on verra comment on peut obtenir l'argent pour compléter les besoins.

Maintenant, le mandat du comité de... le Bureau des partenaires, en fait, il y a plusieurs études, entre autres, par exemple, un plan d'urgence à mettre en place en cas qu'il y ait une fermeture d'une voie pour des travaux de construction, alors quelles sont les démarches qu'on doit entreprendre. Et il ne faut pas oublier que, dans ce Bureau de partenaires là, les sociétés de transport seront impliquées, c'est-à-dire l'AMT et la STM, et bien sûr la société de transport de Longueuil. D'autres études, nous allons voir probablement les approches et les entrées et les sorties du pont, comment, en fonction d'un nouveau pont, comment on devrait les faire.

Troisième élément, on devrait regarder l'impact des chantiers de construction en même temps que la construction du pont Champlain, c'est-à-dire Turcot et aussi Bonaventure. Parce que l'intention actuellement de la ville de Montréal, c'est faire des travaux sur Bonaventure. Alors, on a Bonaventure, Turcot et Champlain, donc ça fait trois chantiers peut-être en même temps, et donc il y a un chevauchement partiel, parce que Turcot normalement devrait terminer 2017-2018, et on pense que Champlain va prendre au moins 10 ans, donc peut-être un chevauchement mineur avec les deux. Donc, c'est quoi, l'impact? C'est quoi, l'échéancier? C'est quoi, les scénarios? Et, bien sûr, on continue à maintenir nos perspectives en transport en commun. Transport en commun: évidemment, c'est les autobus ou le SLR, un après l'autre ou SLR., etc.; ces choix-là finalement qu'on veut clarifier dans nos études.

M. Girard: On sait, Mme la Présidente, qu'au débat des chefs, la semaine dernière, le premier ministre Harper a dit que ceux qui veulent construire un nouveau pont Champlain, c'est prendre l'argent des régions pour un projet montréalais.

Le ministre, quand il a écouté le débat des chefs, qu'il a entendu ça, il pense quoi, le ministre des Transports, de cette déclaration-là? Est-ce qu'il la condamne ou il la partage?

M. Hamad: Alors, il présume encore, le député, que j'ai écouté le débat des chefs...

M. Girard: Comme ses collègues.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Hamad: Je ne sais pas s'il fait comme la ville de Montréal, il fait de l'espionnage un peu...

• (19 h 50) •

La Présidente (Mme Doyer): Ne commençons pas ça ici, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Hamad: Mais là il a commencé par le e-mail, ça commence bien. Mais, en fait, sincèrement, sérieusement, sur un ton plus sérieux, c'est: Nous, on n'a aucun doute que ça prend un nouveau pont. Et vous savez, quand on a une infrastructure stratégique comme Champlain, je veux dire, ce n'est pas une question de région puis une question de Montréal, c'est carrément un besoin nécessaire, faire le projet. Puis il n'est pas question que c'est au détriment des régions. Le besoin est à Montréal, puis il y en a d'autres, besoins, ailleurs qui sont complètement différents. Vous savez, je ne vais pas commenter la campagne électorale, on n'a pas de succursale à Ottawa pour le moment, mais on ne fait pas de campagne électorale.

M. Girard: O.K.

M. Hamad: Mme la Présidente, vous vous sentez visée, mais je ne vous vise pas.

La Présidente (Mme Doyer): Non. J'ai...

M. Girard: ...question au ministre, parce que plusieurs partis politiques fédéraux se sont prononcés en faveur d'un nouveau pont, sauf l'actuel premier ministre du Canada qui a refusé de le faire et qui a tenu les commentaires que vous connaissez. Donc, je voulais savoir de la part du ministre s'il condamnait ces propos-là ou s'il les partageait.

M. Hamad: Je vais vous le dire sincèrement: J'aurais aimé que le premier ministre du Canada s'engage pour donner un échéancier pour le pont Champlain.

M. Girard: Parfait, je vous remercie. Je voulais également demander au ministre: Actuellement, il y a six voies sur le pont Champlain, certaines qui sont utilisées au moment des heures de pointe pour des voies réservées. Est-ce que la position du ministre est d'ajouter deux voies de plus qui seraient exclusivement dédiées au transport collectif?

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

M. Hamad: Oui. Et évidemment... dépend, les études, comment elles vont conclure, comment la faisabilité va être comme type de pont. Actuellement, ça a toujours été... les gens regardent trois voies chaque bord pour les voitures et deux voies pour les autobus ou peut-être un SLR. Alors, tout est possible, il faut finaliser ça. Pour le moment, c'est très préliminaire.

M. Girard: Pour le ministre, est-ce que c'est un ou l'autre: les voies réservées ou le SLR?

M. Hamad: C'est-à-dire?

- M. Girard: Bien, pour le ministre, est-ce qu'il prévoit... Le point de vue du ministre, est-ce que c'est deux voies réservées, une pour le transport collectif, ou un SLR? Quelle est la... Quelle voie privilégie-t-il pour l'instant, puisqu'on sait, il le disait tout à l'heure, qu'il y avait des études qui avaient été réalisées pour un SLR sur l'estacade? Là, ce qui circule, c'est qu'on parle plus de le faire directement sur le pont, alors, dans ce cas-là, est-ce que c'est l'hypothèse qui serait retenue par le ministre ou l'hypothèse de deux voies réservées exclusivement pour le transport collectif, pas seulement aux heures de pointe, mais à longueur de journée?
- M. Hamad: Mais en fait il ne faut pas écarter aucune possibilité pour le moment. Il sera moins sage de ne pas... d'écarter puis commencer à décider rapidement avant que les experts nous guident dans cette démarche-là. Il faut regarder les possibilités de SLR, il faut regarder le transport en commun; il faut regarder l'estacade, toujours. On a des données sur l'estacade, il faut les regarder. Puis, à un moment donné, une fois qu'on commence à concevoir le pont puis regarder, c'est là le moment opportun de voir exactement c'est quoi, les coûts engendrés, quelle est la meilleure solution, quelle est la meilleure approche, alors il y a plein de conditions qui vont... il faut... il faut les analyser avant de décider. C'est très compliqué, l'installation, hein? Le pont Champlain a l'air de rien aujourd'hui, mais un nouveau pont avec des transports en commun, des voies, des entrées et des sorties, ça devient très complexe.
- M. Girard: O.K. L'autre question que j'avais: Est-ce qu'il y a des scénarios qui circulent à l'effet d'ajouter deux voies supplémentaires sur un nouveau pont Champlain, dédiées à l'automobile, donc d'avoir quatre voies de chaque côté? Puis est-ce que c'est un scénario avec lequel le ministre serait favorable ou défavorable? Est-ce qu'il veut augmenter le nombre de voies réservées pour l'automobile sur le pont Champlain ou le garder au même nombre de voies à l'heure actuelle? Quelle est la position du ministre là-dessus?
- M. Hamad: En fait, évidemment, le propriétaire du pont, c'est le gouvernement fédéral.

M. Girard: Oui.

M. Hamad: Et les voies, ça appartient au gouvernement fédéral.

M. Girard: Oui.

- **M. Hamad:** Il y avait deux possibilités: en fait, quatre voies chaque bord ou trois voies. Alors, ils sont encore dans les possibilités à étudier.
- M. Girard: Mais je pose la question... je repose la question, Mme la Présidente, au ministre: Est-ce que le ministre a un avis... Est-ce qu'il est favorable ou défavorable à l'ajout de voies exclusivement... supplémentaires exclusivement dédiées à l'automobile sur le pont Champlain?
 - La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre.

- **M. Hamad:** Mais en fait, si je comprends, il y a trois voies dédiées à l'automobile.
- M. Girard: De chaque côté? De chaque côté, oui, voilà.

M. Hamad: Oui.

- M. Girard: Oui. Je veux savoir de la part du ministre, est-ce qu'il est favorable à l'augmentation de voies réservées uniquement à l'automobile? Donc, quatre voies de chaque côté uniquement dédiées à l'automobile? Donc, d'augmenter le nombre de voies uniquement pour les automobiles sur le pont? Là, je ne parle pas de transport collectif, uniquement pour l'automobile. C'est ça, ma question.
- M. Hamad: En fait, c'est les opinions des experts qui va décider dans quelle direction qu'on doit aller.
- M. Girard: Mais la position... Parce que, M. le ministre, vous avez procédé à une annonce pour l'échangeur Turcot qui prévoit un certain flux d'automobiles, il y a différents travaux. Alors, si je comprends bien, vous ne fermez pas la porte à ce qu'il y ait des... des... on ajoute des voies de plus pour l'automobile sur le pont Champlain.

Ma question, à ce moment-là, c'est quel sera l'impact sur l'échangeur Turcot et sur le flux au niveau de la circulation automobile? Avez-vous... L'avez-vous... Le ministre des Transports doit sûrement avoir une opinion, puisque c'est le ministère des Transports qui paie la facture pour Turcot et que, s'il y a une augmentation du nombre de voies automobiles sur le pont Champlain, ça va avoir un impact sur tout ce qui se passe autour, là, tous les... sur les autres...

M. Hamad: Les études sur Turcot démontrent que le débit en 2020, je pense, je ne me rappelle pas en quelle année exacte, c'était 300 000. Il n'y avait pas de changement majeur dans le débit.

M. Girard: ...

- M. Hamad: Et, Turcot, ça appartient au gouvernement du Québec, ça appartient aux Québécois, alors nous avons décidé de maintenir le même niveau de circulation. Et ça a été... pas sage d'investir 3 milliards de dollars avec des voies qui ne nous permettent pas d'avoir le même débit aujourd'hui. Alors, ça, c'est les questions Turcot, mais le pont Champlain, vous savez, ça appartient au fédéral, c'est eux autres qui payons pour ça, et je n'ai pas d'opinion aujourd'hui, tant que les experts ne nous ont pas recommandé... n'ont pas fait des recommandations.
- M. Girard: Mais, Mme la Présidente, j'ai de la difficulté à comprendre la réponse du ministre. Avec les objectifs que le gouvernement s'est fixés en matière de réduction des gaz à effet de serre, comment on pourrait réussir à atteindre ces objectifs en acceptant d'augmenter le nombre de voies dédiées à l'automobile sur le pont Champlain? Et je suis étonné, étonné que le ministre ne ferme pas la porte à augmenter le nombre de voies réservées uniquement pour l'automobile sur le pont Champlain. Est-ce que c'est... Est-ce que j'ai bien entendu ou ai-je mal saisi la réponse du ministre?

M. Hamad: Je le voyais venir, Mme la Présidente. Ce qu'il a oublié, le député de Gouin, c'est qu'en 2020 on aura plus de véhicules électriques...

M. Girard: ...

Des voix: ...

M. Hamad: ...et donc il n'y a pas d'effet de gaz à effet de serre. Alors, dans ce cas-là, les gens qui ont des voitures électriques vont nous demander d'avoir des voies. Et quatre voies pour des voitures électriques, aucun effet sur le gaz à effet de serre; au contraire, ça va encourager l'utilisation de véhicules électriques.

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

M. Girard: Oui, je suis... en tout cas, je suis... je n'irai pas plus loin là-dessus, mais je suis, disons, assez étonné, de la part du ministre, qu'il ne ferme pas... qu'il ne ferme pas la porte à l'ajout de voies uniquement dédiées à l'automobile sur le pont Champlain, compte tenu des objectifs propres au Québec en matière de réduction de gaz à effet de serre et, qu'il compte sur le plan libéral, les voitures électriques, pour atteindre les objectifs, je qualifierais ça, pour le moins, de «jovialiste».

M. Hamad: Mais, Mme la Présidente, je suis convaincu que, le député de Gouin, il a travaillé dans le recyclage pas mal: il prend des bouts puis il fait un tableau avec. Ça ressemble au décor de débat des chefs. Mais en fait ce que j'ai dit: on n'a pas de décision de prise pour le nombre de voies, premièrement.

Deuxièmement, ça ne serait pas responsable, aujourd'hui, de prendre des décisions parce que, juste, on a une question puis une ouverture ou une fermeture pour une option. Attendons les études, attendons les experts, l'opinion des experts, attendons l'analyse de la circulation, attendons voir c'est quoi, le potentiel, quelles sont les approches qu'on peut avoir. Parce que c'est bien beau avoir quatre voies sur Champlain, il faut aussi qu'à l'entrée toutes les voies qui amènent, la 10, la 132, qu'elles soient aussi capables envoyer des voitures pour arriver dans quatre voies. Alors, toute cette analyse-là n'est pas faite. Alors, ce n'est pas responsable de dire: J'aime... préfère quatre voies ou je préfère trois voies. Et en même temps je faisais juste un rappel de voitures électriques, qui sera un beau rêve pour le Québec, et je suis convaincu que ce sera réalisable aussi un jour d'avoir 15 % des voitures vendues des voitures électriques.

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

M. Girard: Oui. Ce que je voulais illustrer, Mme la Présidente, c'est qu'il faut juste être conséquent avec les choix de société que nous avons faits de réduire les gaz... les gaz... de se fixer des objectifs de moins 20 % en 2020, en fonction des taux de 1990, et je suis, sur ce plan-là, pour le moins étonné, de la part du ministre des Transports, qu'il ne ferme pas la porte et qu'il est ouvert à une augmentation du nombre de voies dédiées à l'automobile sur le pont Champlain. Je comprends que nous retiendrons ça de notre entretien là-dessus.

Mais je veux revenir sur un autre élément au niveau du pont Champlain. Le 22 janvier dernier, l'attaché de presse de Chuck Strahl a fait une déclaration inquiétante concernant la place du transport collectif dans un projet de nouveau pont. Il a dit, et je cite: «Tout projet de transport collectif qui pourrait venir se greffer au projet concernant Champlain vient en second pour nous.» Est-ce que le ministre partage le point de vue du porte-parole du ministre Strahl? Quelle est sa position par rapport aux déclarations qui ont été faites par le porte-parole du ministre Strahl? Est-ce qu'il est d'accord ou il est en désaccord avec ça?

• (20 heures)

M. Hamad: ...répéter, parce que je n'ai pas compris. L'attaché de presse, qu'est-ce qu'il a dit?

M. Girard: L'attaché de presse de Chuck Strahl, qui est ministre fédéral des Transports... Le ministre fédéral des Transports, vous le connaissez?

M. Hamad: Oui, oui. Pas son attaché de presse, malheureusement.

M. Girard: Alors, je cite: «Tout projet de transport collectif qui pourrait venir se greffer au projet concernant Champlain vient en second pour nous.» J'aimerais savoir si le ministre partage ce point de vue là, ou s'il est d'accord, ou s'il a fait valoir une autre position au nom du gouvernement du Ouébec.

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

M. Hamad: Vous savez, Mme la Présidente, moi, les jeux de mots, là, je ne suis pas fort là-dedans. Je suis ingénieur, je suis plus les chiffres. Alors là, sincèrement, là, la réponse est simple, là, il n'y a pas de mot là-dedans, si c'est «second» ou «premier», là: le transport collectif fait partie du pont Champlain. Pour nous, là, c'est fondamental, essentiel, et on a toujours dit ça. Et... pour ça d'ailleurs qu'on a signé une entente avec le gouvernement fédéral, pour faire l'étude conjointe sur le pont Champlain, parce qu'on veut incorporer le transport collectif dans le futur pont Champlain. Alors là, en second ou en premier, il va faire partie du pont. Et, pour nous, il n'est pas question que le pont Champlain soit fait sans avoir une possibilité de transport en commun.

La Présidente (Mme Doyer): Je vous remercie, M. le ministre. On va passer à la partie ministérielle. M. le député d'Orford?

M. Reid: ...

La Présidente (Mme Doyer): La parole est à vous.

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. On a parlé un peu de sécurité routière aujourd'hui. Et puis je ne veux pas encore féliciter tout le monde, mais, moi, je suis très impressionné des résultats qu'on a annoncés aujourd'hui. Et évidemment ces résultats-là sont dus à des actions qui ont été prises... on entend beaucoup parler des actions qui ont été prises par la SAAQ. Dans la commission ici, on a souvent discuté beaucoup de ces choses-là. On a moins discuté — parce que ça ne fait pas nécessairement l'objet d'un projet de loi — d'éléments qui sont ceux du ministère,

donc du ministère des Transports, et des actions qui sont prises par le ministère des Transports et des investissements évidemment qui doivent accompagner ces actions-là ou ces mesures-là.

Et peut-être, à titre d'exemple, entre autres mesures, mais le ministre pourra faire le tour de plusieurs autres mesures, parce que je suis persuadé qu'il y en a plusieurs... On parle de sécurité routière, en fait, en termes également de sites qui ont des potentiels d'amélioration. Des potentiels d'amélioration, j'imagine que ça doit demander, de temps en temps, des investissements importants. Alors, ça serait intéressant que le ministre puisse nous en parler, nous donner des chiffres peut-être sur des exemples ou des chiffres d'ensemble sur ces améliorations-là.

Parce que le ministère présente, si j'ai bien vu sur son site, effectivement une liste, depuis déjà quelques années, je pense, deux ou trois ans, une liste de sites à potentiel d'amélioration, donc des sites pour lesquels... Là, on parle... Si j'ai bien compris, on ne parle pas d'amélioration... genre, on va faire une amélioration pour être sûrs qu'un pont ne tombe pas, là, c'est des améliorations plutôt de... puis le ministre pourra nous en donner un peu plus, des améliorations, par exemple, sur la structure, peut-être, des routes, des échangeurs, des... de la circulation, des études qui touchent à ça et qui se traduisent par des mesures qui, elles, à leur tour, évidemment doivent impliquer des investissements. Bon.

J'ai eu l'occasion, comme beaucoup de Québécois, de voir des changements qui ont été faits, pas parce qu'il y avait des choses qui n'étaient pas en sécurité au niveau de la désuétude, mais parce qu'il y avait des façons de faire, des façons de régler la circulation, d'orienter la circulation qui avaient moins d'impact sur... enfin, qui augmentaient la sécurité routière, donc qui faisaient en sorte que les gens allaient naturellement au bon endroit au bon moment, faisaient les bonnes vérifications, les bonnes sécurités.

