



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 20 avril 2011 — Vol. 42 N° 3

Étude des crédits du ministère des Transports (3):
volets Transports et Voirie

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 20 avril 2011 — Vol. 42 N° 3

Table des matières

Transports	1
Discussion générale (suite)	1
Document déposé	4
Document déposé	29
Voirie	41
Discussion générale	41

Intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

M. Sam Hamad
M. Guy Ouellette
M. Nicolas Girard
M. Pierre Reid
M. Stéphane Billette
M. Janvier Grondin
M. Patrick Huot
M. Norman MacMillan
M. Gilles Robert
M. André Villeneuve
M. Émilien Pelletier

- * M. Joël Gauthier, Agence métropolitaine de transport
- * Mme Nathalie Tremblay, Société de l'assurance automobile du Québec
- * Mme Johanne St-Cyr, idem
- * M. Jacques Filion, ministère des transports
- * M. André Caron, idem
- * Mme Chantal Gingras, idem
- * Mme Anne-Marie Leclerc, idem
- * Mme Stéphanie Cashman-Pelletier, 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 mercredi 20 avril 2011 — Vol. 42 N° 3

Étude des crédits du ministère des Transports (3) : volets Transports et Voirie*(Onze heures vingt minutes)*

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, bonjour. Je vous rappelle que nous procéderons à une discussion... Oh, pardon! À l'ordre, s'il vous plaît! Ce qui n'est pas dénué d'importance. 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

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports, dont le volet Voirie, pour l'année financière 2011-2012.

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

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. Mme Ouellet (Vachon) est remplacée par M. Robert (Prévost).

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Je vous rappelle que nous procéderons à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes maximum, incluant les réponses du ministre, et que nous mettrons aux voix les crédits quelques minutes avant la fin du temps imparti à leur étude. Étant donné notre suspension d'hier en fin de soirée et puisque nous avons débuté nos travaux à 11 h 20, nous... il y a une entente de consentement pour que nous poursuivions la séance au-delà de l'heure prévue, c'est-à-dire jusqu'à 13 h 23. Par ailleurs, afin de favoriser le plus grand nombre d'échanges, je vous invite, dans la mesure du possible, à formuler des questions et des réponses brèves.

Discussion générale (suite)

Nous poursuivons sans plus tarder, un nouveau bloc de 20 minutes du groupe ministériel. Qui me demande la parole? M. le député de Chomedey, la parole est à vous.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Il semblerait, Mme la Présidente, à écouter parler mes collègues, que vous venez de prononcer le mot magique, le mot «Chomedey», parce qu'il semblerait... Hier, dans l'enceinte de l'Assemblée nationale, les oreilles m'ont silé pas mal toute la veillée, Mme la Présidente. J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt vos travaux, et, avec les médias électroniques, mes collègues m'ont permis de suivre aussi ce qui se passait en commission.

Mme la Présidente, ce matin, d'entrée de jeu je voudrais aborder avec vous et avec M. le ministre le dossier du métro de Montréal. On sait que, le métro de Montréal, ça fait plusieurs années qu'on en entend parler et on sait aussi que le métro de Montréal, c'est une infrastructure qui est très, très, très utilisée dans la région métropolitaine, on parle d'au-dessus de 235 millions de passagers, mais on sait aussi que le métro de Montréal doit renouveler sa flotte. Et vous vous souvenez, Mme la Présidente, que, suite à ce renouvellement de flotte, parce qu'on se souviendra

que l'ouverture du métro de Montréal, en avril 1966... Les plus jeunes ne s'en souviendront pas, je pense que le député de Gouin ne se souviendra pas de l'ouverture de Montréal. Bien, je vous dirai, Mme la Présidente, que j'ai eu la chance d'essayer le métro de Montréal dans les premières journées. Je n'avais pas d'habit-cravate, je me souviens qu'on était habillés... on allait avec nos parents dans le métro de Montréal pour faire un tour de métro. C'était une récompense qu'on avait si on était gentil. Et, dans ces années-là, nous étions neuf enfants chez nous, et vous savez que faire un tour de métro, c'était une récompense assez particulière, et j'en ai gardé des très bons souvenirs. Sauf que les wagons du métro de Montréal ont besoin d'être renouvelés.

On se souviendra aussi de tout ce qui s'est dit et tout ce qui s'est fait et on se souviendra de la décision gouvernementale, le projet de loi du mois d'octobre, l'an dernier. J'assistais avec le ministre, Mme la Présidente, le 22 octobre dernier, à la signature du contrat du métro de Montréal, et on s'en souvient parce que ça s'est fait dans une des stations, et il y avait à cette occasion beaucoup de gens sur les lieux, et tous les gens étaient très heureux de la décision gouvernementale, du projet de loi et de la signature du contrat du métro. On se souviendra aussi, Mme la Présidente, qu'à cette occasion... je me souviens avoir entendu le ministre, que, dans les 30 prochains mois à partir de la conférence de presse — donc il nous reste un peu moins de 24 mois — il y aurait une évolution dans le dossier et qu'on verrait le renouvellement... des nouvelles voitures de métro.

J'aurai une question qui touche le métro de Montréal et après, Mme la Présidente, avec votre permission, c'est sûr que je vais vouloir venir à Laval, parce que nous avons un «success story» à Laval avec les trois stations de métro, mais je pense qu'on est dus pour un prolongement, puis j'aimerais bien ça qu'on puisse venir connecter avec une des lignes oranges. Et j'aurai, avec votre permission, Mme la Présidente, à demander à M. le ministre où est-ce qu'on en est rendu.

Mais ma première question touche le métro de Montréal, les derniers développements dans le dossier du remplacement des wagons. Où est-ce qu'on en est? Est-ce que tout se déroule selon les échéanciers? Est-ce que les Montréalais seront en mesure, tel que le ministre l'a mentionné lors de la signature du contrat, en octobre dernier, de rouler dans des nouvelles voitures?