Alors, j'aimerais en savoir un peu plus sur ce que ça représente, comme une action qui a participé... Clairement, ces choses-là ont participé aux résultats qu'on a annoncés aujourd'hui; ce n'est pas uniquement des mesures de la SAAQ, quoique, celles-là, on les connaisse plus, on a beaucoup travaillé dessus ici, en commission, mais il y a des mesures qui sont peut-être... que les ingénieurs connaissent bien parce qu'ils les voient, les ingénieurs en circulation, ils les voient, ils les connaissent, mais c'est souvent des choses qui restent sur les plans d'ingénieurs, qui restent sur des... des changements de route dont on voit l'effet. Et, en fait, on ne voit pas toujours immédiatement l'effet qu'on a vu aujourd'hui, c'est qu'au total toutes ces mesures-là, avec ce que fait également la SAAQ de son côté, toutes ces mesures-là font en sorte qu'on a réduit la mortalité sur les routes au Québec de façon extraordinaire. Et j'en suis encore... Je veux dire encore jusqu'à quel point je suis fier comme Québécois d'être capable de dire qu'on est meilleurs là-dessus que le reste du Canada, on est meilleurs que les États-Unis puis on est meilleurs que la France. Moi, quand j'ai appris ça, là, ça m'a galvanisé.

Alors, M. le ministre pourrait-il nous expliquer un petit peu plus quelles sont ces mesures-là et surtout qu'est-ce que ca représente en termes d'investissement?

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

M. Hamad: Alors, merci pour une question très importante. Et d'ailleurs on ne le dit pas souvent, et ça

va nous permettre d'avoir l'occasion de le mentionner, les experts du ministère n'arrêtent pas de le répéter, puis c'est important, l'ingénieur Claude Morin et son équipe en parlent souvent: dans tous les projets que nous faisons au ministère, il y a une partie, tout le temps, sécurité routière incorporée à chaque dimension, à des travaux que nous réalisons. Et, à chaque projet, ils sont capables, au ministère, de déterminer les montants d'argent qui ont permis d'améliorer la sécurité routière pour chaque projet.

Et, cette année, en fait, sur le 4 milliards d'investissement, il y a 1 120 000 000 \$ d'investissement qui est directement relié à la sécurité routière. Ça veut dire quoi, dans le fond? C'est vraiment des travaux, par exemple, des courbures des routes, la géométrie, toute la géométrie des routes qui nous permet d'avoir une meilleure sécurité, une meilleure approche. Ça, ça fait partie de la sécurité routière. Donc, c'est un investissement pour la route mais aussi pour la sécurité routière. Les travaux qu'on fait pour les ornières. Les travaux qu'on fait dans l'asphaltage, les vitesses, les approches, les sorties, les entrées, alors plein de travaux, donc c'est 1 milliard, c'est énorme, ce que nous faisons par année. Ça, c'est pour l'ensemble des travaux que nous faisons par année.

Maintenant, il y a un autre aspect que... et ça, ça peut intéresser le député de Gouin, parce qu'il y a eu une question là-dessus à l'Assemblée nationale, c'est que le ministère, par sa propre initiative, le ministère a décidé de mettre sur un site Internet les sites à potentiel d'amélioration, c'est-à-dire des sites qu'on devrait faire des travaux pour améliorer ces sites-là en termes de sécurité routière, parce que les statistiques nous démontrent qu'il y a des accidents, parce qu'on s'est aperçu... la conception qui a été faite, une vieille route, une petite route municipale... pas municipale, mais une route secondaire qui avait un taux d'accident élevé, donc il fallait améliorer.

Alors, le site... le ministère, par sa propre initiative, on l'a mis dans le site Internet, c'est public. À chaque année, on détermine une vingtaine de sites à potentiel d'amélioration et, depuis qu'on a fait ça, on a, mettons, fixé un objectif de 20, on a fait 21, 22 sites. On a réalisé 22 sites, et ça, ça a coûté 280 millions de dollars juste pour faire ces sites-là. Donc, une fois qu'on les a améliorés, automatiquement la sécurité routière est améliorée et tenue en compte.

Deuxième élément que nous faisons aussi au ministère, c'est que les coroners, après des accidents, des fois ils font des recommandations pour dire: Mais là vous devrez améliorer telle route, devrez améliorer tel accès, etc., et nous répondons aux demandes de coroners le plus rapidement possible, et nous avons investi 73 millions de dollars juste pour répondre aux recommandations des coroners. La liste, elle est dynamique. Ce que le journaliste à Radio-Canada n'a pas aperçu de ça, c'est qu'il y a une vingtaine de sites. Une fois qu'on les a corrigés, il y en a d'autres, sites, qui rentrent. Alors, il y a tout le temps un mouvement parce qu'on est dans un processus d'amélioration continue. Ça veut dire qu'il va y en avoir tout le temps, des données additionnelles. Alors, évidemment, si on regarde le total, à la fin, à améliorer, s'il reste le même total, ça ne signifie pas qu'on n'a pas fait rien, ça veut dire qu'on a fait ce qu'on avait à faire, et on a ajouté une même proportion de ce que nous avons fait, et ça continue comme ça.

Alors, il y en a... Actuellement, si on regarde les sites identifiés depuis 2008, il y avait 86 sites qui étaient

identifiés depuis trois ans, et 49 ont été complétés, 57 % complétés, de ces sites-là, ce qui a coûté 280 millions de dollars. 280 millions de dollars, c'est beaucoup d'argent. C'est beaucoup. C'est l'équivalent de l'échangeur Robert-Bourassa actuellement. C'est l'équivalent de ce que nous allons faire à Dorval. C'est l'équivalent des travaux entre Laurentien... l'autoroute Laurentides et la 40, par exemple, ou la 419, un petit peu les travaux dans votre coin, M. le député.

Donc, c'est beaucoup d'argent. Il y en a 12 qui sont en cours, 12 % en cours et 27 sont en préparation. Donc, sur le 100 %, ils sont tous en action pour faire ces travaux-là, et ils sont dans la planification. La planification... c'est important qu'ils soient dans la planification, parce que c'est là qu'on réserve notre planification routière pour travaux routiers, pour avoir l'argent pour réaliser ces travaux-là. Et nous avons une liste complète de travaux. Ici, j'ai 2010-2011, j'essaie de voir dans votre région. Je vais essayer de voir quelques exemples dans votre région. Voyez, votre région est tellement sécuritaire, il n'y en a pas beaucoup. Je n'en ai pas trouvé. Dans l'Estrie. Alors, l'Estrie, on a la municipalité... Stoke?

Une voix: Stoke.

• (20 h 10) •

M. Hamad: Stoke. C'est du ruisseau Dormant à la rue de Mont-Dufresne, reconstruction du profil rural et correction du profil vertical. Alors, ça, probablement, le profil... la rue n'a pas nécessairement le bon angle, donc des fois les voitures... on peut perdre le contrôle de la voiture en prenant les courbes. Si vous voulez un exemple, il y a la municipalité de Bury, intersection des routes 108 et 214, et il y a Courcelles, courbe près de la rivière aux Bluets, alors, ça, c'est correction d'une courbe sous standard et construction d'une voie auxiliaire.

Voilà des projets, par exemple, les deux derniers sont en préparation et il y en a un qui est terminé. Alors, voilà des exemples, et nous avons plusieurs... Sur les 84 sites, on a une liste complète de ce que nous faisons et de ce que nous avons réalisé.

M. Reid: Est-ce que ça veut dire, M. le ministre, que, si, en face de chez moi, effectivement la route semble s'affaisser — c'est une route nationale — et que c'est la quatrième fois qu'il y a quelqu'un qui rentre dans notre haie de cèdre, quand il y a un petit peu de neige, que je pourrais avertir la direction régionale de regarder ça attentivement, que ça pourrait peut-être être un site d'amélioration de la sécurité routière?

M. Hamad: Absolument, mais c'est... En fait, on a souvent des recommandations des municipalités qui nous disent: Bon, mais on a un problème, ou on a un trou, quelque chose, on essaie de voir. Évidemment, il faut regarder dans notre cour à nous, c'est-à-dire les routes qui relèvent du ministère des Transports.

M. Reid: C'en est une, c'en est une.

 $\mathbf{M.}$ $\mathbf{Hamad:}$ C'en est une. On va vérifier ça après, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait, M. le ministre.

M. Hamad: On va prendre la commande. Il est gentil, lui. On va s'occuper de lui.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait. Alors, sur ces bons mots, M. le député de Huntingdon.

M. Billette: Merci beaucoup, Mme la Présidente. J'avais également noté les bons mots, je pense que c'est apprécié par mon collègue également.

Un sujet, je veux poursuivre un petit peu sur ce que mon collègue de Gouin disait tantôt, parlait... le sujet qu'il parlait, le pont Champlain. Je pense que notre... nos argents font de la route, comme on dit au ministère des Transports du Québec. Je vais aller un petit peu plus loin, on va parler de l'échangeur Turcot, donc on va poursuivre sur le pont Champlain, on va se rendre jusqu'à l'échangeur Turcot. C'est un dossier qui a fait l'actualité à plusieurs reprises au cours des... on ne peut pas dire les derniers mois, les dernières années, je pense, qui est d'actualité aujourd'hui encore, à tous les jours. Donc, à défaut de m'entendre parler, on avance, et je pense que c'est important de savoir que c'est un échangeur qui arrive à la fin de sa vie utile en tant que soi. Ça a été bâti en 1966 — juste pour vous donner une idée, je n'étais même pas né, Mme la Présidente, à cette époque-là — donc ce n'est pas si vieux que ça, quand même! Et c'était un projet majeur, dans les années soixante, qu'on parlait. Juste pour vous donner une idée — vous êtes ingénieur, M. le ministre — on parlait de 220 000 verges cubes de béton, ce qui est énorme, 21 000 tonnes d'acier pour faire cette structure-là. Et c'est une structure qui s'est construite très rapidement, puis, je vais dire, l'échéancier était très serré. Un des objectifs, c'était de desservir les gens qui venaient à l'Expo de 67. C'est un projet qui avait coûté 24 millions de dollars à l'époque. Si on avait été capables, je pense que, si on regarde les coûts aujourd'hui, on en aurait mis un en stock pour le remettre en place et... Les coûts ont augmenté de façon importante, également l'utilisation de cette importante infrastructure au Québec a fait de même. Puis c'est le 25 avril 1967, juste pour vous donner une idée, trois jours avant l'ouverture de l'Expo 67, que les premières voitures pouvaient circuler sur l'échangeur Turcot. Donc, on voyait l'objectif, c'était de pouvoir desservir l'Expo 67, ce qui était important.

Puis il est majeur dans le sens qu'il relie plusieurs axes routiers. On n'a qu'à penser à l'autoroute 20 qui arrive... les gens qui arrivent de Toronto, du West Island, de l'aéroport de Dorval pour se rendre au centre-ville, tous les touristes qui veulent aller visiter le centre-ville, qui arrivent, ou les gens d'affaires, doivent emprunter absolument l'échangeur Turcot par la 720, de l'autre côté, l'autoroute 15, Décarie, le pont Champlain, qu'on a parlé, qui était le pont le plus occupé à l'échelle nationale, je pense qu'on voit l'importance, excusez l'expression, le «hub» qu'on reconnaît sur l'échangeur Turcot.

C'est une structure... On pense souvent à l'échangeur, on regarde ça comme ça, puis, si on met tous les bouts ensemble, Mme la Présidente, ça fait environ tout près de huit kilomètres de route. En hauteur, la moyenne, c'est 60 pieds de hauteur, et il y a des pics même qu'on monte jusqu'à 100 pieds de hauteur, ça fait que c'est vraiment une structure qui a été construite en hauteur, et la raison pour laquelle... j'ai appris dernièrement que c'était pour le canal Lachine. Donc, je ne pense pas qu'il va y avoir une réouverture du canal Lachine au transport maritime, donc

c'est pour ça que le projet a beaucoup évolué, il a beaucoup changé, on parle d'une structure beaucoup moins en hauteur, à ce moment-là, et c'est un projet vraiment important qui a été annoncé par mon collègue le ministre à l'automne dernier. On parle... Juste au niveau économique, c'est 26 000 emplois directs, Mme la Présidente. Il y a des gens de partout au Québec qui vont travailler, que ce soit dans le comté de mon collègue de Vanier, mon collègue de Chomedey, mon cher collègue d'Orford, il va y en avoir d'un petit peu partout qui vont travailler sur ce chantier-là. C'est vraiment majeur pour toute la province de Québec.

Et l'annonce de l'automne dernier, faite par M. le ministre, est importante. Et, je pense que c'est important, il y avait six objectifs qui étaient visés par le projet qu'on voulait... qu'on voulait... des objectifs, plus des balises, des paramètres qu'on voulait rencontrer.

Premièrement, avoir un transport collectif efficace, c'est ce qui est important, c'est pour ça qu'on y a été par corridors, que ce soit le corridor Saint-Patrick—Notre-Dame, ou le corridor Atwater, ou celui de Victoria, donc ils ont été vraiment par des voies réservées, ce qu'on n'a pas à l'heure actuelle, pour désengorger l'échangeur Turcot.

Également, ce qu'on voulait, un transport actif. Vous allez rester surpris, mais je ne pense pas qu'on puisse avoir un volet piéton ou cycliste sur l'échangeur Turcot actuel, c'est ce qui est pensé également dans le projet qu'on met de l'avant.

L'intégration urbaine harmonieuse également, un autre... On sait l'acceptabilité sociale, où l'intégration au niveau urbain d'une infrastructure telle l'échangeur Turcot, c'est très, très important, et c'est pour ça que les gens du ministère du Transport travaillent beaucoup en collaboration avec la communauté locale du milieu, parce qu'il y a des gens qui demeurent près.

L'efficacité et la sécurité des déplacements, c'est très important. Juste, Mme la Présidente, l'an dernier, là, au niveau des véhicules d'urgence, on a eu 713... 743 incidents sur le pont, une moyenne de 24 minutes de fermeture ou d'obstruction des voies. Donc, on voit un petit peu la difficulté d'aller chercher des véhicules en panne. Les accidents font en sorte qu'il y a beaucoup de pertes de temps, et ça affecte beaucoup la fluidité de la circulation.

Au niveau environnemental également, c'est très important. On sait que tout projet d'infrastructure majeure doit procéder à certaines étapes pour rencontrer les 16 principes du développement durable, et l'échangeur Turcot va en faire foi, à ce moment-là.

C'est un projet qui va s'échelonner sur plusieurs années, on parle de début en 2011 jusqu'à la fin de 2017. C'est des travaux qui sont quand même urgents. Je parlais tantôt d'une structure béton-acier, une moyenne de vie d'environ 50 ans, donc c'est important.

Je voudrais savoir, Mme la Présidente, de la part du ministre... J'ai trois questions. Je ne sais pas si vous pouvez les noter, M. le ministre, pour être sûr de ne pas en oublier. Premièrement, J'aimerais savoir où en est rendu le dossier, pas juste moi, je pense que les auditeurs également, qui nous écoutent, puis les gens présents, mes collègues également. Également, d'ici la mise en service de l'échangeur actuel — je parlais tantôt de l'importance du chantier — les mesures qui vont être apportées pour s'assurer que les gens puissent continuer à circuler sur l'échangeur actuel et que ça se fasse de façon fluide. Et également me parler un petit peu plus des impacts, là, économiques et de la bonification du transport en commun, que j'ai effleurée tantôt.

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

• (20 h 20) •

M. Hamad: Bien, Mme la Présidente, je suis impressionné de la présentation de mon collègue sur les chiffres et les statistiques qu'il a sortis, parce que définitivement Turcot, c'est beaucoup de chiffres, beaucoup de statistiques, et je vais rependre quelques chiffres pour compléter ce qu'il a fait, parce que c'est important pour les Québécois de savoir l'importance de cette infrastructure-là. Ce n'est pas juste du béton, il y a de l'histoire derrière ça, mais il y a aussi des réalisations. Vous savez, des fois on parle des sept merveilles du monde, ce n'en est pas une, mais peutêtre qu'il peut le devenir, mais, quand même, c'est une belle réalisation de génie civil, c'est une belle réalisation de... à l'époque, où on parle de 24 millions. Alors, 24 millions, aujourd'hui, on ne fait même pas une entrée de route avec ça, mais enfin.

Alors là, c'est... Turcot, c'est 128 kilomètres de voies routières, l'équivalent d'une route à deux voies de Turcot jusqu'à Drummondville, Mme la Présidente. Juste partir de Turcot à Drummondville, c'est l'équivalent de Turcot à deux voies, c'est énorme. Si on prend Turcot, là, puis on l'ouvre, là, c'est... même d'aller de Québec à votre comté, probablement que c'est la même distance, Mme la Présidente.

Et la bande verte, où on veut développer aussi, c'est 30 mètres de... au pied de la falaise où on va développer, et on va tenir compte des couleuvres brunes. Vous savez l'histoire des couleuvres brunes, alors c'est là qu'elles sont, dans les bandes, 30 mètres de bande au pied de la falaise à Saint-Jacques. Et il y a aussi un verdissement de secteur, on parle de plantation de 30 hectares. Et ce qui va être intéressant, c'est qu'on va aussi... on va faire une plantation de 2 800 arbres pour verdir les travaux autour et aussi on va... par exemple, une création d'un dalle-parc de 1 900 m², en bon québécois, c'est 19 000 pi², qu'on veut faire. Et les coûts, évidemment, de tout ça, c'est 3 milliards, un coût estimé actuellement.

Et le climat sonore va être amélioré à 83 %. Et il va y avoir des créations d'emplois, comme mon collègue l'a mentionné, c'est 43 000 emplois directs et indirects. Mon collègue a parlé des emplois directs, 26 000. Et aussi, en termes de sécurité routière, avec les mesures que nous avons mises en place — et on va le construire dans ce sens-là — il va y avoir une diminution des accidents de 3 %, et c'est majeur. À part les voies réservées qu'on a mises à côté, là on parle de 3 %... juste des accidents mortels. Ça, c'est énorme. Et, en plus, il y a des voies réservées pour la sécurité, pour la congestion. Si jamais une voiture tombe en panne actuellement à Turcot, tombe en panne, on ferme une voie. Mais là on a des voies réservées pour permettre à ces voitures-là, si jamais... ont des problèmes, et il y aura des voies réservées.

En fait, là, actuellement... Vous savez, actuellement nos investissements, en fait, en 2010-2011, c'est 34 millions qu'on investit — une minute — 34 millions pour des travaux pour Turcot, le maintien dans l'état actuel, et, l'année prochaine, cette année, l'année prochaine, 54 millions.

Les prochaines étapes, maintenant. Les mandats d'honoraires professionnels ont été octroyés, c'est 7 millions, c'est un appel d'offres public, ont été octroyés à une firme, à un consortium. Et ça, c'est pour préparer le projet de référence pour aller en appel d'offres après. Et on va

déterminer quel mandat qu'on devrait donner, c'est-à-dire est-ce que c'est un mandat visant une construction, est-ce que c'est un mandat PPP, etc., quel mode de construction. Par la suite, nous allons en appel d'offres pour commencer les travaux de construction, souhaitons, dans l'année 2012 et en terminant en 2017-2018. Première mise en service: 2017. Et la fin, c'est 2018.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, la parole est au député de l'opposition officielle.