Vous savez, Mme la Présidente, quand il a été question du remplacement des wagons pour les trains, au niveau de l'AMT, ça a été tellement bien reçu dans la population. Et c'est tellement différent, la nouvelle technologie au niveau des trains, que je pense que tous les Montréalais ont très hâte de rouler dans les nouvelles voitures de métro. Et je vous demanderais, Mme la Présidente, que le ministre nous actualise sur les derniers développements dans ce dossier.

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

M. Hamad: Merci, Mme la Présidente. Bon matin. Je voudrais saluer mes collègues présents ici et je voudrais saluer particulièrement la présence de M. Joël Gauthier, qui est le P.D.G. de l'AMT. On a demandé sa présence hier, et, comme j'ai mentionné, il y avait une audience publique qui était prévue depuis des mois, et c'est pour consulter son plan stratégique, une pièce importante pour l'AMT. Et, M. Gauthier, il est accompagné avec M. Pierre-Luc Paquette et Mme Martine Rouette. Ils sont les trois derrière moi. Alors, si on est toujours ouverts, si le député de Gouin a n'importe quelle question pour l'AMT, ça nous fait plaisir de donner toutes les réponses, s'il n'y a pas déjà eu les réponses.

Maintenant, pour mon collègue député de Chomedey, je vais le remercier pour d'abord travailler avec nous comme adjoint parlementaire. Il fait un travail impressionnant, un travail intéressant.

Alors, le métro de Montréal, quand il a été construit, définitivement, le député de Chomedey en parlait, c'était une fierté pour Montréal. Et, le métro de Montréal, dans les années soixante, c'était une signature de Montréal. Et d'ailleurs ce qu'il est intéressant de voir, c'est que, le métro de Montréal, la conception technique du métro de Montréal a été faite dans le temps pour avoir une ville de 7, 8 millions d'habitants, alors donc il a été conçu beaucoup plus large que la majorité des métros dans le monde. Aujourd'hui, c'est un avantage, parce que les tunnels sont plus grands, et donc ça permet d'avoir des meilleurs travaux d'entretien, de suivi. Et le métro de Montréal connaît un bon succès, et ça mérite toute l'attention du gouvernement du Québec.

En fait, imaginez, Mme la Présidente: à tous les jours, il y a 700 000 Québécois qui se déplacent dans le métro de Montréal et qui parcourent... et, à chaque année, il y a 65 millions de déplacements par année. C'est 10 fois la population... c'est à peu près neuf fois la population totale du Québec qui se déplace dans le métro annuellement.

Et d'ailleurs la flotte du métro de Montréal, c'est la deuxième plus vieille flotte au monde. Et la première, c'est en Argentine, elle est encore en bois. Alors, c'est la deuxième plus vieille flotte au monde, c'est à Montréal, et il fallait prendre une décision rapidement pour remplacer les wagons de métro, qui datent en fait des années soixante et une autre vague qui est des années soixante-dix. Et vous vous rappelez, Mme la Présidente, que nous avons pris la décision, comme gouvernement, d'amener un projet spécial. C'est une situation très rare qu'on dépose un projet spécial. On voulait l'adopter dans une journée et, après les débats parlementaires, nous avons réussi à adopter le projet de loi dans une journée. Et, pour nous, ça a été un grand succès, bien sûr, parce que ça a permis de donner, créer de l'ouvrage, des emplois partout au Québec, dans votre région, Mme la Présidente, dans la région du député de Gouin, c'est-à-dire dans Montréal, et sur la Rive-Sud de Montréal, dans Sorel-Tracy et partout au Québec, évidemment des emplois très importants.

● (11 h 30) ●

La valeur des wagons, et on revient là-dessus, c'étaient 468 wagons, l'achat, avec un prix unitaire de 2 640 000 \$ par wagon, et ce qui donnait une évaluation de 1,2 milliard pour l'achat des wagons. Mais, comme on sait que le métro de Montréal, ce n'est pas juste des wagons, c'est aussi des installations, soit des installations électriques, soit des installations... bien sûr des garages d'entretien, des

garages d'entreposage, des chemins de fer à entretenir, et bien sûr il y a tout le système de communication. Donc, le projet global est actuellement... tel que l'évaluation de la Société de transport de Montréal, la valeur totale, c'est 2 482 000 000 \$.

Et, vous savez, tout ça s'inscrit dans une stratégie gouvernementale. En 2006, on a mis en place notre stratégie gouvernementale pour le transport collectif, où on visait deux objectifs, et en 2006 tout le monde nous disait que nos objectifs étaient très ambitieux. En fait, on visait augmenter l'achalandage de 8 % dans ces années-là, et nous sommes très fiers aujourd'hui de le dire... La stratégie, c'était 2006 à 2011. Aujourd'hui, nous sommes très fiers de dire: Nous pensons qu'en 2011 nous allons atteindre pas 8 % ni 15 %, c'est 20 % d'achalandage, grâce au travail... bien sûr à l'AMT qui, lorsqu'on voit l'évolution de l'Agence métropolitaine de transport depuis quelques années à Montréal, avec l'ensemble des travaux, l'amélioration des services, c'est un facteur important pour l'AMT, la ponctualité. Et aussi, vous savez, au Québec, on a une température assez dure, et évidemment elle est dure envers le transport en commun, elle est dure envers les trains, et malgré tout nous avons une agence qui travaille très bien, augmente son achalandage, augmente son positionnement, améliore la qualité des services et investit dans la bonne place.

Je prends l'exemple du train de l'Est, le train de l'Est qui passe dans le comté de mon collègue le député de Gouin, je pense. Il passe dans le comté, hein? Non? À la limite. À la limite, c'est ça, deux stations, mais il n'est pas loin. Il peut aller à pied prendre ça, ce train-là, et il peut constater que le train de l'Est, juste voir, il est dans l'est de Montréal, il y a des quartiers dans l'est de Montréal, malheureusement, qui sont un peu défavorisés. Mais le fait de faire ce projet-là, le train de l'Est, en plus de pouvoir permettre aux gens d'avoir un transport, bien aussi devient un élément de développement urbain et de développement durable. Pourquoi? Parce qu'on constate, chaque fois qu'on bâtit une gare, autour de la gare, automatiquement il y a un développement urbain qui se fait. Donc, il n'y a pas juste retombées économiques pour le temps de déplacement des gens, mais il y a aussi des retombées économiques pour les investissements que nous faisons.

Et, vous savez, Mme la Présidente, le métro de Montréal, nous sommes très fiers parce que ça va redevenir une signature. Je suis convaincu que, quand le député de Chomedey parlait de lui-même, de son enfance avec ses frères et sœurs pour aller voir le métro de Montréal, je suis convaincu que maintenant peut-être les petits-enfants ou les enfants du député de Chomedey maintenant vont avoir la même impression d'aller voir les nouveaux wagons de métro et voir la technologie, aujourd'hui. Donc, on va comparer les années soixante aux années 2000, 2010.

Alors, ça, c'est relativement au métro de Montréal. C'est une décision importante qu'il fallait prendre, Mme la Présidente, et ça va permettre aussi de continuer à développer une meilleure technologie pour les deux entreprises qui ont investi beaucoup d'argent au Québec. Et la combinaison des deux, des deux entreprises, ça nous donne le meilleur produit au monde, parce qu'Alstom, ils sont très forts sur un type de technologie, et Bombardier aussi sont complémentaires, et cette complémentarité-là démontre... ça va donner un produit très, très intéressant.

Il reste combien de temps, Mme la Présidente?

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

M. Hamad: Huit minutes? O.K. Alors, je vais laisser le député de Chomedey poser d'autres questions.

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

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Effectivement, je vais aller sur mon deuxième point, Mme la Présidente, parce que vous n'êtes pas sans savoir que le métro, c'est une histoire à succès à Montréal, et je pense que tout le monde le reconnaît. Et je pense que le gouvernement du Québec parle beaucoup de transport collectif, on en a encore parlé la semaine dernière quand on a parlé des véhicules électriques, et M. le ministre, Mme la Présidente, a fait part aux gens présents à la conférence de presse d'objectifs très ambitieux en transport collectif.

Et effectivement ceux qui ont la chance de se rendre dans la région métropolitaine à tous les jours doivent planifier leurs déplacements. Je comprends qu'à l'intérieur du comté de Gouin, quand vous êtes rendus sur l'île de Montréal, c'est peut-être plus facile, mais, tout autour de l'île de Montréal, et je pense que mes collègues de Huntingdon et mes collègues de Vanier ainsi que mon collègue d'Orford ont dû en parler hier, au niveau des infrastructures, pour entrer dans l'île de Montréal, vous devez planifier vos déplacements, parce qu'il y a beaucoup d'amélioration qui se fait au niveau de toutes les artères de circulation, et ça va définitivement améliorer de beaucoup l'accessibilité à la métropole.

Au mois de septembre 2009, Mme la Présidente, le premier ministre, le ministre des Transports avaient annoncé la création d'un bureau de projet sur le prolongement du réseau du métro dans la région métropolitaine. C'est sûr qu'à l'époque tout le monde s'est réjoui, autant les maires de la Rive-Sud, le maire de Montréal, le maire de Laval et tous les citoyens des environs, parce que tout le monde en voulait leur part et tout le monde voulait les déplacements vers la région métropolitaine et souhaitaient pouvoir faire partie de cette étude et du prolongement du métro.

Je m'empresse de vous rappeler, Mme la Présidente, que le succès du métro de Laval — parce que, là, je prêche pour ma paroisse, bien entendu — le succès du métro de Laval, il y a un achalandage de passagers trois fois comme les prévisions les plus optimistes le prévoyaient. Et je pense que tout le monde de la couronne nord et de la région au nord de Montréal voyait d'un très bon oeil que le métro de la station Montmorency revienne joindre la station Côte-Vertu pour compléter la ligne orange. C'est sûr que les gens de l'est de Montréal voyaient la ligne bleue s'en aller un peu plus vers l'est de Montréal. Les gens de la ligne verte, eux autres, c'était l'autre côté. Ceux de la ligne jaune, ils en voulaient une petite partie pour Longueuil. Et je pense que ce sont toutes des études qui... ou ce sont toutes des options qui vont être regardées.

L'an dernier, je lisais un article de *La Presse* suite à une rencontre qui avait été faite avec le président de l'AMT, qui indiquait au journaliste Bruno Bisson qu'il y avait des avancements spécifiques qui étaient faits suite à l'annonce de la création de ce bureau de projet. C'était, je pense, une dizaine... une douzaine de millions que le gouvernement avait mis dans cette étude. Et je sais aussi que plusieurs citoyens qui utilisent le métro, qui vont utiliser le métro

et qui prévoient une implantation ou un déménagement à l'intérieur ou à l'extérieur de la ville de Montréal suivent avec beaucoup d'intérêt les travaux de ce bureau de projet.

Avec votre permission, Mme la Présidente, je demanderais au ministre des Transports de nous parler des derniers développements dans le dossier du bureau de projet pour le prolongement du réseau du métro de Montréal.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, à vous la parole pour un peu moins de trois minutes.

● (11 h 40) ●

M. Hamad: Merci, Mme la Présidente. Et on a un peu... hier, on a eu un peu quelques questions du député de Gouin sur le bureau de projet, et je pense que je vais encore davantage clarifier la situation actuelle, parce que, ma compréhension... hier, le député de Gouin pensait qu'on était rendus aux études initiales, on était rendus à la construction, ingénierie détaillée, et, quand on fait l'ingénierie détaillée, c'est parce qu'on est rendus presque à la construction. Alors, on n'est pas loin.