M. Girard: Merci, Mme la Présidente. Je vais aborder avec le ministre la question des contrôleurs routiers. Vous savez qu'au niveau des contrôleurs routiers ils n'appliquent plus le Code de la sécurité routière à l'égard des véhicules de promenade depuis 2004. Moi, j'aimerais savoir de la part du ministre pourquoi — lors de la dernière modification au Code de la sécurité routière, on a adopté une loi à la fin de l'année 2010 — pourquoi vous n'avez pas voulu redonner ces pouvoirs aux contrôleurs routiers.

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

M. Hamad: Je veux, si me le permet le député de Gouin...

M. Girard: Oui.

M. Hamad: ...demander à M. Yves Charette, qui est le vice-président à la SAAQ, responsable des contrôleurs routiers, de dresser un peu le bilan, l'historique avec eux. Le comité, juste pour... le député de Gouin le sait, je pense, on a mis un comité en place pour discuter avec les contrôleurs routiers, voir comment on peut améliorer les conditions. Et évidemment, actuellement, ils sont en négociation aussi pour la convention collective. Alors, si vous permettez, monsieur... madame, il y a madame...

M. Girard: Je comprends. Peut-être juste pour compléter. J'ai bien lu les réponses à la fiche explicative, question 58, demandes de renseignements particuliers de l'opposition officielle, où vous faites référence à un comité qui pourrait être mis sur pied. Mais, ma question, je demande au ministre pourquoi, dans le... Je n'ai pas de problème à ce que les gens qui vous accompagnent répondent à des questions, mais j'aimerais savoir pourquoi vous n'avez pas modifié, lorsqu'on a fait les dernières modifications du Code de la sécurité routière, pourquoi vous n'avez pas redonné ce pouvoir-là aux contrôleurs routiers de pouvoir intervenir à l'égard des véhicules de promenade.

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

M. Hamad: Je vais demander, si vous permettez, à Mme Tremblay, qui est le P.D.G. de la société, si elle désire, après, donner la parole à M. Charette là-dessus.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce qu'il y a consentement pour... Oui, bien sûr, et peut-être vous nommer, avec votre fonction précise.

Mme Tremblay (Nathalie): Bien sûr, Nathalie Tremblay, présidente-directrice générale de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Alors, dans le dossier des pouvoirs des contrôleurs routiers à l'égard des véhicules de promenade, lorsqu'il y a eu discussion lors du dernier projet de loi, la position qui a été prise à ce moment-là par le gouvernement a été de créer un groupe de travail pour demander à un groupe de travail spécifique de faire le point, avant de donner quelque suite que ce soit, sur une modification législative sur l'élargissement des pouvoirs des contrôleurs. Alors, le groupe de travail a été formé à ce moment-là, et le mandat de ce groupe de travail là avait pour mandat et pour fonction de se pencher sur les pouvoirs des contrôleurs et de faire des recommandations au gouvernement.

Alors, ce groupe de travail là a remis ses recommandations au gouvernement, et actuellement... actuellement, le groupe de travail devait faire des suivis des recommandations qui étaient mises en place. Et, pour plus de précisions sur les recommandations spécifiques du rapport qui a été fait à ce moment-là, je demanderais à M. Charette, vice-président et directeur général du Contrôle routier Québec, de faire le point sur les recommandations qui ont été faites lors de ce groupe de travail là et le suivi qui en est fait.

La Présidente (Mme Doyer): M. Charest, en vous présentant...

M. Charette (Yves): Charette.

La Présidente (Mme Doyer): Charette?

M. Charette (Yves): M. Charette, oui. Yves Charette, vice-président et directeur général, contrôle routier. En fait, ce que le... Lors de la commission parlementaire, quand il avait été demandé au sous-ministre de l'époque de piloter un comité, les trois recommandations qui étaient issues de ce sous-comité-là, après avoir consulté des gens de l'industrie, des gens des différents milieux, la première touchait la formation des contrôleurs, donc de démontrer les choses qui étaient faites en matière de démontrer aux contrôleurs tous les pouvoirs dont ils pouvaient disposer. Il y avait la question de faire connaître au public, à l'industrie, les pouvoirs et le travail exact des contrôleurs routiers. Et finalement la troisième... Je m'excuse, j'ai un blanc... Vous me permettrez... Donc, il y avait la campagne de sensibilisation, dont je vous ai parlé, auprès de la population des propriétaires exploitant des véhicules lourds, donc l'industrie. Accentuer la formation continue et développer un meilleur arrimage — excusez-moi — entre les interventions des partenaires, donc l'industrie, la police, etc., et les contrôleurs routiers. Finalement, la quatrième était de faire par la suite toute recommandation qui pouvait découler des travaux de ce comité-là.

Alors, on a eu des rencontres préparatoires avec la fraternité chez le ministère des Transports, le sousministre des Transports, qui pilote le comité auquel assistent le ministère de la Sécurité publique, Contrôle routier Québec, la Fraternité des constables, et on devrait avoir notre première rencontre avec des partenaires policiers à la mi-mai. Alors, voilà l'état, là, des...

M. Hamad: Le rapport final va être à l'automne 2012.

M. Charette (Yves): C'est bien ça. C'est 18 mois. Le délai, pour le sous-comité, était de 18 mois pour produire ces...

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

M. Girard: ...de 18 mois. Mais écoutez, M. le ministre, là on va appliquer la règle du gros bon sens, là, on va faire un comité puis on va étudier ça, c'est bien, on va faire un comité, puis c'était une des recommandations du rapport qui avait été déposé à la CTE en mai 2010, là, mais c'est une question qui pourrait se régler assez rapidement, là, puis je vous donne quelques exemples, puis vous me direz si vous trouvez ca normal, là.

Si, par exemple, il y a un autobus scolaire, là, qui est immobilisé puis qui transporte des élèves, et on se retrouve dans une situation où, par exemple, il y a un camion qui passe puis qui ne respecte pas le signal d'arrêt, bien, donc, les contrôleurs routiers peuvent intervenir auprès de ce camionneur-là qui n'a pas respecté le Code de la sécurité routière. Cependant, s'il y a un véhicule de promenade qui effectue la même infraction, le contrôleur routier est obligé de le laisser aller. Le ministre trouve-tu que ça a du bon sens?

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

M. Hamad: Je vais laisser les experts répondre. C'est quoi, votre réponse?

M. Charette (Yves): Bien, en fait, effectivement... Je n'ai pas à me renommer? Je m'excuse.

La Présidente (Mme Doyer): Pardon, M. Charette. Je vous redonne la parole.

M. Charette (Yves): Donc, effectivement, à moins que ça constitue vraiment une infraction au Code criminel, donc une conduite dangereuse, là, que les circonstances prêteraient à ça. Dans le moment, les pouvoirs des contrôleurs ne leur permettent pas d'intervenir sur un véhicule de promenade.

M. Girard: Mme la Présidente, ça, je le sais, c'est ce que je viens de dire. Moi, je veux savoir... Le ministre, là, il trouve-tu ça normal? Je peux lui donner un autre exemple, là. Ça... Si la même... Il peut y avoir, par exemple, quelqu'un qui est livreur de pizza, puis qui passe devant un contrôleur routier, puis qui dépasse la limite de vitesse, le contrôleur routier, il peut intervenir; mais il y a un véhicule de promenade qui commet exactement la même infraction, puis le contrôleur routier, lui, il ne peut pas intervenir. Le ministre trouve-tu ça normal, il trouve-tu que c'est le gros bon sens? Moi, je veux avoir l'opinion du ministre. J'ai donné deux cas très simples, là. On n'est pas dans un comité, tout ça. Je lui explique, là. C'est ça, la règle. Puis le ministre lui-même, à plusieurs reprises en commission parlementaire, lorsqu'on a discuté du Code de la sécurité routière... puis de nombreux intervenants qui sont venus lors des consultations ont dit que ce qui a un impact sur les automobilistes, c'est la peur de se faire prendre, que ce soit au niveau de la vitesse ou que ce soit au niveau de l'alcool au volant.

Alors, pourquoi le ministre ne décide pas de modifier le Code de la sécurité routière pour donner ces pouvoirs-là aux contrôleurs routiers? Je veux savoir pourquoi ça bloque depuis tant d'années. Il me semble que c'est une question, là, qui... On pourrait facilement s'entendre, tenir une commission parlementaire rapidement et, le gouvernement et l'opposition, s'entendre sur une solution pour faire en sorte que les contrôleurs routiers aient ces pouvoirs-là. J'aimerais savoir pourquoi ça bloque, pourquoi on ne veut pas leur confier ces pouvoirs-là.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre. • (20 h 30) •

M. Hamad: En fait, il n'y a rien qui bloque. C'est un consensus actuellement. La fraternité des contrôleurs, ils sont d'accord qu'on s'assoie ensemble autour d'une table et qu'on discute tous ces points-là. Et d'ailleurs je dois féliciter le député de Gouin parce qu'il amène deux bons exemples, là. Ce n'est pas... c'est deux excellents exemples que vous amenez, puis c'est le gros bon sens derrière ça. Maintenant, ce qu'il faut faire, ce que nous faisons, c'est un consensus qu'on a besoin que tout le monde travaille autour de la table, et les contrôleurs sont heureux de faire partie de ce comité-là. Donc, les travaux actuellement se déroulent bien. Les réunions, bien je pense qu'ils ont déterminé un mandat clair, puis par site, puis, à mes connaissances, ça va bien.

Donc, laissons-les travailler puis arriver à un consensus, puis, quand il va y avoir des points de divergence, plus tard, mais là on interviendra puis on verra qu'est-ce qu'on peut faire. Mais laissons-les travailler, puis ils sont d'accord avec ça, les contrôleurs routiers, de travailler en concertation avec la SAAQ puis le ministère des Transports.

M. Girard: Mais, M. le ministre, vous savez comme moi que le rapport sur les pouvoirs des contrôleurs routiers, là, a été déposé à la commission en mai 2010. Vous venez de me dire qu'il va y avoir un comité qui va être mis sur pied, que ça va prendre 18 mois. Donc, on ne verra pas les recommandations avant 2012, là, pour une question qui somme toute, M. le ministre, là, est assez simple.

Alors, on va faire... pendant une période, là, de 18 mois, on va étudier, se poser un certain nombre de questions, alors qu'on pourrait assez rapidement, s'il y avait une volonté politique du ministre des Transports, de... régler ce dossier-là bien avant les 18 mois et le mandat du comité. Je ne peux pas croire qu'on va se rencontrer pendant une période aussi longue de 18 mois. Puis ça fait quand même longtemps que ce dossier-là traîne. Vous-même, vous m'avez indiqué à plusieurs reprises que ce qui a un impact, c'est la peur de se faire prendre. On a un bel exemple où on pourrait intervenir rapidement... Puis, M. le ministre, là, vous le savez très bien, au moment où les contrôleurs routiers faisaient des interventions auprès des véhicules de promenade, là, avant 2004, là, ça représentait à peu près 200 interventions sur 115 000 effectuées annuellement, donc 0,17 %, à peu près. Alors, on ne viendra pas me dire que parce qu'on confie des nouveaux pouvoirs aux contrôleurs routiers, là, que ça va alourdir leur tâche, qu'ils ne seront pas capables de l'exécuter. Et je pense que ça va avoir un effet dissuasif.

Je veux savoir — au ministre, là: Peut-il accélérer le pas pour rendre une décision de façon beaucoup plus rapide que le délai de 18 mois? Lui-même soutient que les questions qu'on pose sont fort pertinentes. Je suis convaincu qu'on peut trouver rapidement une solution à cette problématique-là.

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

M. Hamad: C'est une bonne suggestion, Mme la Présidente, et on va la pendre en note et on va voir si on peut accélérer des points particuliers, qu'on peut les mettre dans la priorité du comité puis arriver avec un consensus, des solutions plus rapide.

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

M. Hamad: La question de sécurité, je pense, c'est un élément important.

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

M. Girard: Mais, M. le ministre, je vous ai donné, là, quelques cas précis, vous m'avez même dit: Ce sont de bons exemples, là. En bout de piste, là, je comprends qu'il y a des gens qui travaillent, qui se réunissent puis qui vont échanger, qui vont discuter, vont faire un comité pendant 18 mois, mais, si vous avez le pouvoir... C'est vous qui êtes ministre des Transports, si vous jugez que ça tient la route, là, et que les contrôleurs routiers pourraient exercer ce pouvoir-là comme c'était le cas avant 2004, pourquoi rapidement vous ne donnez pas une directive très claire à votre administration de modifier le code, et on pourra très rapidement en débattre ensemble?

Nous, on pense que c'est une bonne idée. Ça va avoir un effet dissuasif sur les automobilistes, ça un impact qui est positif. Vous allez en avoir 300 de plus sur la route qui vont faire appliquer le Code de sécurité routière au niveau des véhicules de promenade. Or, je ne comprends pas cette hésitation, M. le ministre, de vouloir traîner ce dossier-là encore pour une période de 18 mois, alors que très rapidement vous avez le pouvoir de prendre une décision et d'aller de l'avant.

M. Hamad: En fait, l'objectif, Mme la Présidente, c'est faire bien les choses, et c'est important. Évidemment, les deux exemples sont très pertinents, mais il faut avoir une vue d'ensemble, avoir une solution viable et une bonne solution. Par exemple, je vous donne un exemple. C'est plus large que ça, là, c'est... Parce qu'il faut toujours se méfier des solutions simples et rapides, souvent on est obligés de recommencer après. Et je ne pense pas... Son intention, je n'en doute pas. Par contre, les exemples qu'il amène, en fait le fil conducteur de l'exemple du député de Gouin, c'est la sécurité, je comprends, et d'intervenir dans des cas où il faut, particulièrement les enfants ou les autobus scolaires. Je vous donne un exemple, là, les rencontres ou les groupes qui sont impliqués dans ça. C'est parce que, si vous posez un geste, ce geste-là que nous posons affecte d'autres responsabilités autour. Alors là, vous avez association de béton, ce n'est pas... Association des directeurs de police; les mandataires en vérification mécanique du Québec; l'Association de policières et policiers provinciaux du Québec; propriétaires marchandises lourdes, camionnage, association de camionneurs artisans, CAMO-Route, contrôleurs routiers, Fédération policiers, policières municipaux, Fédération québécoise des municipalités, fraternité des constables, Fraternité des policiers et policières municipaux du Québec, Industries... Table québécoise, sécurité routière, Service de la police de la ville de Montréal, Sûreté du Québec, Travailleurs autonomes du

Québec, Union des municipalités. Vous voyez combien de monde sont impliqués dans tout ce processus-là.

Et il faut regarder aussi les pouvoirs, en fait, d'un contrôleur routier: si le contrôleur routier a le même pouvoir de la Sûreté ou la police, bien là il devient une police, finalement. Là, la question qu'il faut poser: Est-ce qu'on veut qu'il devienne une police? C'est la question fondamentale. Parce que, si on s'approche d'un pouvoir policier, bien ils vont devenir une police. Est-ce que — la question — les contrôleurs routiers, on veut qu'ils deviennent une police?

Et, pour, maintenant, l'autre volet de la question du député de Gouin, qui me dit: Est-ce que vous devrez agir immédiatement? Le pouvoir appartient au ministre de la Sécurité publique, mais j'ai un pouvoir de recommandation, bien sûr, à mon collègue.

M. Girard: La question que je... Ça soulève une autre question, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, M. le député.

M. Girard: Est-ce que le ministre est en train de me dire que son ministère ou... qu'ils ont un préjugé favorable à donner des pouvoirs accrus aux contrôleurs routiers, mais que ça bloque à la Sécurité publique? Pour quelle raison ça bloquerait à la Sécurité publique?

M. Hamad: Non, je n'ai pas dit ça, Mme la Présidente.

M. Girard: Non? Ce n'est pas... O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, M. le ministre.

M. Hamad: Je n'ai pas dit ça. Je n'ai pas dit ça. Ce que j'ai dit: que je suis d'accord avec les principes, qu'ils en parlent, à la Sécurité. Il faut trouver une solution viable, une solution durable, une solution aussi qui fait un consensus, parce qu'il y a d'autres intervenants qui sont là, sur le terrain, puis il faut gérer tous ces intervenants-là en même temps.

Cependant, ce que je peux, par exemple, suivre aussi, recommandation du député de Gouin, c'est: Est-ce qu'on peut aller plus vite sur la question de sécurité? Ça, je pense, on peut faire ça. Au lieu d'attendre à la dernière recommandation, dans 10 mois, on peut peut-être travailler le plus rapidement possible la sécurité routière, et ça, ça peut être un élément intéressant.

M. Girard: Mais j'aimerais savoir quelles sont les objections qui fait en sorte qu'on ne peut pas bouger rapidement puis qu'on a besoin d'un comité qui va se parler puis qui va jaser pendant 18 mois?

M. Hamad: C'est le... C'est le... On l'a dit, on l'a décrit, c'est le pouvoir. C'est: Est-ce qu'on veut que les contrôleurs routiers deviennent... ayant les pouvoirs d'un policier ou un agent de la paix? Alors, c'est tout... Tout, tout est là, là. Si on s'en va vers là, on va les convertir en policiers, c'est fini, c'est réglé. Mais est-ce que c'est ça, l'objectif? Est-ce que c'était là la mission originale?

Lorsqu'on a fondé les contrôleurs routiers, c'était quoi, c'étaient quoi, leur mission et leur rôle?

Évidemment, vous savez, là, les corps de police, ils disent: C'est nous autres, la police, c'est nous autres, les agents de la paix. On est des gens... On a des pouvoirs pour exercer nos pouvoirs. Alors, si vous amenez un contrôleur routier qui va jouer dans ces pouvoirs-là, mais il faut qu'il ait les mêmes conditions en termes de pouvoirs et d'autres conditions. Alors, c'est là qu'il faut travailler, voir jusqu'où on peut aller dans... Évidemment, derrière tout ça, c'est quoi? C'est le citoyen.

M. Girard: Oui. Mais, avant 2004, là, ils exerçaient cette fonction-là, ils pouvaient intervenir, appliquer le Code de sécurité routière au niveau des véhicules de promenade, et ça fonctionnait et ça fonctionnait bien. Alors, là on emet ça en question, et là on est rendus en 2012, là, puis ce n'est pas encore tranché. Je veux dire, un jour ou l'autre, il va falloir prendre une décision.

Et, compte tenu que le ministre nous dit, à plusieurs reprises, qu'il faut faire des efforts au niveau du Code de sécurité routière, avoir un effet dissuasif pour que les gens respectent la limite de vitesse, alors pourquoi ne pas leur confier ce nouveau mandat? En plus, ils vous le demandent. Alors, ce n'est pas comme si vous leur imposiez, ils vous le demandent. Et j'ai de la difficulté à saisir ce long processus, interminable, pour une question qui, à mon avis, M. le ministre, pourrait se régler beaucoup plus rapidement qu'en l'espace de... Je veux dire, moi, juste essayer de comprendre quelles sont les objections et pourquoi c'est si long, trancher cette question-là.

M. Hamad: Les objections: je viens de l'exprimer, là. C'est la complexité de l'affaire. Ça a l'air facile, ça a l'air d'une décision simple, on fait ça demain matin puis c'est réglé. Ce n'est pas ça, malheureusement. Si c'était comme ça, on l'aura. Alors, c'est vraiment la question de la complexité de l'affaire avec les autres corps, les autres métiers, les autres juridictions et les autres pouvoirs.

Maintenant, en 2004, je n'étais pas là. Pourquoi... M. Charette, pourriez-vous résumer, par contre, pourquoi, 2004, on a changé la décision?

• (20 h 40) •

M. Charette (Yves): Alors, brièvement, c'est que, jusqu'en 2004, ce qui était appliqué, c'est que, dans le Code de la sécurité routière, c'était mentionné que les contrôleurs routiers pouvaient appliquer le présent code, et il y avait... est-ce que c'était le présent code en parlant de l'ensemble du Code de sécurité routière ou le présent code seulement qu'en ce qui concernait le transport? Et on avait comme mis en suspension, et, en voulant l'éclaircir, c'est ce qui a amené, à un moment donné, l'article de la loi n° 55 qui a amené la commission, là.

Donc, ils avaient suspendu, en 2004, ce pouvoir-là, mais, dans des cas exceptionnels d'urgence, ils pouvaient appliquer le Code de la sécurité routière en se basant, avant 2004, là, sur cette interprétation-là. Mais par la suite l'avis a été changé, les gens ont dit: Bon, ce n'est pas clair, si c'est l'ensemble du Code de la sécurité routière, seulement que le transport, étant donné que les règles de surveillance de circulation relèvent de la Sécurité publique.

M. Hamad: Tu sais, la même question, je peux poser: Pourquoi les contrôleurs routiers ne peuvent pas

jouer un rôle, dans les barrages policiers, sur le contrôle de l'alcool? Pourquoi eux autres ne peuvent pas arrêter la voiture puis dire: On va faire un test d'alcool?

C'est la même logique. Vous pouvez dire: Pour la sécurité, pourquoi pas qu'il le fait... qu'il ne le fait pas? Pourquoi qu'il ne le fait pas? Mais, encore une fois, c'est simple. On peut dire demain matin: On va le faire, on les rend tous des polices, automatique. Parce que, pour intervenir après un conducteur, il faut avoir un pouvoir. Et des fois peut être aussi menaçant. Si le conducteur est menaçant, donc il faut qu'il soit équipé avec une arme, et là on rentre dans un pouvoir plus compliqué.

Est-ce que c'est le pouvoir de la police, faire ça, ou c'est le pouvoir d'un contrôleur routier? Quelle est la... Donc, il faut revenir à l'origine. Lorsqu'on a fondé ces services-là, c'était dans quel but qu'on l'a fait? Et pourquoi aujourd'hui on peut... on veut aller plus loin? Est-ce qu'on peut aller plus loin? Mais il y a d'autres gens qui occupent le même champ. Alors là, il y a un champ sur le terrain, puis il est occupé par d'autres. Et comment on agence tout ça? C'est tout simplement ça.

Mais cest compliqué. L'idéal... On peut imposer, mais l'idéal, c'est que, pour ça, le comité... l'avantage de ce comité-là, ils sont autour de la table, ils en discutent, il y a un consensus et on peut avancer. Il y a des points qu'on s'entend aujourd'hui... ce jour-là, sur plusieurs points. Vous pouvez les nommer, là, les points que vous êtes d'accord... qu'ils sont d'accord autour de la table, où on s'entend puis on peut avancer sur d'autres. En fait...

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre... M. le ministre, je vais devoir vous arrêter.

M. Hamad: Oui...

M. Girard: Vos commentaires, M. le ministre, je vous avoue que j'en perds mon latin à écouter toutes les explications ce soir. J'ai de la difficulté à comprendre comment ce dossier-là n'est pas encore réglé. Puis, quand vous dites: Les conducteurs de véhicules de promenade peuvent être menaçants, écoutez, c'est la même chose pour des camionneurs ou... je ne sais pas, moi, une dépanneuse qui est arrêtée par un contrôleur routier, il peut avoir aussi une menace là, comme un véhicule de promenade. Je ne vois pas pourquoi l'un est plus dangereux que l'autre, là. Alors, je vous avoue, j'ai beaucoup de difficultés à comprendre le raisonnement et je vous invite à mettre le pied sur l'accélérateur dans ce dossier-là pour qu'on règle le dossier rapidement.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je vous arrête là. Nous allons passer à la partie ministérielle. M. le député de Vanier.

M. Huot: Merci. Merci, Mme la Présidente. Je vais passer à un autre sujet, soit la question du transport en commun. On l'a abordée... On l'a abordée par la question du pont Champlain tout à l'heure, par plusieurs questions; on y allait sur des questions plus spécifiques. Moi, je vais être spécifique à mon tour, mais entre autres pour la capitale nationale, la région de la Capitale-Nationale, parce que... Bon, comme député de Vanier, évidemment, vous comprenez, à Québec, que, moi, je suis intéressé par ce qui se passe avec le Réseau de transport de la Capitale,

d'autant plus que les deux garages du Réseau de transport de la Capitale sont situés dans le comté de Vanier, soit le siège social du Réseau de transport de la Capitale et le nouveau garage Métrobus, qui a été inauguré il n'y a pas tellement longtemps, qui est également dans le comté de Vanier. Parce qu'on fait notre... comme gouvernement, on peut dire qu'on fait beaucoup pour le transport en commun.

La première politique québécoise pour le transport collectif, bien c'est notre gouvernement, la prédécesseure du ministre actuel qui avait présenté ça: 4,5 milliards de dollars pour le plan 2007-2012. Cette année, c'est autour de 1 milliard de dollars qui est prévu pour le transport collectif. Donc, c'est quand même significatif. Et ça, c'est partagé avec les... là, de mémoire, c'est neuf sociétés de transport qu'il y a au Québec. Donc, entre autres, bon, évidemment, le Réseau de transport de la Capitale qui... qui prend... qui va chercher une partie quand même importante, il faut le dire.

Parce qu'il y a plusieurs dossiers de transport en commun. Bon, on n'a rien qu'à penser, je vous ai parlé du garage Métrobus qui a été inauguré l'année dernière, mais ça, là, qui dit garage Métrobus a dit achat d'autobus articulés aussi, donc c'est des dépenses importantes. Les programmes du ministère des Transports paient les... le garage... Le type de dépenses de garage, c'est 100 % des coûts. De mémoire, les autobus, c'est la moitié qui est payée par le ministère des Transports. Donc, c'est des dépenses importantes mais qui sont vues comme des investissements aussi, parce que ça reste que le transport en commun, c'est un moteur économique, aussi. Et je veux faire une... un propos, je veux préciser des choses ici, là, parce que, entre autres, à Québec, c'est une réalité qu'on a vue, entre autres, avec la saga de la voie réservée sur l'autoroute Robert-Bourassa. Il a été question de ça beaucoup dans les médias, médias télé, médias radio, médias écrits, il y a eu toute une saga autour de ça, et qu'on avait l'impression qu'on voulait nuire aux automobilistes.

Donc, c'est ce qui était un peu véhiculé, malheureusement. J'ai fait cette sortie-là dans la même commission il y a quelques jours avec le ministre de l'Environnement. Ce que je veux préciser: quand on parle de transport en commun, ce n'est pas d'obliger les gens à prendre l'autobus. À Québec, c'est l'autobus, bon, il y a le métro, il y a d'autres réalités ailleurs. Ce n'est pas d'obliger les gens à prendre l'autobus, c'est de leur offrir une alternative, leur offrir la possibilité. Et l'objectif ultime du transport en commun, Mme la Présidente, et le ministre va être d'accord avec moi, ce n'est pas que tout le monde prenne l'autobus, c'est d'offrir une alternative, par exemple, aux familles, et d'éviter que les familles mettent une deuxième voiture sur la route, en circulation. Ce n'est pas possible pour tout le monde, pour toutes les familles, de prendre le transport en commun. Moi, je représente un comté de jeunes familles, qui a une réalité assez particulière dans un secteur, entre autres; des fois, les deux parents travaillent, des fois il y a des gardes partagées à gérer, il y a un enfant qui est à la garderie et un autre à l'école. Vous ne pouvez pas profiter du transport écolier parce que vous revenez trop tard, vous ne pouvez pas envoyer un enfant de huit ans, à quatre heures, seul à la maison, donc on a besoin de la voiture pour aller les chercher; des fois, on a besoin même des deux voitures parce que l'horaire de travail des parents fait en sorte que c'est trop complexe. Donc...

Mais, si on peut faire en sorte que les familles mettent seulement une voiture dans le chemin, qu'un des

deux parents prenne le transport en commun, par exemple, c'est ça qu'offre le transport en commun, Mme la Présidente. On ne veut pas rentrer l'autobus de force dans la gorge à tout le monde, il faut que ça soit bien compris. Il faut que ça soit bien compris. C'est de trouver un équilibre entre la voiture... entre le transport en commun... que le transport en commun occupe une part modale importante des transports, des déplacements. Ca ne sera jamais 100 % des transports dans la ville de Québec, par exemple, ou même à Montréal, qui vont être faits en transport en commun, il va toujours avoir une place à l'automobile. Et ça, c'est ce qu'il faut bien expliquer aux gens: On ne les forcera jamais, on veut leur offrir la possibilité, certains avantages à prendre le transport en commun. Parce que, on le sait maintenant, on parle que, quand on met une deuxième voiture dans le chemin, Mme la Présidente, c'est plusieurs milliers de dollars de dépenses annuellement. Avec le coût de l'essence actuellement, tous les coûts, on parle d'au moins 15 000 \$ par année, faire circuler une voiture. Donc, si on peut éviter ça et d'offrir un service adéquat de transport en commun, qui va bien compléter les déplacements d'une famille, bien c'est ça un peu, l'objectif du transport en commun.

Donc, pour revenir au Réseau de transport de la Capitale, je vais vouloir savoir du ministre... peut-être un bilan, parce qu'il y a beaucoup de choses qui se sont faites dans les dernières années, notamment, chez moi, bon, le prolongement de l'autoroute Robert... du boulevard Robert-Bourassa a créé des nouveaux quartiers, un gros boom, ce qui a amené une voie Métrobus, qui va être inaugurée officiellement, là, très, très prochainement, le 803, avec voie réservée, mais il y a beaucoup de choses qui ont été faites pour la capitale nationale, pour la région de la Capitale-Nationale.

Et il y a des choses qui vont s'en venir, aussi. On sait que le maire a proposé un plan de mobilité qui est à l'étude présentement, on verra pour la suite, mais je vais vouloir entendre le ministre sur, un peu, qu'est-ce qui a été fait principalement pour Québec, mais entre autres pour les neuf sociétés de transport, parce qu'il y a eu beaucoup de sous dépensés dans les dernières années, il y en a qui vont continuer à être dépensés, donc sur, un peu, sa vision en général du transport en commun. C'est la première étude de crédits qu'on a avec le ministre des Transports actuel, qu'on a l'occasion de le questionner. Moi, je veux l'entendre sur sa vision du développement du transport en commun au Québec, Mme la Présidente.

M. Hamad: Au Québec?

M. Huot: À Québec... et particulièrement à Québec.

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

M. Hamad: Merci. Alors, on sait très bien que le RTC, Réseau de transport de la Capitale, sont situés dans le comté du député de Vanier. Depuis qu'il est là, il n'arrête pas de faire des annonces pour le Réseau de transport de la Capitale. Plusieurs investissements: en fait, cette année, par exemple, on a investi, en 2010, 56 millions juste pour le Réseau de transport de la Capitale, dans la région de Québec, et ça, c'est dans le comté du député de Vanier. Et, depuis 2003, Mme la Présidente, c'est: 314 millions ont été versés,

juste pour le transport... Réseau de transport de la Capitale, juste ici, dans la région de Québec.

● *(*20 h 50) ●

Il y a quelques années, sans dire quelle date, on en mettait 450 % de moins ce qu'on mettait aujourd'hui, pour l'ensemble du transport au Québec. Alors là, aujourd'hui, bien ça a donné... Évidemment, tout ça, c'est dans une politique qu'on a mise en place en 2006 où on voulait augmenter l'achalandage de 8 %. Déjà — déjà — nous prévoyons de dépasser le 8 % puis arriver à 20 %, à peu près. Et, dans la région de Québec, en fait, c'est que le député de Vanier a assisté à plusieurs annonces, entre autres, le centre Métrobus 2010, c'était 34 millions que nous avons subventionné le Réseau de transport de la Capitale pour ces travaux-là. Il y a une ligne très populaire à Québec, 803, 802, c'est des lignes où on a beaucoup de débit... de débit de voyageurs, de personnes. Ça, c'était 27 millions de dollars qu'on a investis.

Depuis 2003, Mme la Présidente, la société a acheté presque 300 autobus. Depuis 2003, 300 autobus; c'est beaucoup, c'est énorme, et ça ne s'est jamais vu dans l'histoire de la société. Aujourd'hui, si on voit les autobus neufs, c'est parce que c'est le gouvernement qui a aidé énormément; c'est 73 millions de dollars pour ça. Il y a aussi les autobus articulés: il y a eu un achat de 67 autobus, pour 22 millions. Il y a aussi la carte Opus, la carte Opus qu'on peut l'utiliser dans le transport en commun partout à Québec; l'implantation de cette carte-là qui a coûté 4 millions. Il y a l'achat de huit autobus électriques, c'est 2,3 millions, où actuellement on est en essai d'avoir les autobus électriques, pour voir, un jour, au Québec, Mme la Présidente, d'avoir des autobus électriques partout au Québec.

Vous savez, on a fixé un objectif très ambitieux. Tantôt, le député de Gouin parlait des objectifs de réduction de gaz à effet de serre, et nous avons fixé un objectif très ambitieux. Actuellement, au Québec, on compte à peu près 575 millions de déplacements, au Québec, par le transport collectif. C'est 50 %, ce transport-là, actuellement, il est électrifié, grâce au métro de Montréal, bien sûr, et grâce... la seule ligne de transport de train de banlieue électrifiée au Canada, c'est la ligne Deux-Montagnes, de l'AMT, actuellement. Notre objectif d'ici 2030, et avant 2030, c'est que 95 % de 575 millions de déplacements, au Québec, soient électrifiés. Et ça, ça devient... on va amener le Québec comme modèle de déplacement, un modèle d'utilisation de nos richesses d'électricité, utilisation de nos richesses dans les batteries électriques, dans l'aluminium, dans toutes nos ressources naturelles. Et ca, c'est des emplois partout, dans toutes les régions. Il y a plusieurs investissements autres que nous avons faits pour le RTC. On a investi aussi 16 millions dans le système d'information, qui permet une meilleure gestion des autobus et le repérage de tous les autobus et leur positionnement. Donc, il y a eu des millions d'investissements dans Québec.

Et l'élément, maintenant, évidemment: il ne faut pas mettre en guerre l'autobus versus l'auto. Et, si quelqu'un prend l'auto parce qu'il a des bonnes raisons utiliser l'auto, et probablement une mère qui veut aller porter son enfant le matin à la garderie puis aller travailler, l'autobus des fois ne répond pas à toutes ces demandes-là, et on tombe toujours dans l'erreur de faire la guerre l'autobus contre l'auto. Je pense, c'est: chacun est complément de l'autre. Il faut donner la place aux deux. Il faut gérer, évidemment. Il faut encourager le transport collectif, bien sûr, avec tous les avantages que nous avons.

Pour ça d'ailleurs, on travaille très fort actuellement, en collaboration avec le député de Vanier, qui joue un rôle important, pour voir comment on peut coordonner des voies réservées sur Robert-Bourassa, avec peut-être le covoiturage. Et nous sommes en train de voir avec les spécialistes au ministère, de voir quelles solutions qu'on peut donner un avantage au covoiturage. Mais notre défi, c'est de trouver les éléments qui nous permettent d'avoir des voies sécuritaires. Parce que l'aspect sécurité est important quand on a des changements de voies, et ça, ça va être le dossier de mon collègue le député de Vanier, qui va permettre à ses citoyens d'aller travailler le matin puis revenir en santé le soir.

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

M. Huot: Et au député de Vanier d'aller reconduire ses enfants le matin, aussi!

Cet après-midi, on a parlé beaucoup du député de Chomedey, n'est-ce pas, mes collègues? Mais je vais vouloir vous parler du député de Lévis, maintenant, parce que, on le sait, le député de Lévis a travaillé très fort, votre prédécesseure pourrait en parler, vous pouvez en parler aussi, pour le fameux dossier avec la Société de transport de Lévis, le fameux 30 \$ des droits d'immatriculation, un dossier qui a pris plus de 20 ans, qui a été là pendant une vingtaine d'années. Bon, moi, j'étais... je suis un ancien du conseil d'administration du Réseau de transport de la Capitale, et c'est un dossier qui nous était soumis régulièrement, le 30 \$ de perception sur nos frais d'immatriculation; même, pour les gens de Lévis, je pense, qui était versé au Réseau de transport de la Capitale. Il y avait un certain litige, Lévis disait: Avant de faire des projets en commun avec le Réseau de transport de la Capitale, on veut régler ce problème-là. Et le député de Lévis y a mis du sien, a mis beaucoup d'efforts. Moi, je veux lui rendre hommage, parce qu'il nous en a parlé souvent, et il a mis du temps et du temps dans ça, et on a réglé ça il n'y a pas tellement longtemps à la satisfaction de tout le monde.

Le Réseau de transport de la Capitale, bon, se retrouvait à... on se trouvait à lui enlever une partie... quelques centaines de milliers de dollars, mais ça permettait aussi à Lévis de se développer. Parce que, bon, il y a un boom économique aussi à Lévis, il y a un boom résidentiel, il y a de plus en plus de gens, donc de plus en plus de déplacements. Lévis a développé beaucoup son réseau de transport, et le ministre a réussi... a annoncé, il n'y a pas tellement longtemps, la conclusion d'une entente avec le Réseau de transport de... la Société de transport de Lévis, pardon. Donc, peut-être l'entendre là-dessus, parce que, bon, il y a un impact financier pour un peu tout le monde. Donc, j'aimerais ça, l'entendre sur cette question-là, avec les quelques minutes qui restent au bloc.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. M. le ministre des Transports.

M. Hamad: Définitivement, le député de... Combien de temps, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): 6 min 30 s.