Et donc, en fait, la situation actuelle n'est pas là. C'est que pour le moment, d'abord on a créé un bureau de projet. C'est 12 millions. On a vu hier sur le PQI, c'est 11 millions 400 quelques mille dollars. Le projet visé dans cette étude-là, c'est le prolongement de trois lignes, parce qu'hier on parlait de la ligne bleue, je comprends que la ligne bleue est à Montréal, mais il y a aussi la ligne orange, parce que la mairesse St-Hilaire, ça l'intéresse, elle, puis la ligne jaune aussi. Il y a trois lignes, en fait, donc, du réseau de métro. Et je répète encore l'objectif, c'est pour les trois années de mandat, parce que c'est un mandat de trois ans, et le bureau de projet devrait définir les études requises, déterminer les tracés, préciser le nombre et la localisation des stations de métro, définir les besoins en matière de matériel roulant, estimer les coûts d'immobilisations et d'exploitation et fournir des hypothèses de calendrier de réalisation.

Et nous avons ajouté à tous ces éléments-là, c'est l'étude de risques. Alors, l'étude de risques, en fait, c'est pour ressortir les enjeux des différents partenaires du projet, identifier les risques inhérents au projet ainsi que les séries de mesures de mitigation et des études qui permettraient principalement d'assurer une réalisation alignée de la plupart des ententes.

Pourquoi on fait une étude de risques puis on prépare les éléments? Parce qu'on ne veut pas que le métro tombe dans l'eau. On a déjà vécu ça, Mme la Présidente, et on l'a sorti de l'eau. Alors là, on ne veut pas répéter ça, même si on est sous le sol. Et donc ces études-là, en fait, elles sont presque complétées. En janvier 2011, il y aura une présentation au conseil d'administration de l'AMT pour ces études-là qui va permettre après à l'AMT de continuer les étapes qui suivent.

Et en fait il y a plusieurs études qui ont été entamées aussi. Il y a les études de transport pour l'établissement d'une méthodologie de modélisation convenue avec les partenaires. Un mandat d'étude d'urbanisme a été récemment octroyé à Plania afin de faire le point sur la particularité de chacun des territoires visés. Et aussi, tel qu'exigé, bien sûr, vous savez, on a mis en place une politique-cadre.

La Présidente (Mme Doyer): ...merci. M. le député de Gouin, porte-parole de l'opposition officielle pour les transports, à vous la parole.

M. Girard: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais savoir de la part du ministre... On sait le MTQ se fixe des objectifs au niveau de la proportion des structures en bon état au Québec. J'aimerais savoir quel est votre objectif pour les stations de métro de Montréal.

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

M. Hamad: En fait, la... Question piège du député de Gouin. En fait, les objectifs du ministère des Transports, c'est pour les infrastructures sous l'autorité du ministère des Transports. Mais on peut aller tout de suite répondre à la prochaine question du député de Gouin: Quel est l'état de l'infrastructure du métro de Montréal, qui relève de la Société de transport de Montréal? On peut aller tout de suite à ça, parce que probablement il veut savoir combien qu'on investit dans la rénovation d'infrastructures du métro de Montréal.

M. Girard: Je continue, Mme la Présidente. Donc, le ministre me dit qu'il n'y a pas d'objectif au niveau des stations du métro de Montréal. Moi, j'aimerais savoir: Est-ce qu'il y a un pourcentage? Parce qu'on sait qu'au niveau des structures, par exemple, au niveau des routes, il nous disait, cette année, que l'objectif était de 66 % en bon état au niveau des infrastructures routières, donc c'était 66 % cette année. Vous savez qu'il y a 950 000 passages par jour dans le métro de Montréal, que c'est une infrastructure qui est capitale pour l'économie de Montréal puis pour la mobilité de milliers de Montréalais. Moi, j'aimerais savoir si le ministère a procédé à des analyses pour vérifier quel est l'état du métro de Montréal, l'état des stations de métro.

Est-ce qu'il y a des gens du ministère qui ont fait une analyse sur l'état des stations du métro de Montréal? Est-ce que le ministre lui-même a fait des visites pour aller constater l'état de plusieurs stations de métro de Montréal?

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

M. Hamad: Encore là, je n'ai pas dit qu'il n'y a pas des éléments pour le métro de Montréal. Encore une fois, il faut toujours reprendre ce qu'on dit. D'abord, ce n'est pas les mêmes mesures. Là, on ne compare pas les mêmes choses. Là, on parle des routes. Les routes, on parle de l'état des chaussées. Il n'y a pas de chaussée dans le métro de Montréal, il y a des rails.

Deuxièmement, on parle des infrastructures, c'est-à-dire des ponts, des ponceaux, des viaducs. Alors, ça, c'est l'état des routes, sous la responsabilité du ministère des Transports. Et nous, le gouvernement, nous avons fixé des objectifs et actuellement nous tendons pour l'atteinte de ces objectifs-là. D'ailleurs, cette année, ça a été la meilleure... la première fois où l'état des infrastructures commence à s'améliorer par rapport à 1999. Pourquoi 1999? Parce qu'en 1999 l'état des infrastructures commençait à se dégrader.

Pour le métro de Montréal, maintenant, le député de Gouin le sait, c'est la responsabilité de la Société de transport de Montréal. Leur responsabilité, c'est... premièrement, c'est évidemment la sécurité des citoyens. Ça, c'est l'élément fondamental pour la Société de transport de Montréal. Deuxièmement, bien sûr, c'est la qualité des services. Troisièmement, c'est l'état d'équipement roulant et l'équipement fixe. Et nous sommes conscients et nous le savons, qu'il y a des travaux de rénovation, parce qu'une

fois... Tantôt, on parlait, il fallait rénover les wagons, mais bien sûr il est clair aussi, si on a ouvert le métro de Montréal en 1963, bien c'est clair que l'état d'infrastructures demande des modifications, demande des travaux.