M. Hamad: Six minutes, O.K.

La Présidente (Mme Doyer): 6 min 30 s.

M. Hamad: C'est bien. Merci.

Alors, définitivement, le député de Vanier a raison, et, de l'autre côté, notre collègue le député de Lévis qui a travaillé très fort pour régler un litige avec la mairesse, qui dure depuis 20 ans. Alors, c'est un litige, malheureusement... malheureux entre les deux sociétés de transport, entre les deux villes. En fait, c'est le partage de 30 \$ de la taxe sur le permis de conduire entre les deux sociétés de transport.

La Société de transport de Lévis, aujourd'hui, n'est plus la même société il y a 10 ans, il y a 20 ans. En fait, il y a un changement majeur dans le mode de gestion, il y a une amélioration de service aux citoyens, et aussi il y a une amélioration dans le mode de gestion. Et aussi, ce qu'il est le plus important de constater, c'est que l'augmentation de transport, c'est 40 % d'augmentation de transport à l'intérieur de la ville de Lévis. Les gens pensent qu'il y a une augmentation de transport collectif de Lévis vers Québec, ou vice-versa, mais, non, c'est l'axe l'ancienne ville de Saint-Nicolas-Bernières vers la ville de Lévis, une augmentation importante de circulation, c'est 40 %.

Et donc il fallait régler un problème qui était d'équité, en fait, entre les deux sociétés. Et, là-dessus, nous avons eu une excellente collaboration de la société de transport... le Réseau de transport de la Capitale. Et évidemment le maire Labeaume, avec la mairesse Roy Marinelli, nous avons réussi à avoir une entente qui va permettre aux deux côtés de profiter de cette entente-là. En fait, nous avons octroyé une aide financière à la Société de transport de Lévis de 3 millions de dollars. C'est beaucoup d'argent pour la société, et... Ça, c'est pour les années 2009, 2010, 2011, et nous avons fait un transfert de l'argent, comme il l'a mentionné, le député de Vanier, 300 000 \$ de RTC vers la Société de transport de Lévis, et aussi on a donné une subvention pour la carte Opus, aussi l'implantation à Lévis, de 1,2 million.

Et l'autre élément qui est important, et ça, c'est bon parce que c'est un élément de développement pour Lévis: à l'axe de développement, nous allons subventionner des études pour permettre à Lévis de préparer ses axes de développement, développem... avoir un développement urbain, un développement immobilier, mais aussi un développement durable, et évidemment il faut que le transport en commun réponde à cette expansion-là, réponde à ce développement-là. Pour ça, ça a été une bonne nouvelle pour Lévis, une nouvelle attendue depuis des années. Et, au-delà des attentes de la ville de Lévis, nous sommes allés plus loin parce qu'on veut que la ville de Lévis se développe, on veut que les citoyens reçoivent les meilleurs services.

Puis, vous savez, le transport en commun, les infrastructures de transport, c'est le premier élément d'un développement durable et c'est le premier élément d'un développement urbain, et, si on a un bon système de transport, bien ça permet aux citoyens... évidemment, la mobilité devient un facteur important. Voilà, c'est une réalisation que nous avons faite définitivement cet automne avec la ville de Lévis, et particulièrement avec la collaboration et le travail de mon collègue le député de Lévis.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Vous avez encore des questions?

M. Huot: Il reste combien de temps?

La Présidente (Mme Doyer): Il vous reste trois minutes.

M. Huot: Trois minutes?

La Présidente (Mme Doyer): Deux, trois minutes.

M. Huot: Bien, merci. Je voulais juste entendre peut-être, en terminant, le ministre sur... Parce qu'on a parlé beaucoup de Québec, mais peut-être, en quelques mots, en général sur sa vision... Parce que, là, 2007-2012, il faut penser à l'avenir aussi, là, pour la suite. On a le véhicule électrique. Peut-être qu'on reviendra au véhicule électrique un petit peu plus tard, mais la vision du ministre pour l'ensemble du Québec pour le transport en commun, en quelques phrases...

Parce qu'il nous a parlé beaucoup de Québec, comme, nous autres, on a parlé de Lévis, mais il y a du développement, il y a une espèce de développement économique, il y a une industrie du transport en commun qui est présente au Québec, qui crée beaucoup d'emplois. Je sais que le ministre, je l'ai mentionné, a une préoccupation pour la question de l'emploi, on le sait, mais un petit peu, là, rapidement sur le rôle et l'importance qu'il accorde au transport en commun comme ministre des Transports.

• (21 heures) •

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, en deux minutes.

M. Hamad: Vous savez, le transport en commun, pour nous, c'est un aspect... Le ministère des Transports, ce n'est pas juste un ministère économique, c'est un ministère social, et aussi il y a un aspect environnemental important, parce que... social, parce que, vous savez, un citoyen, il a le droit à de la mobilité. Quelqu'un qui veut aller travailler, il faut qu'il ait les moyens pour. Et vous savez, quand on est dans les régions, comment le transport, il devient important, les personnes en situation de pauvreté, pour sortir de leur milieu, d'aller trouver un emploi ou d'aller solliciter des services du gouvernement du Québec, une personne qui est malheureusement en mauvaise santé ou a besoin d'avoir un transport. Alors, le transport, globalement, joue un rôle important dans notre vie, et particulièrement au niveau développement social aussi.

Pour ça, le transport collectif actuellement, avec tous les investissements que nous avons faits actuellement, c'est... tantôt, le député de Gouin nous demandait combien on mettait dans notre PQI, le Plan québécois d'infrastructures: 2,9 milliards. C'est beaucoup d'argent, et cet argent-là est important.

Et d'ailleurs je vais lui donner la raison, parce qu'il voulait avoir le PQI, les copies des... en fait la copie de PQI, et j'ai réfléchi à ça après sa demande: la raison qu'on ne pourrait pas, la raison est carrément gouvernementale, parce que le PQI doit être approuvé par le Conseil du trésor avant qu'il soit public, et donc actuellement il n'est pas approuvé. Le budget est approuvé, il est dans les budgets, le montant total, il est là, mais le Conseil du trésor, à chaque année, approuve la liste complète des projets. Il n'est pas approuvé, donc je ne suis pas en moyen de soumettre ça. Je ne sais pas c'est quand il va être approuvé.

Mais donc, ça, c'est un élément, là, qui nous permet de ne pas soumettre actuellement publiquement ces documents-là. Mais par contre, s'il y a des questions précises, je suis en mesure de répondre à ça.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, nous allons passer à un autre bloc de...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Parfait. Alors, M. le député de La Prairie, à vous la parole.

M. Rebello: Merci, Mme la Présidente. Alors, salutations à vous, ça fait plaisir d'être dans votre commission aujourd'hui, collègues, le ministre et toute son équipe.

Le sujet dont je vais vous parler, c'est un sujet aussi familier au député collègue d'en face, le député de Huntingdon, avec qui on a collaboré sur des missions à l'étranger, aux États-Unis, Council of State Governments. On parle, dans le cadre de ces missions-là, de certains sujets d'intérêt des deux côtés de la frontière et on parle beaucoup des trains, donc des trains entre Montréal et les grandes villes que sont New York et Boston, et donc il y a des discussions qui sont menées à cet égard.

Donc, j'aimerais juste poser quelques questions. Je dois vous dire d'abord, d'entrée de jeu, qu'on mène ça de façon assez non partisane, c'est-à-dire que, quand on va dans ces missions-là, on travaille de façon non partisane. On a la collaboration aussi des délégués, par exemple John Parisella, que vous connaissez bien, qui travaille aussi sur les dossiers. Donc, on a pu... je pense qu'il n'y a pas une grande différence entre les deux côtés, entre les deux côtés de la Chambre sur cette question-là. On veut favoriser le développement des trains entre Montréal et New York et éventuellement même Montréal et Boston, là, selon ce qu'on a entendu.

Donc, j'ai quelques questions, là, pour permettre d'éclairer la situation au niveau de l'avancement de ces dossiers-là. Donc, d'abord, dans le dossier du Montréal-New York, les discussions qu'on a eues nous amènent à conclure qu'avec les Adirondacks, vous savez, c'est assez difficile de penser qu'on va être capables d'avoir des grandes vitesses, là, au niveau des Adirondacks, étant donné que les montagnes sont là, et les protections environnementales, tout ça. Donc, le train, il va devoir être assez lent dans cette période... dans cette partie-là, mais il peut être rapide avant et après, et, tout ça ensemble, on peut peut-être atteindre des vitesses de... qui permettraient d'aller faire Montréal-New York en six, sept heures, huit heures. Ça va être difficile d'avoir un trois ou un quatre heures.

Donc, on a rencontré Amtrak. On a déjà remis une lettre d'ailleurs à votre ami John Parisella à cet effet-là, puis j'aimerais la déposer aujourd'hui, là, pour... aux fins de la commission, une lettre, dans le fond, qu'Amtrak nous a remise suite à la discussion. J'imagine que le ministre en a eu déjà copie, parce que ça circule depuis un bout de temps, mais, dans le fond, Amtrak disait qu'eux, ils étaient très ouverts à améliorer leurs services, à aller dans le sens d'un train de six, sept heures, huit heures sous le format d'un train de nuit. Ils se disaient, dans le fond, que, quand on est à six, sept heures, là, c'est assez difficile. Par exemple, si on a un rendez-vous à 10 heures à

New York le matin, on ne peut pas partir le matin même pour faire six, sept heures, il faut qu'on parte la veille, qu'on dorme dans le train puis on se réveille le lendemain matin à New York. Donc, un train de nuit déjà qui a existé. D'ailleurs, Amtrak nous faisait remarquer qu'ils ont eu ça pendant de nombreuses années. Jusqu'au début des années quatre-vingt, il y avait un train de nuit Montréal-New York.

Donc, ils se sont montrés très ouverts à la possibilité de remettre sur pied le train Montréal-New York, surtout si le gouvernement du Québec ou le gouvernement du Canada devenait un contributeur financier, parce qu'en ce moment on sait que le Montréal-New York existe, qui est très lent d'ailleurs, et payé entièrement par les Américains, même s'il se rend jusqu'à Montréal. Donc, eux se sont... ils nous ont dit, dans le fond: Si Québec ou Ottawa vient payer, nous, on est prêts à améliorer le service, à en faire un train de nuit.

Dans la lettre, on parle de faire la douane, ils tiennent à ce que la douane se fasse à la gare centrale. Donc, avant même d'embarquer dans le train, on ferait la douane. Donc, une fois dans le train, on irait directement à New York.

Et ils parlent aussi des améliorations aux voies ferrées. Les Américains, eux autres, ont déjà des budgets de votés, on sait, avec Obama pour améliorer les voies. Même, déjà je voyais dans les études du ministère du Transport, 2003, que le train entre Albany et New York va à 120 km/h déjà, mais, nous, entre la frontière et Montréal, le train va seulement à 60 km/h. Donc, dans les études du MTQ de 2003, on parlait de faire des investissements sur la voie de notre côté, si on veut, entre la frontière et Montréal. On parlait d'investissements autour de 35 millions qui permettraient d'améliorer la vitesse pas mal pour aller autour de 100, 120 km/h. Ce n'est pas un TGV comme le Paris-Lyon ou Paris-Marseille, mais c'est quand même une vitesse équivalente à la vitesse d'une voiture. Donc, avec ce petit plan là qu'Amtrak nous remettait, ça pourrait être assez réaliste de mettre sur pied un train qui ne serait pas nécessairement un TGV qui coûterait des milliards mais qui serait un train assez rapide, tu sais, une vitesse concurrente à la voiture, qui permettrait en une nuit de nous rendre. Par exemple, on pourrait partir de Montréal à 11 heures le soir et arriver à 7 heures au centre-ville de New York. Ca serait compétitif, hein, M. le ministre. Vous savez, quand on prend l'avion pour aller à New York, on se lève à 4 heures, 5 heures du matin, on va prendre l'avion à Dorval, ce n'est pas évident. Tant qu'à ça, on est mieux de partir à 11 heures le soir puis arriver directement au centre-ville.

Donc, j'aimerais savoir si le ministre est d'accord avec cette proposition-là, dans le fond, d'aller vers un train, là, comme ça, six, sept heures, qu'on pourrait mettre sur pied assez rapidement et... ou s'il tient encore au format TGV, là, du trois ou quatre heures, là, malgré les difficultés qui semblent évidentes. J'aimerais savoir un peu c'est quoi, sa vision, là, de la mise en place d'un train Montréal-New York.

Document déposé

La Présidente (Mme Doyer): Alors, avant de vous donner la parole, M. le ministre, je vais recevoir officiellement une lettre adressée au député de La Prairie par M. Peter D. Cohen. Voilà.

M. Hamad: Peter Cohen.

La Présidente (Mme Doyer): Peter Cohen.

M. Hamad: «Senior Officer», c'est ça?

La Présidente (Mme Doyer): D'Amtrak. Alors, à vous la parole.

M. Hamad: Puis c'est adressé à l'honorable François Rebello. C'est ce qui est écrit. Ça, il ne l'a pas dit, mais c'est... Vous savez, c'est un titre fédéral, «honorable», pour la reine. Donc, il l'a accepté. Vous avez accepté le titre pour la reine? Qui?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, honorable ministre, à vous la parole.

Une voix: ...

• (21 h 10) •

M. Hamad: Oui, mais vous savez qu'est-ce que ça veut dire, «honorable»? C'est pour la reine, là. Oui? O.K.

Alors, on va donc... Mais, sur un ton plus sérieux, définitivement, j'ai fait plusieurs visites à New York. J'ai rencontré le gouverneur, l'ancien gouverneur de New York, le nouveau, le lieutenant-gouverneur de New York, le gouverneur du Vermont et plusieurs gouverneurs dans l'État de... Et partout, en passant, Mme la Présidente, on a entendu parler que M. Rebello a passé. Je me demandais s'il ne se présentait pas dans un État là-bas dans les prochaines élections, parce qu'il était pas mal présent, et je me demandais très honnêtement si c'était lui, le porteparole du transport au Parti québécois, parce qu'il connaît très bien le dossier, d'ailleurs, des trains. Je pense qu'il a fait plusieurs rencontres avec M. Parisella et il a agi en honorable, en fait, là, parce qu'il a été partout et il a... Mais honnêtement il connaît très bien le dossier. Sincèrement, c'est un dossier très complexe parce qu'il y a plusieurs États impliqués, il y a des sociétés de transport qui sont impliquées. Et c'est très complexe parce que... Puis je pense qu'il l'a faite, la démonstration de ses connaissances, parce que, lorsqu'on arrive, par exemple, c'est une question de syndicat, lorsque le train, il arrive de l'État de New York, il faut changer les travailleurs pour avoir le syndicat ici.

Et les trois points fondamentaux, en fait, que... La préoccupation d'Amtrak, c'est trois affaires, si je résume, là, avec la lettre ici qu'on a en main, et tous les problèmes.

D'abord, le coût d'opération. Actuellement, Amtrak est déficitaire, et c'est l'État de New York qui paie le déficit. Alors là, c'est le premier élément. Donc, si je comprends bien, dans la proposition du député de La Prairie, il veut qu'on partage ces déficits-là.

Deuxième question, deuxième préoccupation, c'est la problématique de dédouanement, le prédédouanement, et ça, c'est définitivement, nous l'avons mentionné à plusieurs reprises, soit la rencontre même... En passant, notre gouvernement, nous avons rencontré le secrétaire d'État américain de transport, Ray LaHood, et on a rencontré aussi le responsable du transport de l'État de New York puis on a offert... le gouvernement du Québec a dit: On est prêts à collaborer pour avoir le prédédouanement à Montréal. C'est exactement le même modèle que l'aéroport de Dorval, où on fait le dédouanement à Dorval avant de partir prendre l'avion. Ce serait le même modèle, par

exemple, à la gare centrale à Montréal, d'avoir un prédédouanement par le gouvernement américain, ce qui permet de faciliter énormément la tâche. Récemment, j'ai appris qu'au mois de janvier ou février il y a eu sur les frontières entre les États-Unis et le Canada... à un moment donné, on a arrêté pendant deux heures, je pense, on a arrêté le train pendant deux heures pour aspect sécurité. Alors, ça ajoute aux 11 heures de transport. Donc, problématique dédouanement, ça, je pense qu'on est très, très ouverts à faire les démarches, travailler avec le gouvernement, avec l'État de New York, l'État de Vermont, bien sûr, pour voir de quelle façon qu'on peut évidemment travailler avec leur gouvernement fédéral pour avoir le poste de prédédouanement.

Le troisième élément, c'est la main-d'oeuvre, tout l'aspect main-d'oeuvre, syndicat, les liens, parce que c'est deux conventions collectives complètement différentes.

Et le quatrième, les travaux dont il parle, le député de La Prairie, en fait la voie appartient au CN, elle n'appartient pas au gouvernement ni fédéral ni provincial, et... mais en fait c'est que, nous, actuellement nous sommes en train d'examiner toutes les solutions possibles, c'est-à-dire avoir un THV pour se raccorder au projet de M. Obama dans l'État de New York et Vermont, et évidemment on regarde aussi comment avec l'Amtrak. Et d'ailleurs il y a une rencontre prévue avec Amtrak, c'est bientôt, avec eux pour voir comment on peut faciliter la tâche des installations à Montréal pour Amtrak.

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

M. Rebello: Oui, bien c'est très bien que vous ayez une rencontre avec les gens d'Amtrak. Donc, je vous dirais, ça va être très important. Oui, la question du dédouanement à Montréal est une bonne chose, on va pouvoir sauver 1 h 30 min sur le 11 heures actuel, là, làdessus, mais, si on veut sauver encore une autre heure, là, du côté québécois, il y a de la place pour le faire en améliorant notre voie ferrée, hein? Donc, j'invite le ministre à regarder l'étude de 2003 du MTQ qui disait qu'on pouvait le faire et qui prévoyait à l'époque, en 2003, 35 millions, là, comme budget. J'imagine, aujourd'hui, ce serait un peu plus. Mais, si vous voulez être sérieux quand vous allez vous présenter devant Amtrak en disant: Nous, on veut faire notre part, je pense qu'on doit prévoir, nous, faire des investissements de notre côté. Si les Américains sont capables d'aller à 120 km/h sur leurs voies ferrées entre Albany puis New York, je ne vois pas pourquoi, nous autres, alors que c'est très plat, là, entre la frontière et Montréal... On devrait nous-mêmes faire des investissements.

Puis, Mme la Présidente, je dirais que ces investissements-là serviraient aussi aux trains de banlieue, parce que c'est des voies ferrées qui sont ensuite les voies ferrées qui sont utilisées par les trains de banlieue de la Rive-Sud. Donc, ce serait un investissement qui serait souhaitable pour tout le monde. Alors, j'aimerais entendre plus précisément le ministre, là, sur cette opportunité-là de faire des investissements sur les voies ferrées québécoises, dans le fond, qui ouvrent vers New York.

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

M. Hamad: En fait, c'est clair, si on améliore la voie ferrée, mais il faut avoir une solution globale,

parce qu'on peut pas aller étape par étape, il faut vraiment avoir une entente globale avec... pour s'assurer que tout ça marche, là. Parce c'est bien beau, investir sur la voie du CN et après ça ne pas avoir une entente globale sur la main-d'oeuvre, un prédédouanement qui nous permet d'avoir un projet intéressant. Et donc il faut travailler, comme j'ai répété. Les trois, quatre éléments, il faut les travailler globalement pour pouvoir avoir une...

Et d'ailleurs je ne sais pas s'il est au courant, c'est nouveau, très récent: le gouverneur Schumer a envoyé une lettre — je vais vous donner une copie — une lettre à Homeland Security, Secretary Napolitano. C'est Schumer, le gouverneur Schumer, qui a envoyé une lettre demandant de vraiment travailler le prédédouanement à Montréal. Ça, c'est un appui important.

M. Rebello: Le sénateur, oui.

M. Hamad: Sénateur. Sénateur Schumer, excusezmoi, sénateur. Et ça, c'est important, parce qu'il demande d'avoir le... c'est un appui important, parce qu'on avait besoin de l'appui des... évidemment les sénateurs américains à ce niveau-là.

Donc, en résumé, là, ce qu'on veut faire, on sait qu'il y a un déficit d'opération d'Amtrak. Ça, la question, c'est New York, l'État de New York qui paie actuellement. Alors là, c'est... ne demandez pas de payer le déficit, là.

M. Rebello: Bien, c'est parce que le ministre, il...

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, M. le député de La Prairie.

M. Rebello: Écoutez, la question, là, ce n'est pas compliqué, c'est qu'Amtrak, dans le fond, dans la lettre, ils sont très clairs, ils veulent un nouveau client, puis ils disent: Nous autres, on est prêts à développer le Montréal-New York comme du monde, mais on veut un client du côté québécois, canadien qui paie sa part. Puis je pense que c'est juste de leur part de demander que, nous, on paie une partie d'un train qui sert aussi nos intérêts. Si on a un train rapide Montréal-New York, ça ne servira pas juste aux Américains.

Mais en ce moment le train est tellement lent, à 11 heures, que c'est évident qu'on n'a pas à payer, avec un train qui n'est pas fonctionnel pour les gens de Montréal. C'est un train qui sert, dans le fond, au déplacement local des petites localités dans New York. Mais, à partir du moment où on a un train de sept, huit heures de nuit Montréal-New York, on sait très bien que les Montréalais vont pouvoir l'utiliser pour aller à New York. Donc, là, ça devient légitime, je pense, pour le gouvernement du Québec de regarder, de faire une contribution qui va en effet réduire le déficit à payer par les autres. Donc, ça va... on va faire notre part, comme les autres, autour de ce projet-là. Je pense que ça pourrait être envisageable, M. le ministre.

M. Hamad: Donc, vous demandez de payer le déficit, et évidemment, si on met un train de nuit, c'est un autre déficit qu'on doit payer, dans les solutions.

M. Rebello: Je n'ai pas dit ça. J'ai dit payer une part, une part du train. Moi, je pense que, si le ministre

est de bonne foi, il va comprendre que, si on paie une part du train, c'est évident qu'on va réduire le déficit, donc la part des autres États, mais c'est normal. Nous, on va en être aussi gagnants, là. Je peux vous dire qu'à la quantité de gens qu'il y a à New York, de pouvoir recevoir ces gens-là efficacement à Montréal, ça aura un impact économique majeur sur la ville de Montréal. Je pense que le ministre est en mesure de comprendre ça, là.

- **M. Hamad:** Et, sur la main-d'oeuvre, la complication des deux syndicats entre les deux, chaque fois qu'on traverse la douane, il faut changer les opérateurs, ça, ça prend une solution pour ça.
- M. Rebello: Ça, d'ailleurs, je retourne la question au ministre: Est-ce qu'il y a eu une rencontre avec le syndicat des Teamsters là-dessus? Parce que, moi, ils m'ont dit qu'ils étaient ouverts à discuter.
 - M. Hamad: Non, on n'en a pas eu, mais...
- **M. Rebello:** Ce serait peut-être le temps d'en organiser une.
- M. Hamad: L'autre élément: les travaux appartiennent au CN, et évidemment les investissements pour le CN.
- M. Rebello: Sur la voie ferrée? Bien, je pense que, dans les plans du ministère du Transport de 2003, là, dans l'étude, on nous montre, là, la voie du CN, du CP, deux possibilités d'investissement, soit qu'on investit sur une des deux. Bon, il y a des... il y en a une qui est plus courte que l'autre, il y a des investissements, donc je pense qu'il y a une décision à prendre, mais, dans les deux cas, on parle de 35 millions en monnaie de 2003. Donc, il y a un choix à faire par le ministère du Transport. D'ailleurs, je vous pose la question: Est-ce que vous aimez mieux la voie du CP ou du CN pour rentrer aux États-Unis?

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

- M. Hamad: En fait, c'est 35 millions, 50 millions ou 100 millions, là. Actuellement, la portion québécoise de l'ensemble du trajet de 11 heures, c'est 13 %, c'est une heure et quelques, là, mais tout l'ensemble de la voie, ça appartient aux Américains. Il faut être conscient de ça, là.
 - M. Rebello: C'est parce que, Mme la Présidente...
- La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de La Prairie.

M. Rebello: ...j'ai posé une question très simple au ministre. Quand on arrive au Québec de New York, là, on traverse la frontière, il y a deux manières de rentrer à Montréal — je pense que je ne donnerai pas un cours, là, sur la mappe au ministre du Transport — deux manières: par le CP ou le CN. Le CN, il rentre par le pont Victoria, puis le CP, il rentre par le pont Mercier. Il y a deux options dans son étude de MTQ de 2003. Laquelle il préfère? Ou il peut aussi répondre humblement qu'il va demander à ses fonctionnaires d'étudier la question puis d'avancer rapidement avant d'aller voir les gens d'Amtrak pour améliorer le service.

M. Hamad: Mais l'enjeu, il n'est pas là, là. L'enjeu, il n'est pas de choisir le CN ou le CP. L'enjeu, c'est qu'on peut investir sur 13 % de la longueur de la voie, mais est-ce qu'Amtrak ou le gouvernement américain, il va faire le même investissement? Parce que ça ne donne rien d'investir en haut, puis après ça on n'a pas aucun investissement de l'autre côté, au sud. Et ça, ça ne donne rien, là.

Et donc, en fait, nous, notre approche à nous, Mme la Présidente, elle est simple, c'est l'ensemble d'enjeux, et ils sont tous connectés un avec l'autre. On ne peut pas en régler un, enjeu, sans vraiment s'assurer que l'ensemble des enjeux sont là, et ça prend une solution globale de ça avant d'arriver, d'investir, payer un déficit qui est payé déjà par l'État de New York actuellement, augmenter le déficit parce qu'on augmente les services, donc il y a une augmentation potentielle de déficit, puis participer à tout ça sans avoir vraiment une assurance que le gouvernement américain, il va investir dans le prédédouanement. Parce que le prédédouanement, c'est une décision du gouvernement américain. C'est le Homeland Security, eux autres, qui décide. Et même, actuellement on voit que les États poussent pour avoir ça, mais ce n'est pas réglé. C'est un enjeu majeur. Il faut... Les autres enjeux, moi, je suis convaincu que les syndicats vont s'entendre ensemble pour la main-d'oeuvre, c'est moins important; mais, le prédédouanement, c'est l'élément clé.

Les investissements des deux côtés, actuellement, l'orientation des gouvernements actuellement, c'est investir dans la haute vitesse, et on parle d'un TGV au sud. Évidemment, on parle New York, Albany, Boston aussi, donc... mais il y a une fenêtre d'opportunité pour le gouvernement du Québec là-dedans.

Alors, nous, notre approche, c'est global, puis il faut que tout ça soit réglé ensemble. Il y a Amtrak, un joueur là-dedans, définitivement, mais il y a l'ensemble de l'aspect politique aussi, avec l'engagement du gouvernement fédéral d'investir dans les voies ferrées.

• (21 h 20) •

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

M. Rebello: Puis, bon, vous avez ouvert la porte par rapport à Boston. On sait que de ce temps-ci Montréal-Boston, c'est un sujet d'intérêt pour les Québécois. Donc, on a eu justement à l'effet... Je vais vous déposer une autre lettre, là, de... une lettre du gouvernement du Vermont, là, à l'effet qu'il y a un intérêt du gouvernement du Vermont d'aider au lien Montréal-Burlington, qui est après ça le lien vers Boston, hein, comme on le sait. Donc, il y a vraiment un intérêt de leur part, on va déposer la lettre. Puis, dans la lettre, ils disent qu'eux, ils sont à faire un portrait de la situation, ils appellent ça un «situation report», du Montréal-Burlington, O.K., puis ils demandent au gouvernement du Québec de faire la même chose pour voir c'est quoi, les difficultés, que ce soit syndical, ou des questions de financement, ou autres. J'aimerais savoir si le ministère du Transport est en train de faire sa part, là, le «situation report» au niveau du Montréal-Burlington, comme l'a demandé l'État du Vermont.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, en 1 min 30 s.

M. Hamad: Oui. La réponse, c'est oui. J'ai rencontré le secrétaire de transport de l'État de Vermont il n'y a pas longtemps, et on continue nos rencontres. Il y a des fonctionnaires qui se rencontrent aussi entre les deux départements. Et actuellement, nous, on essaie de s'insérer dans le comité des États de... Les États, en fait, ils ont un comité de transport, et on veut être comme un observateur, assister à leurs travaux. Il y a les trains, mais on veut voir ça globalement parce qu'il y a d'autres aspects de transport. On travaille dans ce sens-là.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va? Merci. Alors, nous allons passer à la partie ministérielle. M. le député de Huntingdon.

M. Billette: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je vais changer de sujet, on va passer du train à la motocyclette.

Document déposé

La Présidente (Mme Doyer): Pardon, pardonnezmoi. Je vais recevoir officiellement la lettre avant, parce qu'on le fait tout de suite, on ne veut pas oublier. Alors là, c'est le député... adressée au député François... oh! pardon, le député de La Prairie, par M. Thomas M. Salmon, du Vermont. Alors, à vous la parole.

M. Billette: Et c'est l'honorable député de La Prairie qui est mentionné sur la lettre.

La Présidente (Mme Doyer): Bien là, c'est... non, c'est le «representative».

M. Billette: On va changer de sujet, Mme la Présidente, je vais parler des motocyclettes. Donc, on passe du train à la moto. On sait qu'avec l'arrivée de l'été il y a plusieurs sports estivaux qui ressortent, on pense au bateau, mais un qui est très populaire, et de plus en plus par les baby-boomers, c'est la moto. Souvent, la moto est associée aux jeunes, aux groupes criminalisés des fois, mais il y a également une... qui est devenue maintenant une industrie touristique très importante pour le Québec.

On sait que c'est un dossier qui a fait couler beaucoup d'encre depuis quelques années, au niveau des assurances, des plaques d'immatriculation pour les motocyclistes. C'est une augmentation, je pense, qui était justifiée et justifiable par le fait que la proportion des montants qui étaient perçus sur les plaques d'immatriculation des motos étaient bien en deçà du pourcentage qui était payé par, malheureusement, les accidentés des différentes... des accidents, souvent responsables ou non responsables, tout dépendant des cas, parce qu'on sait qu'au niveau de la protection du motocycliste ou souvent des passagers également qui embarquent sur une moto c'est souvent difficile, voire même impossible, de ne pas subir de traumatisme... ou malheureusement il y a des décès parce que la protection est vraiment minime. Donc, les gens sont susceptibles à un impact de façon beaucoup plus facile, donc des séquelles qui s'ensuivent, souvent, sont souvent majeures, malheureusement pour les victimes, qu'ils soient responsables... mais souvent des cas ne sont absolument pas responsables, ils doivent conjuguer avec des véhicules lourds, que ce soient des camions lourds, des autobus,

plusieurs véhicules, donc avec toutes les choses de la route, d'où souvent la part beaucoup plus importante au niveau du coût des assurances.

Je pense que c'est... les motocyclistes se sont fait entendre. Je me souviens même, une fois, on était à Laval, dans le comté de votre adjoint parlementaire, le député de Chomedey, où on avait un congrès, les gens sont venus manifester. Et, je crois, M. le ministre, vous avez été à l'écoute des motocyclistes. Le dossier a évolué quelque peu au cours de la dernière année. Au moins de juin 2010, vous avez mis sur pied, vous avez créé une table qui regroupait les deux partenaires, principaux partenaires, soit la Société de l'assurance automobile du Québec d'un côté, dont je salue la présidente-directrice générale qui est avec nous ce soir, et également la fédération des clubs de motocyclistes du Québec, je n'ai pas leur terminologie exacte, mais les représentants pour les motocyclistes. Et l'objectif était noble et justifié, c'était de discuter d'une approche tarifaire pour que les deux parties puissent développer le dossier de façon concertée et que les gens aient une façon négociée de mettre en place les augmentations qui peuvent arriver.

En février dernier, donc voilà quelques mois, on a eu une excellente nouvelle: les deux parties, soit la Société de l'assurance automobile du Québec et la fédération des clubs de motocyclistes, en sont venues, on peut dire, à une entente où les partenaires ont exposé à ce moment-là des orientations qui vont guider les nouvelles hausses tarifaires au niveau d'assurances dans la... lorsqu'ils vont arriver pour réviser cette tarification-là.

Trois questions pour vous, M. le ministre. Donc, comme la dernière question, vous sortez votre crayon et votre papier... ou à moins que vous vous en souveniez. Premièrement...

Une voix: ...

M. Billette: J'ai été interrompu, Mme la Présidente. J'aimerais savoir les orientations qui ont découlé de cette entente-là qui a été dévoilée au mois de février, les prochaines étapes également à venir. Oui, on a une... les orientations qui sont faites, mais il y a des étapes, je pense, que les gens doivent continuer à travailler ensemble en parallèle, parce qu'au niveau de la motocyclette, oui, on parle beaucoup d'assurances, mais il y a également à travailler ensemble au niveau de la prévention, diminuer le nombre d'accidents. Et je voudrais savoir les actions qui guideront la Société de l'assurance automobile du Québec dans l'élaboration de cette proposition tarifaire là.

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

M. Hamad: Alors, d'abord, Mme Tremblay me dit: Il n'y a pas d'augmentation. Alors, c'est juste pour être clair, mais c'est la... Et d'ailleurs, aujourd'hui, ça tombe bien, il y a un article dans le journal. Je suis convaincu que le député de Gouin, il l'a vu dans ses recherches très intenses sur tout ce qu'on dit, tout ce qu'on fait. Et l'article, il dit qu'il y a les ventes des motos en hausse au Québec, et la première phrase: «L'entente conclue entre les motocyclistes et la Société de l'assurance automobile du Québec il y a près de deux mois réjouit aussi les vendeurs de motos.» Là, on parle d'augmentation de ventes de motos de 16 %, donc. Et ça, c'est un travail qui a été effectué par

Mme Tremblay et par M. Legault. C'est là l'importance des fois d'avoir des comités, travailler ensemble, essayer d'avoir des consensus puis essayer de régler les problèmes.

On se rappelle que les motocyclistes, ils n'étaient pas contents il y a plusieurs mois, ils l'ont manifesté, ils l'ont démontré, et nous sommes... nous avons décidé de s'asseoir autour de la table, de voir comment on peut travailler ensemble. Et finalement un travail remarquable par la société, nous avons réussi à avoir une entente, et évidemment sujette, cette entente-là, sujette après à l'analyse de l'état des finances et du fonds d'assurance de la SAAO.

Et le bilan routier, en même temps, il y a des bonnes nouvelles, c'est que le bilan routier s'est amélioré beaucoup. En fait, c'est 16 %, 17 %, lorsqu'on compare 2009 à la moyenne 2004-2008, donc ce qui amène la... c'est des conditions favorables à aller vers une entente, évidemment, avec les motocyclistes. Et on a convenu aussi, c'est convenu dans les deux parties de tenir compte du dossier de conduite motocycliste — ça, c'est important, dans le régime d'assurance — prévoir un accès graduel à la conduite des motos dites à risque et aussi... Ça, probablement que vous en faites, Mme la Présidente, les motos à risque.

La Présidente (Mme Doyer): Non, monsieur.

M. Hamad: Non? O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Je ne suis pas très à risque dans la vie.

M. Hamad: On veut vous garder avec nous, alors c'est mieux de ne pas en faire.

La Présidente (Mme Doyer): C'est pour ça que ça fait 17 ans que je suis députée. C'est juste ça, mon risque.

M. Hamad: Alors, vous ne prenez pas le «beau risque», vous, là. C'est ça?

La Présidente (Mme Doyer): Bien, ça ne m'intéressait pas tellement...

M. Hamad: Le «beau risque», le «beau risque» de... Je parle du «beau risque», là, je ne parle pas du risque de moto.

La Présidente (Mme Doyer): Le «beau risque» politique ne m'intéresse pas.

M. Hamad: C'est plus montagnes russes que ça, lui. Et je continue: tenir compte du plus grand risque que constitue la conduite d'une nouvelle motocyclette en prévoyant une tarification spécifique lors de toute acquisition d'une motocyclette et réévaluer l'accès à la classe de motocyclettes à circulation restreinte, laquelle prend de plus en plus d'importance.

Mais en fait l'histoire, c'est une belle histoire. C'est que les gens, les motocyclistes, ils ont trouvé qu'avec... Évidemment, la SAAQ, dans les conditions financières qu'elle était en 2004-2008, avait l'obligation de balancer, d'équilibrer son régime. Donc, la SAAQ a posé des gestes. Par la suite, nous avons discuté ensemble, et il y a des conditions favorables actuellement, surtout la diminution de 17 % de taux d'accidents qui permet d'améliorer le fonds, le fonds d'assurance, et cette amélioration-là nous

permet de travailler puis focusser. Finalement, celui qui a une mauvaise conduite, celui qui a un mauvais dossier, en général, doit payer. Celui qui prend un véhicule plus sécuritaire ou il a une conduite sécuritaire, bien, évidemment, il doit mériter aussi d'avoir une récompense dans ça.

Donc, nous prévoyons bientôt... Je vais laisser Mme Tremblay parler de la suite de ça, ce que nous avons l'intention de faire.