À ce sujet-là, il y a plusieurs projets qui ont été complétés pour justement rénover les infrastructures du métro. L'infrastructure du métro, c'est quoi? C'est les gares, qu'il y en a plusieurs actuellement en état, en situation où ça demandait de l'investissement. D'ailleurs, j'ai un document ici, *Gestion des projets majeurs — Commission sur les finances et l'administration, agglomération de Montréal*. C'est présenté par la STM, et ce document-là public a été présenté au... je pense que le député de Gouin, il a en main ce document-là que justement...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, vous acceptez de le déposer officiellement?

M. Hamad: J'ai des notes personnelles là-dessus. Je vais déposer le... je vais voir qu'est-ce que je peux déposer là-dedans, mais, le député de Gouin, il a ça en main. On va le déposer, il n'y a pas de problème. On va trouver une copie de ça. Alors, vous avez une copie non annotée? Parfait. On va déposer ce document-là, Mme la Présidente, et...

Document déposé

La Présidente (Mme Doyer): C'est beau. Merci, M. le ministre. Alors, le dépôt va être reçu officiellement, le dépôt du document *Gestion des projets majeurs — Commission sur les finances et l'administration, agglomération de Montréal*, de la STM. On va vous le rendre disponible.

M. Girard: Alors, madame...

M. Hamad: ...puis après ça je vais vous laisser. En passant, quand le gouvernement du député de Gouin était en place, il n'y avait même pas de mesures, il n'y avait pas de cibles puis il n'y avait pas d'argent. Tout ce qu'il y avait, c'est des études sur la souveraineté, tout ce qu'on faisait comme études.

La Présidente (Mme Doyer): ...

M. Hamad: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Oui?

M. Hamad: ...impartiale, normalement. Alors, M. le député de Gouin...

La Présidente (Mme Doyer): Non, non. Non, j'ai juste respiré fort parce que l'atmosphère est bonne, M. le ministre. Alors, continuons comme ça.

M. Hamad: Oui, exactement, à la bonne santé. On va laisser le député de Gouin répondre... poser ses questions.

M. Girard: Alors, Mme la Présidente, revenons au métro de Montréal. Il y a des travaux urgents à faire

dans plusieurs stations de métro de Montréal, il y a plusieurs infrastructures qui ont atteint ou qui sont en voie d'atteindre leur fin de vie utile. Ça prend plusieurs interventions rapides. Il y a des travaux qui s'imposent, parce que la STM doit assurer l'intégrité et la fiabilité des stations.

M. le ministre, j'ai eu l'occasion d'aller visiter plusieurs stations de métro à Montréal et je suis ressorti inquiet de cette visite. Je vais vous donner un exemple concret: à la station Guy-Concordia, on a dû installer, on a dû installer un support temporaire de la dalle du plancher depuis 2007, et dans le langage on appelle ça des chandelles. Ça devait tenir de façon temporaire le plancher pour ne pas qu'il s'affaisse, à la station de métro Guy-Concordia.

Moi, j'aimerais savoir: Est-ce que le ministre est au courant? Puis est-ce qu'il trouve ça normal?

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

M. Hamad: Je ne trouve pas ça normal. J'aurais aimé ça que le PQ, dans le temps... S'il avait mis de l'argent, on ne serait pas à cette photo-là aujourd'hui, si on avait mis l'argent nécessaire au lieu de mettre juste 50 millions par année pour l'ensemble du transport en commun. Je trouve ça scandaleux, parce qu'on mettait plus d'argent pour faire des référendums que mettre de l'argent pour soutenir la dalle dans cette station-là, parce que ça coûte de l'argent, et on aurait dû mettre l'argent ici. Si on avait mis de l'argent sur ces stations-là puis on avait investi dans le transport en commun, on ne serait pas là aujourd'hui. On est en rat-trapage parce qu'on a préféré mettre 50 millions pour faire un référendum que transporter du monde. On a décidé de transporter des doutes au lieu de transporter des personnes. On a décidé de faire de la perturbation pendant cinq ans au lieu d'avoir la sécurité pour les citoyens, ce que nous avons fait.

Maintenant, Mme la Présidente, c'est clair, ce que nous avons fait depuis quelques années. Premier projet, Réno-Systèmes phase 1: 311 millions de dollars. C'est six fois 50, ça, à peu près, et le ministère des Transports investit 130 millions. Les projets en cours maintenant partout, je ne sais pas s'il a vu des chantiers quand il a visité, mais il y en a plein, de chantiers, actuellement dans la STM. Par exemple, phase 2, c'est 2006 à 2012. Coût total: 643 millions de dollars; le ministère des Transports du Québec met 482 millions de dollars. Réno-Stations phase 2, ça, c'est les stations qu'on parle, 75 millions de dollars; le MTQ a mis 56 millions de dollars. Réfection majeure de la station Berri-UQAM, 90 millions de dollars; le MTQ met 67 millions de dollars.

● (11 h 50) ●

Et j'ajoute les remplacements. Il y a des futurs projets, et c'est le document qu'on parle ici, *Exercice de priorisation et résultat*. Le 500 millions de dollars, ici, que le député de Gouin a une copie en main de ce projet-là, ça, c'est phase 3, c'est 500 millions. C'est prévu: 150 millions de Fonds Chantiers Canada et 263 millions du ministère des Transports du Québec. Réno-Infrastructures phase 1, anciennement Réno-Stations, encore 2011-2015, coût total, c'est 250 millions, et on va contribuer pour 187 millions.

Dans l'ensemble, Mme la Présidente, c'est plus que 1 milliard de dollars qui sera investi entre 2006... entre 2002 et 2015 dans le métro de Montréal. On a-tu assez d'argent? Est-ce que... Je dois savoir aujourd'hui: Il en veut-u plus, il en veut moins? Puis, qu'est-ce qu'il en pensait

quand ils mettaient 50, pas pour la STM, là, pour l'ensemble du transport collectif à Montréal, l'ensemble, c'est-à-dire STM, AMT, STL — Société de transport de Laval — les CIT, plein d'autres sociétés, puis le référendum coûtait plus cher?