• (21 h 30) •

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, Mme la Présidente, donc, les suites du dossier. M. Hamad mentionne qu'effectivement, donc, pour les motocyclistes, on a convenu d'orientations. Il faut savoir que le 31 décembre 2010 est la fin du plan d'action des trois dernières années, où on avait, comme organisation, pour sécuriser le régime, travaillé sur trois axes: le bilan routier, les coûts du régime ainsi que le niveau des contributions d'assurance. Donc, le 31 décembre 2010 est la fin du plan de trois ans, et on avait convenu qu'à la fin de ce 31 décembre 2010 là on referait le point sur la situation financière du régime et on verrait s'il y avait des ajustements à apporter dans différentes classes de cotisants et de payeurs de primes sur le régime. C'est le cas des motocyclistes. On va faire l'exercice pour l'ensemble de nos cotisants et l'ensemble des gens qui paient des primes d'assurance à partir de nos données du 31 décembre 2010. Cet exercice-là, on... nos actuaires sont sur les tables à dessin actuellement, alors l'exercice est en cours.

Et la prochaine étape va être de déposer une proposition formelle d'ajustements au Règlement sur les contributions d'assurance, ce que la société va faire, devant un conseil d'experts. Alors, la réglementation, la loi nous demande, lorsqu'on ajuste la tarification d'assurance, de présenter notre proposition devant un conseil d'experts. Ce conseil d'experts là, qui est indépendant, qui va être nommé par le gouvernement, va analyser et regarder la recommandation de la Société de l'assurance automobile. va s'assurer que le principe d'équité... c'est-à-dire que chaque payeur de prime paie pour les coûts qu'il génère pour le régime. Donc, ce principe d'équité là entre les cotisants et les payeurs de primes, c'est un principe qui se doit d'être respecté. Donc, le conseil d'experts va regarder si on a respecté ce principe-là, va analyser le tout, va faire des consultations publiques — on prévoit que ces consultations publiques pourraient avoir lieu dès l'automne faire des recommandations finales à la société.

Le résultat visé en bout de piste est d'avoir un nouveau règlement, donc, avec des contributions d'assurance qui soient ajustées pour le début de saison des motos, qui est prévu pour le 1er avril 2012. Alors, c'est les prochaines étapes qui sont sur nos tables à dessin.

Et M. Îe député avait aussi une question à savoir quels étaient les actions et les principes qui allaient guider la Société de l'assurance automobile dans cette révision complète de la tarification d'assurance. Alors, je pense qu'on ne le répétera jamais assez, il y a un principe de base fondamental en assurance: chaque catégorie doit payer pour les coûts qu'elle génère pour le régime. Ce principe-là va être bon pour les motos, ce principe-là est bon pour les camions, ce principe-là est bon pour les véhicules de promenade. Alors, c'est un principe de base qu'on doit appliquer en assurance et qu'on va appliquer, qu'on va tenir compte dans notre révision de la tarification.

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

M. Billette: Merci beaucoup, Mme Tremblay, très intéressant, on pourrait presque appeler ça le collecteur-payeur, dans le fond, ou... Je pense que c'est une nouvelle qui va être bienvenue par plusieurs groupes, dont les motocyclistes. Et je pense que les... même le ministre, M. le ministre l'a confirmé tantôt, je pense qu'ils sont... qu'ils se réjouissent de la nouvelle.

Et je suis content de savoir, premièrement, que le bilan routier s'est amélioré de 17 %, d'un côté. Et, de l'autre côté, il faut toujours penser au niveau économique également, c'est 16 % d'augmentation des ventes cette année. C'est sûr que, demain, ils nous annoncent une belle petite tempête de neige, ça fait que malheureusement ils ne pourront pas utiliser nos routes du Québec, mais ils auront tout l'été pour le faire de façon très sécuritaire, pour leur propre sécurité et également la sécurité des passagers. Donc, je félicite beaucoup, sur ce dossier, Mme Tremblay et M. Legault, je sais que vous avez mis beaucoup d'efforts, et on voit les résultats qui en découlent.

En parlant des motocyclettes, souvent on associe l'image de la motocyclette aux jeunes, avec les bombes. Les jeunes, je vais vous dire, c'est devenu préocupant. Et pas juste en moto, Mme la Présidente, je pense que tout ce qui est véhicule moteur utilisant la route... Je pense que tout parent ou grand-parent ou... de famille pense toujours à un jeune lorsqu'il quitte au volant pour la première fois. Je suis sûr que ça a été votre cas, c'est le cas de plusieurs de mes collègues ici lorsqu'ils voient leur enfant... Ce n'est pas mon cas, toutefois, soyez rassurés, je n'ai pas d'enfant à l'âge de conduire. Mais c'est toujours un stress additionnel pour chaque parent lorsqu'on voit un jeune quitter avec la voiture pour une première fois ou sortir pour une première fois avec la voiture.

Heureusement, il y a des jeunes très responsables, mais, malheureusement... on a tous été jeunes une fois dans notre vie, et des fois on peut avoir certaines déviations. Donc, c'est souvent dangereux. Et c'est un point, aujourd'hui, dans le bilan routier que vous avez sorti, M. le ministre, qui est revenu. On lisait les fils de presse tantôt, encore on parlait beaucoup des jeunes, des décès sur les routes ou des accidents qui sont survenus aux jeunes. Et, si on pense aux jeunes, souvent c'est les jeunes de 16 à 24 ans. En 2009 — je n'ai pas les statistiques du rapport aujourd'hui - les jeunes ne détenaient que 10 % des permis de conduire, sur l'ensemble des citoyens et des citoyennes du Québec, et malheureusement — je dis malheureusement parce que c'est des gens souvent qui ont un avenir devant eux, qui sont dans l'âge d'apprendre — ils représentaient 25 % des accidents, dont plusieurs mortels. C'est un choc pour plusieurs familles, on en voit souvent. Et il n'y a pas une semaine, je pense, que les médias n'en font pas état, d'un accident, malheureusement, de jeunes qu'on perd sur nos routes. Chaque jeune qu'on perd, c'est un accident de trop, Mme la Présidente, c'est difficile comme société lorsqu'on perd nos jeunes de façon tragique.

Et il n'y a pas à s'inquiéter, ce n'est pas uniquement au Québec qu'on voit cette situation-là, c'est dans tous les pays industrialisés. C'est une situation qui se reflète un peu partout, et il y a différentes initiatives qui ont été mises de l'avant par le gouvernement, principalement au niveau de la législation. Il y a deux manières qu'on peut intervenir pour les jeunes, ou que ce soit pour les moins jeunes également, au niveau de la sécurité routière. Premièrement, on peut parler de législation. Donc, comme législateurs, M. le ministre en a parlé en introduction, il y a plusieurs choses qui ont été faites au cours des dernières années pour sensibiliser les jeunes.

Alors, on a parlé... vous avez parlé — rapidement — du zéro alcool pour les moins de 21 ans; le «car surfing», quelque chose qu'on ne connaissait pas voilà 10 ans, qui était devenu une mode, qu'on a dû malheureusement légiférer dans ce sens-là; les cours de conduite obligatoires; les amendes pour les grands excès de vitesse. Nous, on a encore des nouvelles modes qui s'en viennent. Je regardais encore les publicités de la Société de l'assurance automobile du Québec: les textos sont devenus maintenant une mode au volant, ce qui est très, très dangereux pour... que ce soient les jeunes ou les moins jeunes. Mais on voit souvent un jeune, il est là avec son téléphone, il tient le volant avec sa cuisse, et malheureusement il est distrait, et c'est souvent un risque augmenté d'accident à ce moment-là.

Donc, vous avez parlé beaucoup de législation, on a également le volet sensibilisation. J'aimerais connaître de la part du ministre, Mme la Présidente, qu'est-ce que son ministère, également Mme Tremblay, qui est présente, au niveau de la Société de l'assurance automobile du Québec, entendent faire pour améliorer cette situation? Et également connaître les mesures qui ont déjà été adoptées par le ministère des Transports du Québec, votre ministère, M. le ministre, pour essayer d'éviter ou de diminuer le triste bilan au niveau des jeunes, principalement ceux de 16 à 24 ans.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre.

M. Hamad: Ce que nous avons annoncé aujourd'hui, c'était le meilleur bilan depuis 60 ans, mais, dans cette annonce-là, il y avait une triste nouvelle quand même, c'est que le taux d'accidents mortels, de décès, en fait, pour les jeunes est toujours maintenu, est toujours inquiétant. C'était 26 %, 27 % à peu près de l'ensemble des décès de l'année 2010. Et, pour nous, ça a toujours été... parce qu'en plus, si on regarde les pourcentages, c'est 27 % du total des décès, mais ils représentent 10 % des détenteurs de permis. Donc, il y a un débalancement. On sait que les jeunes de 21 ans et 25 ans et moins, on a un problème important, et donc il faut agir.

Alors, ce qu'on a fait à date depuis 2007, on a plusieurs éléments qu'on a ajoutés: le resserrement des règles d'accès à la conduite, l'examen de conduite, les cours de conduite et l'entrée, la réintroduction des cours de conduite obligatoires; les sanctions plus sévères pour les courses de rue et le «car surfing». On a vu ça à la télé, là. On a mis, dans l'adoption du projet de loi n° 71, des mesures très sévères à ce niveau-là. Le zéro alcool, c'est tolérance zéro pour les 21 ans et moins. Et hausse des amendes pour les grands excès de vitesse et même les courses, aussi, les courses de rue. Ça, c'est les mesures qu'on a mises.

Le 4 avril, j'ai eu l'occasion d'annoncer avec Mme St-Cyr la campagne de publicité pour les jeunes, et c'était vraiment adressé pour les jeunes. On a décidé... On a remarqué d'ailleurs qu'il fallait aller sur leur terrain et parler leur langage et être dans leur milieu, au lieu d'envoyer juste un message d'adulte à l'enfant, qui n'est

pas nécessairement tout le temps bien reçu ou bien accueilli ou reçu, finalement.

Alors là, ce que nous avons fait, on a décidé d'aller par *Twitter*, par *Facebook* ou par *YouTube* pour permettre aux jeunes d'avoir ces messages-là. Et, en plus, à date, à ce jour, l'information que j'ai, je pense que c'est 40 000 visites, à peu près, dans *YouTube* depuis l'annonce, le 4 avril. Alors, c'est énorme, quand même, c'est beaucoup. Et donc on veut y aller davantage. La SAAQ s'est engagée, suite à ma demande, de rencontrer, de visiter tous les collèges une fois par année et de travailler avec les jeunes, et que les jeunes bâtissent eux-mêmes des projets de sécurité routière, et ça devient... avec des incitatifs qu'on va mettre en place, pour permettre aux jeunes eux-mêmes de faire la publicité, faire la promotion, faire la sensibilisation, un jeune auprès d'un autre jeune, à ce niveau-là.

Mme Tremblay me disait tantôt que, sur son budget de publicité annuel, 20 % de sa publicité, les campagnes publicitaires, 20 % des montants d'argent sont consacrés pour les jeunes de 21 ans et moins. Donc, on va aussi ajouter ces efforts-là, donc en plus la réglementation, la sensibilisation et aussi le niveau de publicité. Puis il y avait peut-être des activités de sensibilisation. Si vous voulez, peut-être, je vous laisserais ajouter, si vous allez en parler. Mme la Présidente, si vous permettez, consentement pour Mme St-Cyr ou Mme Tremblay? Mme St-Cyr. Consentement pour Mme St-Cyr ou Mme Tremblay?

• (21 h 40) •

La Présidente (Mme Doyer): Ah! bien sûr, bien sûr, bien sûr. Pardon, j'étais absorbée par autre chose. Pardon, Mme St-Cyr. Allez-y.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, peut-être simplement une couple d'exemples. M. le ministre a déjà évoqué la tournée dans les collèges, dans les cégeps. Il y a des activités qui sont déjà en milieu scolaire, il y a du matériel qui est disponible. À titre d'exemple, il y a une trousse, qui s'appelle Le pouvoir de tout changer, qui permet aux policiers qui font de justement amener les jeunes à réfléchir sur le fait que chacun, même s'il n'est pas conducteur, a le pouvoir d'influencer le cours des événements et d'éviter qu'un malheur se produise.

Il y a aussi ce qu'on appelle Bouclez-la, qui se fait en collaboration avec Opération Nez rouge, c'est un simulateur de tonneaux qui permet de justement sensibiliser les jeunes au fait que ne pas s'attacher, ça peut être mortel, qu'on peut passer à travers la voiture. Et nous avons aussi... M. le ministre a évoqué la campagne de sécurité sur la distraction, mais il faut dire que, depuis le 1er avril, tout début avril, la société est maintenant présente sur Facebook, YouTube et Twitter, et, durant les premières semaines, ce que nous allons faire, c'est plus observer et voir comment ça se déroule, mais l'idée, c'est non seulement d'utiliser les médias pour pousser de l'information, ce que les jeunes n'aiment pas vraiment, ils ne veulent pas qu'on leur pousse des choses, mais c'est vraiment pour développer une communauté d'intérêts, susciter et favoriser le partage de bonnes idées. Oui?

M. Hamad: En fait, j'aimerais ajouter aussi un projet qui a été un franc succès, Mme la Présidente, c'était un beau succès avant les fêtes, et même on a des demandes

additionnelles, c'est le Cool taxi. Et, le Cool taxi, en fait, ça, c'était une idée des trois pères, vous connaissez l'histoire des trois pères, malheureusement, les trois pères ont eu trois filles qui étaient accidentées de la route, et un accident très malheureux, en fait, pour les trois... pour trois filles, et les pères ont décidé de promouvoir la sécurité pour les jeunes, des mesures à mettre en place, et ils ont proposé une idée géniale. En fait, c'est un citoyen, je pense, de Montréal qui a communiqué avec les trois pères pour présenter cette idée-là d'avoir un Cool taxi, et, ce citoyen-là, son idée a été retenue, et nous avons travaillé avec l'industrie du taxi et nous avons mis en place le Cool taxi. Cool taxi, c'est quoi? C'est que souvent un jeune, quand il s'en va, il sort avec...

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, je vais devoir vous arrêter parce que votre temps est écoulé, même de 1 min 30 s.

M. Hamad: O.K.

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

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Je... Oui, ça se peut, ça aussi.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Sur le temps...

Une voix: ...

- La Présidente (Mme Doyer): ...est-ce que vous voulez que le ministre complète?
- M. Girard: Bien, s'il veut juste terminer, puis on le coupera pour demain.
 - La Présidente (Mme Doyer): Là-dessus...
 - M. Girard: ...
 - La Présidente (Mme Doyer): ...on équilibrera ça.

M. Hamad: Parce que c'est important, l'apport de ces trois pères-là, Mme la Présidente, pour notre société. Et la personne, aussi, qui a trouvé l'idée, c'est une personne de la région de Montréal. Alors, l'idée, c'était simple, en fait, c'est que, vous savez, des fois on donne de l'argent à nos enfants pour dire: Une fois que tu es sorti avec tes amis, bien prends donc un taxi puis reviens. Et des fois cet argent liquide, bien là, ça peut être dépensé pour un autre verre, peut-être un verre de trop, et finalement l'enfant, il n'a pas le moyen de revenir à la maison, et là... et c'est là qu'on peut avoir des problèmes, il peut prendre un «lift» avec quelqu'un qui, lui, a pris pas mal d'alcool, il peut avoir un accident. Cool taxi, c'est des coupons qu'on achète par l'industrie du taxi. Alors là, on achète des coupons, et les parents peuvent donner, ou les parents, ou les jeunes, ou même les adultes, les jeunes comme vous peuvent acheter ces...

Une voix: ...

M. Hamad: Elle ne l'a pas entendu, là, c'est... elle est très occupée. Alors, Mme la Présidente, des jeunes comme vous peuvent acheter les coupons de taxi, et ces coupons de taxi là, en fait, ça permet de... si vous sortez et vous ne voulez pas prendre votre auto, avec les coupons, on prend le taxi, et ça permet aux jeunes de revenir. Et, en passant, c'est un grand succès, et ça été... Les gens me disaient, l'industrie du taxi, qu'ils n'ont pas pu même fournir, tellement qu'il y a eu une demande assez importante pour ça. Et je veux rendre hommage aux trois pères, Mme la Présidente, ces trois pères-là que j'aime beaucoup, qui ont beaucoup d'initiative, beaucoup de coeur, beaucoup de générosité, c'est M. Rozon, M. Di Iorio et M. Méthot, pour leur collaboration, de mettre en place ce programme-là, et bien sûr la personne qui a eu la géniale idée du Cool taxi, la personne de Montréal. Voilà.

CTE-2 page 51

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

M. Girard: Oui. Mme la Présidente, j'aimerais aborder avec le ministre la question des signaleurs routiers. Vous savez qu'il y a eu deux tragédies qui sont survenues coup sur coup, qui ont coûté la vie à deux signaleurs routiers, l'un qui est décédé lorsqu'un automobiliste a foncé sur lui alors qu'il se trouvait sur le chantier de la route 117, à l'entrée du parc de La Vérendrye. Une deuxième, mère de quatre enfants, qui a été heurtée de plein fouet par une automobiliste qui à indiqué qu'elle n'avait pas remarqué le panneau d'arrêt. La signaleuse se trouvait sur un chantier de la route 104, à La Prairie. Puis, dans les jours qui ont suivi, M. le ministre, le conjoint de la signaleuse qui est décédée, Mme Charbonneau, a indiqué que sa conjointe lui avait indiqué qu'elle avait peur, que la signalisation du chantier où elle travaillait était dangereuse. Moi, j'aimerais savoir de la part du ministre quelle compagnie effectuait les travaux sur la route 104 le jour du décès de Mme Charbonneau.

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

- **M. Hamad:** On va le trouver. On va demander à la sous-ministre responsable de... En attendant, vous pouvez peut-être poser...
- M. Girard: ...la nature des travaux, également, qui se déroulaient sur cette route-là. Et j'aimerais savoir également: est-ce que le... Il a dû y avoir rapport à la CSST. Est-ce que le rapport est terminé, sur les causes de l'accident? Est-ce que le ministre ou le ministère en ont pris connaissance? Et est-ce qu'il y a une réflexion qui a été entamée par le ministère suite à ce tragique événement, concernant ce qui s'est passé sur ce chantier? Je voudrais avoir des réponses là-dessus.
- M. Hamad: Oui. Alors, dans vos... Plusieurs réponses. On va trouver les solutions côté technique. Mais c'est clair pour nous que, suite à ces accidents-là et suite à... Le signaleur, il s'appelle M. Dion, si ma mémoire est bonne...

Une voix: Dionne.

M. Girard: Dionne.

M. Hamad: Dionne. Alors, Jean-François Dionne. M. Dionne qui nous a écrit à plusieurs reprises. On l'a rencontré au bureau à plusieurs reprises...