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

M. Girard: Mme la Présidente, c'est... j'ai ce support temporaire qui soutient la dalle du plancher à la station Guy-Concordia. Ça existe depuis 2007. À ce que je sache, le gouvernement libéral est élu depuis 2003, et on est rendus en 2011, et ce qui devait être temporaire, c'est en train de devenir une mesure permanente. Et donc je n'ai pas terminé. Et M. le ministre, savez-vous il y a combien de stations de métro à Montréal à l'heure actuelle qui sont... donc qui sont soutenues par ce genre de chandelles? Il y a 11 stations de métro à l'heure actuelle à Montréal qui sont soutenues par ces chandelles-là pour ne pas que le plancher s'affaisse. C'est ça, la réalité.

Alors, moi, je veux savoir de la part du ministre: Qu'est-ce qu'il va faire maintenant, pas dans deux ans, pas dans trois ans, pas dans quatre ans, pas dans cinq ans, maintenant? Il y a 950 000 passages au métro de Montréal à chaque jour. Que va-t-il faire maintenant? C'est des travaux urgents, et les montants qu'il a mis sur la table ne sont pas suffisants pour l'ampleur des travaux qu'il y a à faire pour le métro de Montréal. S'il nous dit qu'il est préoccupé par la sécurité sur l'échangeur Turcot et que c'est une priorité pour lui, pourquoi il ne met pas sur le même pied de... le même niveau de priorité ce qui se passe au niveau du métro de Montréal? C'est ça, la question.

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

M. Hamad: La réponse, Mme la Présidente: S'il dit que ce n'est pas suffisant, qu'il me dise sur quoi qu'il se base puis qu'il me dise quel est le montant d'argent nécessaire, et il se base sur quoi en disant que ce n'est pas nécessaire. C'est 1 milliard de dollars d'investissement, c'est... En passant, la STM elle-même, c'est la société responsable des travaux. C'est eux autres qui décident de la priorisation, c'est eux autres qui décident quoi faire, c'est eux autres qui décident comment on peut entreprendre les travaux. Attention...

Une voix: ...

M. Hamad: Pardon?

M. Girard: ...

M. Hamad: Bien là, juste attendre d'écouter la fin, vous allez voir, là, c'est la faute de qui. La faute, vous savez c'est qui, la faute de qui, là. C'est la faute de qui, vous pensez? C'est ceux qui mettaient 50 millions pour faire des référendums puis laissaient tomber le monde pour le transport. C'est la faute de ce monde-là. Vous le connaissez bien un petit peu, ce monde-là, 50 millions. C'est les gens qui ont fait le métro qui est rentré dans l'eau à Laval. Il n'est jamais rendu l'autre côté, jamais. Une chance qu'on a changé de gouvernement pour monter. C'est ça, la faute de qui? Si on a cette infrastructure-là, ça n'arrive pas comme

ça, par hasard. Ça, en structure puis en béton, ça n'arrive pas du jour au lendemain, parce qu'il y a des années de négligence péquiste pour les infrastructures. Puis là, aujourd'hui, on est dans l'opposition. Là, on veut faire le bon discours. On aurait dû faire ça avant, surtout avec l'expérience du député de Gouin, qui était au Trésor. Qu'est-ce qu'il faisait au Trésor pour demander à son ministre de mettre l'argent à la bonne place?

Maintenant, on revient à la STM, Mme la Présidente. À la STM, actuellement c'est eux, là, qui décident, c'est leur responsabilité. La STM, elle présente dans son dossier ici leur priorisation. Eux autres, ils disent: On veut investir 500 millions pour les travaux. Donc, on comprend qu'ils ont décidé exactement ce qu'ils veulent faire en fonction de leurs besoins. Suite à leur présentation, 500 millions, le gouvernement du Québec est prêt pour investir, et on a autorisé 263 millions. Il y a 150 millions qui vont provenir de Fonds Chantiers Canada.

La question que je pose au député de Gouin: Est-ce qu'il a en main actuellement d'autres demandes que le 500 millions qui est là, que nous avons tous en main et lui aussi? Est-ce qu'il pense qu'il y a d'autres travaux à faire? Et qu'il me dise c'est où, ces travaux-là, et, Mme la Présidente, moi, je m'engage à m'en aller avec le député de Gouin, on va rencontrer M. Devin puis on va voir si lui a d'autres priorités que la priorité de la STM, que, nous autres, ce qu'on avait en main ici, on a répondu présent à la priorité de la STM. Si lui a des priorités personnelles, qu'il nous le dise puis qu'il dise, en passant, où il va prendre l'argent, parce que son chef, ce qu'elle disait, son chef, ce qu'elle disait il n'y a pas longtemps: On a trop investi d'argent, on a trop d'argent. Là, on va garder un peu pour les études de souveraineté qui s'en viennent. L'indépendance, il faut garder 100 millions là-dessus, on ne le mettra pas pour transporter le monde, on ne l'a pas fait dans le passé. Puis on ne le mettra pas faire du béton, on va avoir des études en béton. Ils vont faire des études en béton au lieu de faire le vrai béton.

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

M. Girard: ...convaincu que les passagers, les citoyens qui prennent le métro de Montréal chaque jour sont rassurés que le ministre leur donne comme garantie... Il parle études de la souveraineté, c'est le choix du ministre de faire un débat constitutionnel de la situation du métro de Montréal. Je lui laisse le soin de faire des propos sur cette question-là, je laisserai les citoyens qui nous écoutent à l'occasion de l'étude des crédits et de la reddition de comptes sur l'état du métro de Montréal... des choix et des priorités du ministre.

On a une autre belle photo ici de la situation d'une autre station de métro à Montréal. Ça, c'est la réalité maintenant. Et, M. le ministre, la Société de transport de Montréal vous a remis des documents, des orientations, mais eux fonctionnent en fonction des budgets, des budgets qui sont donnés par le ministère des Transports, en fonction des budgets qui sont disponibles, que vous indiquez à la Société de transport de Montréal.

Moi, j'aimerais savoir de la part du ministre: Est-ce qu'il est prêt à aller faire une visite rapidement et aller constater, dans les stations de métro dont je lui ai parlé, l'état de la situation, et à procéder aux travaux urgents,

et à débloquer des sommes, des sommes d'argent? On voit présentement l'impact d'une négligence gouvernementale, ce qui se passe avec l'échangeur Turcot. On est en train présentement, là, de fermer des voies, ça provoque toute une situation à Montréal. Moi, j'aimerais savoir: Est-ce que le ministre veut attendre, veut étirer l'élastique, faire des opérations bricolage, du patchage au métro de Montréal et qu'on se retrouve dans une situation où à terme on va devoir... où à terme on pourrait se retrouver dans une situation, si on étire l'élastique, si on attend trop, de voir fermer des stations, de voir fermer des stations de métro? Est-ce que c'est ça? Est-ce que le ministre veut attendre qu'on se rende jusque-là ou est-ce qu'il va mettre de l'avant un plan d'urgence, il va donner des sommes rapidement pour que la Société de transport de Montréal puisse procéder dès maintenant à des travaux urgents au niveau des stations de Montréal?

Et la Société de transport de Montréal, c'est des gens de bonne foi, des gens de qualité, des gens qui ont une grande expertise. Le problème, c'est qu'en bout de piste c'est Québec qui paie une bonne partie de la facture. Si Québec... Ils fonctionnent avec les moyens que Québec leur donne. Si Québec ne leur donne pas des moyens suffisants, ils ne peuvent pas aller plus loin. C'est ça, la réalité.

Alors, je veux savoir de la part du ministre s'il est prêt à se rendre visiter, aller faire une visite des stations de métro pour aller constater de lui-même qu'il y a des chandelles qui tiennent les planchers dans 11 stations de métro présentement à Montréal. Il me semble que, comme ministre, ça devrait le préoccuper autant que pour l'échangeur Turcot.

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

M. Hamad: C'est drôle, il fait le discours... il aurait dû faire à lui-même. Il aurait dû mettre un miroir, puis le regarder, le miroir, puis dire: C'est ça qu'on aurait dû faire. Je pense que c'est ça qu'il est en train de faire dans son subconscient, avec le manque qu'ils l'ont fait. Avec 50 millions qu'ils mettaient dans le transport, ils n'achetaient même pas les gallons de peinture. Pas faire des travaux, là, ce n'est pas des gallons de peinture pour l'ensemble des travaux qu'il fallait faire.

Turcot, ça existait en 2001, ça existait en 1999. On faisait quoi dans Turcot? Qu'est-ce qu'on faisait dans le métro, dans la même station qu'il a visitée aujourd'hui? Quand il l'a visitée, avant, qu'est-ce qu'il faisait avant? Quand il était au Trésor, il faisait quoi quand il visitait ces stations-là, il faisait quoi? Il mettait 50 millions? Il doit être gêné, 50 millions pour l'ensemble du transport à Montréal, puis aujourd'hui il a le culot de venir nous demander... Tantôt, son ministre, il a passé. Il doit lui parler, son ancien ministre, combien il en mettait. Juste la STM, nous avons autorisé 1 milliard de dollars pour faire l'ensemble de leurs projets. En plus, il y a un autre programme, qui s'appelle SOFIL, c'est 400 quelques millions de projets pour le...

Puis en plus, Mme la Présidente, moi, je comprends... j'ai de la misère à le suivre. Là, il a oublié qu'il mettait 50 millions, il ne faisait pas sa job, pas payer même des gallons de peinture, là. Puis là il parle de patchage, c'est... Avec 50 millions, on ne patchait rien. On n'est même pas capable de se rendre à faire une coulée de béton avec 50 millions. Là, actuellement la STM, la société elle-même,

la société elle-même, elle dit: Moi, ma priorité... Puis c'est un document, Mme la Présidente, daté du 30 septembre 2010, pas en 2001, là. C'est 30 septembre 2010. La STM, elle nous dit: Moi, ma priorité pour les travaux, j'ai 500 millions d'investissement sur cinq ans. Alors, la STM a déterminé ça eux-mêmes. Moi, je pense...

Et, en passant, pour la STM, ce qu'il n'a pas dit, le député de Gouin, et c'est malheureux, c'est que la société STM qu'il est en train de la démolir puis montrer que c'est des gens qui ne s'occupent pas de leurs affaires, la STM a gagné le prix de la meilleure société de transport en Amérique, pas au Québec, en Amérique. Et ça, c'est la STM. La STM, elle a gagné plusieurs prix récemment. Elle collectionne les prix, la STM. Si la STM collectionne les prix partout au monde, en Italie, aux États-Unis, à New York, partout, pourquoi? Parce qu'un gouvernement responsable a mis de l'argent à la bonne place puis a permis à la STM de se rendre où est-ce qu'elle est aujourd'hui.

Moi, je l'inviterais à parler à M. Labrecque, le président du conseil d'administration de la STM, que lui-même va lui dire, grâce aux investissements du gouvernement du Québec, que la STM a gagné des prix. Tout ce qu'il a trouvé à faire, Mme la Présidente, faire un tour dans quelques stations, sortir des chandelles... S'il en reste, des chandelles, aujourd'hui, là, une chance qu'il en reste, des chandelles, parce que, si on n'avait pas agi, il serait en ruine actuellement, le métro de Montréal. Il serait en ruine. 50 millions, l'ensemble des sociétés de transport, pour 375 millions de déplacements, c'est une honte, Mme la Présidente. C'est une honte.