M. Girard: ...votre attaché politique, oui.

M. Hamad: ...et je pense qu'il a écrit à plusieurs... rencontré aussi le ministère ou avait plusieurs préoccupations et plusieurs solutions. Nous sommes en train de regarder tout ça ensemble. Évidemment, il y a le rapport d'accident. Par la suite, les éléments de mesure qu'on a, les feed-back que nous avons des directions territoriales sur le travail des signaleurs et de quelle façon qu'on peut améliorer la sécurité. D'abord, on a, dans le projet de loi n° 71... D'ailleurs, juste après l'accident malheureux, nous avons adopté un article pour doubler les amendes sur les chantiers de construction. On est conscients que ce n'est pas la solution. Mais évidemment c'est toujours plusieurs mesures qu'on doit mettre en place. La dernière rencontre avec M. Dionne, je pense, c'était le 31 mars dernier. Alors, il n'y a pas longtemps, nous l'avons rencontré. Peutêtre, je vais laisser Mme Leclerc, Anne-Marie Leclerc, l'ingénieure Leclerc, qui est sous-ministre adjointe de... donner quelques réponses supplémentaires.

M. Girard: Allez-y.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Mme la Présidente...

M. Girard: Oui, consentement.

La Présidente (Mme Doyer): Un instant. Avant de demander... Bien, avant, je comprends que vous m'accordez le consentement?

M. Girard: Oui, oui.

La Présidente (Mme Dover): Avant, je vais devoir vous redemander si vous consentez à continuer, idéalement, idéalement, à 10 h 10, ce soir. Parce que, si on fait ça et qu'on est capables de faire diligence demain, on ne siégerait pas jeudi soir. C'est aussi simple que ça. C'est le choix que vous avez. Alors, est-ce que, M. le député de Gouin, vous consentez?

M. Girard: Une suspension, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Doyer): Une petite suspension?

M. Girard: Oui.

La Présidente (Mme Dover): Petite suspension. Vous pouvez peut-être vous... Je vais suspendre deux, trois minutes.

(Suspension de la séance à 21 h 50)

(Reprise à 21 h 55)

La Présidente (Mme Doyer): Nous reprenons nos travaux, et il y a une entente pour terminer ce bloc-là.

M. Girard: ...je pense que madame voulait prendre la parole pour répondre à mes questions.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà. Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjoint, Infrastructures et Technologies. Effectivement, les accidents sur les chantiers routiers, qu'ils soient avec des travailleurs ou avec des signaleurs, comme tel, c'est toujours des éléments qui nous préoccupent. Depuis le début des années 2000, on a des plans d'action qu'on met en place régulièrement, et, dans ce cas-ci particulier, M. Dionne, qu'on a rencontré, nous a amené une série de suggestions qui sont aussi intéressantes les unes que les autres pour améliorer la sécurité du travail du signaleur de chantier.

Alors, on a évidemment travaillé avec lui sur chacune des propositions qu'il nous a faites. On les a regardées en groupe avec l'ensemble de nos directions territoriales pour essayer d'apprécier la faisabilité de chacune des mesures et, l'année prochaine, sur nos chantiers, on va tester en pilote certaines propositions qu'il nous a faites pour essayer de voir l'efficacité. Mais il y a déjà des mesures qui sont en cours. Il y a des mesures additionnelles qu'on va prendre, parce qu'on se requestionne tous les ans, après les chantiers, pour essayer de voir comment on peut améliorer cette sécurité de certains types de travailleurs; dans ce cas-ci, il s'agit des signaleurs.

Parmi les éléments qui nous avaient... qui ont été soumis à notre attention, il y avait notamment cet enjeu-là des amendes sur les excès de vitesse ou les dépassements de la vitesse sur les chantiers, et ça, ça a été réglé, là, tout récemment par les projets de loi que vous avez vus.

M. Girard: Je comprends ça, là, il y a eu un élément où on a augmenté les amendes dans le cas où on ne respecte pas la limite de vitesse sur les chantiers. Cependant, il y a eu deux morts. Dans le cas du décès, là, de Mme Charbonneau, elle a indiqué qu'elle... la signaleuse, là, elle avait peur, puis que la signalisation du chantier était déficiente. Alors, est-ce que le ministère a fait une analyse de cet accident-là? Et je veux savoir qui a autorisé le fait qu'il n'y ait qu'une seule signaleuse sur la route 104, à La Prairie. Est-ce que c'est le ministère des Transports qui a autorisé le fait qu'il n'y ait qu'une seule signaleuse? Et quelle analyse et quel bilan avez-vous faits suite au décès de madame?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Je n'ai pas les détails de l'analyse de ce chantier de la route 104, M. le député. Si vous permettez, Mme la Présidente. M. le député, je n'ai pas ces détails-là, je faisais état des rencontres qu'on avait eues pour améliorer la situation globale dans l'ensemble des signaleurs sur les chantiers, parce qu'il y a l'ensemble des événements qui peuvent survenir sur les chantiers. Maintenant, je vais repasser la parole à...

M. Girard: Parce que je suis...

La Présidente (Mme Doyer): Un instant! Oui, M. le député de Gouin.

M. Girard: Je suis étonné, parce que là vous avez eu, là, dans deux cas, des décès. C'est des circonstances qui sont tragiques, et j'aimerais avoir des réponses, là.

Quelle analyse a été faite au niveau du ministère des Transports suite à ces deux décès-là? Est-ce que la signalisation était adéquate? Quelle leçon tire le ministère? Moi, j'aimerais avoir des réponses précises, là.

Il y a eu une dame qui était mère de quatre enfants, qui avait dit à son mari la veille que ce n'était pas sécuritaire. Alors, qui au ministère a autorisé le fait qu'il n'y ait qu'une seule signaleuse sur la route 104, à La Prairie? Puis quel bilan avez-vous fait de ça? Puis quels correctifs allez-vous apporter? Puis, l'événement ne s'est pas passé il y a quelques jours, l'événement s'est passé l'automne dernier. Il me semble qu'il aurait dû y avoir une analyse de la part du ministère.

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

M. Hamad: Si je comprends bien Mme Leclerc...
l'ingénieure Leclerc me dit qu'actuellement il y a un
rapport de CSST en préparation. Donc, il va y avoir une
analyse, je suppose, de l'accident avec les détails. Alors, le
coroner aussi est impliqué, alors il y a un rapport de coroner.
Donc, une fois qu'on reçoit ça, moi, je n'ai aucun problème
de vous soumettre une copie de tout ça.

Mme Leclerc (Anne-Marie): ...

- La Présidente (Mme Doyer): Mme Leclerc, on ne vous entend pas.
- M. Hamad: En attendant... en attendant, évidemment on continue à bouger puis à améliorer les conditions. Mais, pour ce cas-là, avec plaisir, une fois qu'on le reçoit... C'est quand on prévoit recevoir ça, à peu près?
- Mme Leclerc (Anne-Marie): Ça n'a pas été annoncé comme tel.
- M. Hamad: O.K. Mais c'est... On prend l'engagement qu'une fois qu'on a ces rapports-là...

 (22 heures) •
- M. Girard: Mme la Présidente, il y aura donc rapport du coroner, rapport de la CSST sur l'accident, et le ministre va faire, une fois qu'il sera déposé, faire parvenir aux membres de la commission les deux rapports en question. C'est ce que...
- M. Hamad: Je prends l'engagement, Mme la Présidente.
- M. Girard: C'est ce que je comprends de sa réponse. Mais...
- La Présidente (Mme Doyer): Alors, je... nous prenons ça en note, le rapport de la CSST et le rapport du coroner qui seront déposés à la commission officiellement.
- M. Girard: Et, moi, j'aimerais... Les plans de signalisation sur les chantiers, qui les autorise, et quels sont les critères qui font en sorte que vous décidez de recommander un seul signaleur ou deux signaleurs sur un chantier.
- Et, ma deuxième question, pouvez-vous me comparer ça avec les travaux qui sont effectués par Hydro-Québec? Est-ce qu'il y a... À chaque fois qu'il y a des travaux

effectués par Hydro-Québec sur des routes, il y a deux signaleurs, et pourquoi ce ne serait pas le cas pour les chantiers du MTO?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Mme la Présidente. Alors, il y a effectivement différents types de chantiers routiers, alors différents usages de signalisation qui sont utilisés sur les chantiers routiers au Québec. Il y a des chantiers fixes, qui déclenchent un certain type de signalisation, donc ce n'est pas le même type de signalisation qu'on retrouve par exemple sur des chantiers d'Hydro-Québec, qui sont des chantiers qui sont temporaires et qui sont ce qu'on appelle aussi des... ou qui peuvent être des chantiers mobiles.

Ce qu'il faut savoir, c'est que les planches de signalisation types sont disponibles dans tous les... dans les normes du ministère des Transports, donc il s'agit du tome V sur les normes de signalisation. C'est prédéterminé en fonction des situations, des circonstances qui peuvent se retrouver. Il y a un certain nombre d'analyses qui doivent se faire pour chacun des chantiers, parce que vous comprendrez que la configuration géométrique de la route n'est pas la même d'un secteur à l'autre.

Alors, les planches types nous servent de guide et d'aide à la prise de décision de ces mesures de signalisation là. Et c'est visé par des ingénieurs qui ont des... je dirais, des compétences particulières en signalisation et en circulation, en gestion de la circulation. Donc, chaque chantier est un chantier particulier qu'on se doit d'analyser de façon spécifique à partir d'un gabarit de normes et d'exigences techniques qui sont prédéterminées.

M. Girard: Mais, dans le cas de l'incident sur la route 104, à La Prairie, il y avait une seule signaleuse. Pourquoi?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Vous me permettez, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Vous me permettrez de ne pas revenir sur cet accident spécifique là, puisqu'il y a une analyse de la CSST qui est en cours et une enquête du coroner. Donc, je préférerais, si vous voulez, garder une certaine réserve. Par ailleurs, ça ne nous empêchera pas d'apporter dès l'année prochaine des modifications à certains éléments qui sont propres à augmenter la sécurité des signaleurs.

M. Girard: Je comprends, il y a une enquête du coroner, enquête de la CSST; mais il me semble, il me semble, lorsqu'il y a un décès, dans ce cas-ci un accident, que le ministère immédiatement, compte tenu des nombreux chantiers qu'il y a à travers le Québec... il me semble qu'on devrait procéder à une analyse assez rapidement de ce qui s'est passé sur le chantier, tirer un certain nombre de conclusions et mettre en application immédiatement des mesures pour éviter que de tels incidents se reproduisent sur d'autres chantiers. Il me semble qu'il y a là une responsabilité.

Et, moi, j'aimerais savoir quelle analyse... Je ne comprends pas pourquoi on refuserait de nous donner des informations sur l'analyse qui a été faite par le MTQ suite au décès de cette dame. Il me semble que c'est... ou des détails sur le chantier en question. Il me semble que vous avez dù vérifier qui était la compagnie, qui a autorisé le plan, que s'est-il passé, puis quel bilan vous tirez de ça. Parce que, s'il s'avérait qu'il n'y a pas eu de modifications immédiates, vous n'avez pas tiré des leçons, il pourrait y avoir malheureusement sur d'autres chantiers au Québec d'autres incidents comme ça. Il y a une responsabilité du ministère d'agir rapidement. Et c'est ça, le sens de ma question.

M. Hamad: En fait...

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

M. Hamad: Je comprends le député de Gouin, mais la prémisse du député de Gouin, c'est que le fait qu'il y en avait une, signaleuse, ce n'était pas suffisant. C'est cette prémisse de base que vous faites. Et...

M. Girard: Je pose des questions.

M. Hamad: Oui, mais vous basez toute votre logique sur ce point-là, qui est très important. Maintenant, dans le ministère, ma compréhension — parce que je ne suis pas impliqué dans ce dossier-là particulièrement, ça relève du ministre délégué — mais la question qu'il faut se poser: Est-ce que... ce que le coroner puis la CSST doivent suivre? Nous avons des procédures déjà établies, tome V, qui disent exactement: Tel type de chantier, voici le type de signaleur qu'on va utiliser. Et cette procédure-là a fonctionné partout.

Maintenant, la question qu'on doit poser, et le ministère la pose: Est-ce que, dans ce cas spécifique là, une signaleuse, c'était suffisant? Et, cette personne-là, est-ce qu'elle était dans le cas... est-ce qu'elle a respecté les principes de sécurité? Est-ce que l'entrepreneur a respecté la signalisation de sécurité? Est-ce que le conducteur n'a pas respecté aucun signal puis il a vraiment causé un geste irresponsable? Finalement, il a fauché la madame. Alors, il y a plein de questions à ce niveau-là. Ça, c'est des questions légales.

Maintenant, je vais laisser plutôt décrire un petit peu la procédure du tome V qu'on utilise pour... Mme Leclerc, pour les signaleurs, puis après ça vous pouvez revenir avec votre point.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Merci. En fait, dans ces circonstances qui sont dramatiques comme ça, particulièrement quand il y a des accidents, mais même quand il y a quelque incident que ce soit, on se requestionne. On vérifie si la signalisation était celle qui était... si la signalisation présente était celle qui devait être sur le chantier. Donc, il y a toute une mécanique qu'on met en place. Et, oui, pour répondre à votre question, on se questionne de façon assez systématique à chaque fois qu'il y a un incident, quel que soit l'effet de l'accident en question.

Dans ce cas-là, on a effectivement vérifié si la signalisation était adéquate. Il semble qu'elle l'ait été. Donc, il faut aller plus loin dans la recherche de...

M. Hamad: De causes.

Mme Leclerc (Anne-Marie): ...de causes de l'accident comme telles, parce que malheureusement ce sont souvent des assemblages ou des combinaisons de causes différentes les unes des autres qui font en sorte que l'incident se produit. C'est toujours malheureux. Ça nous amène toujours à nous questionner, à nous requestionner: si on avait posé tel ou tel autre geste qui seraient des nouveautés ou des innovations, est-ce qu'on aurait pu réduire le risque? Alors, c'est ce qu'on cherche à faire de façon systématique, réduire le risque.

Maintenant, dans le cas qui vous... dont on parle aujourd'hui, je ne suis pas capable, je ne suis pas en mesure aujourd'hui d'identifier précisément, exactement et avec une précision, là, marquée qu'est-ce que... qu'est-ce qui est arrivé et pourquoi c'est survenu. On a toujours un suivi de ces éléments-là. Alors, quand les causes ne sont pas claires au premier abord et qu'elles ne sont pas explicites au premier abord, on suit toujours l'analyse des causes des accidents par nos différents partenaires, CSST et coroner. Mais je vous assure que c'est un suivi très serré qu'on fait, puis, à chaque... dès qu'on a une idée pour améliorer la sécurité des travailleurs et réduire un risque d'accident sur un chantier, on prend toujours les mesures adéquates.

La Présidente (Mme Doyer): Alors...

 $\begin{tabular}{ll} \textbf{M. Girard:} Dans quels cas vous exigez deux signaleurs? \end{tabular}$

Mme Leclerc (Anne-Marie): Ça dépend des distances de visibilité. Je vais vous faire une réponse, si vous me permettez, là...

La Présidente (Mme Doyer): Elle va devoir être courte, puis je pense que votre... la personne à votre droite veut parler aussi. Allez-y.

Une voix: L'autre droite.

La Présidente (Mme Doyer): À votre droite.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Bien, vous avez un bras droit et un bras gauche.

Mme Leclerc (Anne-Marie): M. Morin?

La Présidente (Mme Doyer): À votre droite. C'est bon.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Alors, il y a toujours un suivi. Dans quels cas? Ça dépend des distances de visibilité de la route, donc comment les usagers peuvent voir les signaleurs ou pas, puis ça dépend de la longueur du chantier, puis ça dépend de la vitesse, quand c'est des chantiers mobiles, aussi. Donc, il y a une série de facteurs qui nous amènent à avoir deux signaleurs ou plus.

M. Girard: Et au niveau de l'habillement, par exemple de la visibilité, bon, au niveau de... les normes relatives, là, aux signaleurs, au niveau de l'habillement

obligatoire ou les... est-ce que c'est des choses que vous regardez? Parce que...

Mme Leclerc (Anne-Marie): Oui, c'est des choses qu'on remet en question.

M. Girard: ...au-delà de... au-delà des décès des deux signaleurs, là, pour avoir eu l'occasion d'échanger avec quelques... disons des signaleurs, régulièrement il leur arrive, sur certains chantiers, d'avoir des craintes quant à leur sécurité, donc... dont les deux décès, qui ont été largement médiatisés. Mais il reste qu'ils ont des inquiétudes, que parfois, au niveau de leurs conditions de travail, il y a des questions qui se posent. Et je suis convaincu que M. Dionne a eu l'occasion de vous en parler. Je suis convaincu que, si le ministre avait l'occasion de le rencontrer, il se poserait aussi un certain nombre de questions.

Je pense qu'il y a une réflexion importante à mener au ministère parce qu'il y a beaucoup de signaleurs qui ont des inquiétudes sur leur sécurité sur les chantiers. Il est arrivé deux incidents malheureux, mais je pense qu'il y a une réflexion à faire là-dessus, et, compte tenu du nombre de chantiers qu'il y a au Québec, il faudrait agir rapidement et ne pas attendre 18 à 24 mois avant d'apporter des correctifs. Je pense que la sécurité de tous ceux et celles qui oeuvrent sur des chantiers au Québec est fondamentale et importante, peu importe le poste qu'on occupe.

• (22 h 10) •

La Présidente (Mme Doyer): Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Mme la Présidente, je voudrais vous rassurer tout de suite, on n'attend pas 18 à 24 mois, on agit dès qu'on a une nouvelle idée, dès que... on agit... on a quelque chose qu'on veut traiter.

Vous avez mentionné les habillements. Effectivement, on est en train de requestionner l'habillement. Vous avez vu apparaître chez nos surveillants routiers des nouvelles vestes avec des nouveaux équipements de rétroréflexion, donc on les voit beaucoup mieux. Parce qu'en fait, dès qu'on est... outre les chantiers routiers, vous avez raison aussi, dès qu'on a à intervenir sur une route en circulation, il y a toujours un risque, et ce qu'on cherche à faire de manière systématique, c'est de réduire ce risque-là pour tous les intervenants qui ont à agir soit en surveillance... Nos patrouilles routières, qui font du service à l'usager, du service en temps réel à l'usager, on a tout refait la signalétique de leurs équipements, et on le fait de façon systématique.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, Mme Leclerc. Merci, mesdames messieurs.

J'ajourne les travaux de la commission au mercredi 20 avril, après les affaires courantes, pour la poursuite de l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports. Bonne soirée.

(Fin de la séance à 22 h 11)