● (12 heures) ●

La Présidente (Mme Doyer): Je vous remercie, M. le ministre.

M. Hamad: Et, juste pour terminer, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Il reste une minute.

M. Hamad: Une seconde. En 2002...

La Présidente (Mme Doyer): Vous aurez votre bloc, vous aurez toute la latitude. M. le député de...

M. Girard: Ça, c'est la réalité maintenant, là, dans la station de métro de Montréal, à la station Guy-Concordia, c'est une situation qui perdure depuis 2007, c'est la même situation dans 11 stations de métro. Ça, ce sont les faits. Et, cette situation-là, elle perdure. Il y a d'autres stations de métro, il y a toutes sortes de situations qui sont problématiques. Station de l'Église: poutre maîtresse sévèrement délaminée dans la chambre mécanique, en attente de sécurisation; station Square-Victoria: délamination sévère autour des grilles de planchers; station Crémazie: béton délaminé de la dalle de plancher, typique à Guy-Concordia. Ça, c'est la réalité.

Alors, le ministre, là, peut bien nous citer des études sur la souveraineté, là, Mme la Présidente, mais la réalité, là, c'est que les Montréalais qui prennent le métro chaque jour, qui prennent le métro chaque jour, veulent avoir des réponses du ministre. Et je l'invite... Est-ce que le ministre peut prendre l'engagement aujourd'hui à aller visiter lui-même, à aller sur... Et, moi, je suis résident de Montréal, je prends le métro de Montréal. Le ministre

des Transports devrait y aller plus souvent, ça lui permettrait peut-être d'être plus conscient de la réalité et de la situation du métro de Montréal et de répondre positivement à toutes les demandes de la Société de transport de Montréal pour rassurer les citoyens du Québec et les utilisateurs.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Gouin. M. le ministre, vous avez un bloc de 20 minutes.

M. Hamad: Tout ce que le député de Gouin fait, c'est prendre des photos. Quand est venu le moment d'agir puis de prendre des décisions, il n'était pas là. Il prenait des photos. Ce qu'il fait aujourd'hui, là, il est allé faire un tour pour prendre des photos. Ça, c'est la grande réalisation du Parti québécois, c'est prendre des photos, puis mettre l'argent dans la souveraineté, puis transporter des doutes au lieu de transporter des citoyens.

En 2002, là, il était là, lui. C'est 29 millions seulement qui étaient investis dans STM en 2002. O.K., on va aller voir une année avant, peut-être si elle en avait plus. Avant, c'est 23 millions. En 2000, allons-y voir, 2000, qu'est-ce qu'ils ont fait, c'est 10 millions, Mme la Présidente, 10 millions. Il peut bien prendre des photos aujourd'hui, là, ils en mettaient 10, millions, on en met plusieurs centaines, de millions, juste en immobilisations. Ce n'est pas deux fois plus, ce n'est pas cinq fois plus, c'est 10 fois plus que ce qu'ils en mettaient, et des fois c'est 20 fois plus. Ça, j'espère qu'il le note.

Puis, quand il dit: On doit répondre à la demande de la Société de transport de Montréal, encore une fois, il a en main le document. J'espère qu'il va prendre le temps puis prendre une photo de ce document-là en même temps. J'aimerais ça qu'il prenne une photo de ça. Puis, vous avez une bonne caméra, vous avez l'air... Elle grandit, cette caméra-là, alors il peut prendre une photo de ce document-là puis, dans la photo du document, il va voir que — on peut l'envoyer à la page pour aller rapidement pour lui — alors il y a un tableau, et ce tableau-là s'appelle: *Exercice de priorisation et résultat*. S'il a sa caméra, il peut prendre une photo. Prenez donc une photo. Et, dans cette photo-là qu'il va voir, la STM demande 500 millions de dollars. Alors, total livrable, phase 3: 500 millions de dollars. Donc, ça, c'est la première photo. La deuxième photo qu'il peut prendre, c'est que le gouvernement du Québec a dit: Présentez ça. Et on a dit qu'on va fournir pour ce projet-là 263 millions. Là, c'est une autre photo. Puis la troisième photo qu'il peut prendre, c'est qu'il y a 150 millions prévus.

La STM, en passant, c'est ça qu'elle demande. Alors là, la question que je pose au député de Gouin, s'il y a d'autres demandes que lui est au courant... En prenant des photos, peut-être qu'il y a quelqu'un qui lui a donné une autre photo. Alors, il peut-u prendre une photo sur les demandes additionnelles?

Une voix: ...

M. Hamad: Alors, on va...

Une voix: ...

M. Hamad: Non, non, si vous l'avez, la réponse, mettez-la.

La Présidente (Mme Doyer): Bon, on ne commencera pas ça dans ma commission. On ne commencera

pas à s'interpeller. On va rester polis. Vous avez un bloc de 20 minutes, c'est à vous la parole. On ne s'interpelle pas.

M. Hamad: Merci, Mme la Présidente. Alors, si le député de Gouin... Aujourd'hui, une fois qu'il a pris les photos, puis il a constaté, puis il a fait un tour de toutes les stations, et maintenant il peut-u me dire, après une autre photo du document... il peut nous donner une photo de l'ensemble des besoins de la STM? Est-ce qu'il peut nous le dire aujourd'hui, affirmer aujourd'hui... Est-ce que, la STM, elle lui a fait d'autres demandes que ce que nous avons en main? C'est la vraie question, Mme la Présidente, s'il est capable de répondre. J'en doute, là, mais je lui donne une chance. Qu'il nous dise quels sont les besoins réels additionnels qui ne sont pas dans cette étude-là, qu'il nous les montre. Parce que ceux ou celles qui décident ou déterminent les priorités et le plan d'intervention...

En passant, la STM relève de la ville de Montréal. Je ne sais pas s'il le sait, là. Ça relève de la ville de Montréal. Il y a un conseil d'administration, il y a une gestion autonome de la société de transport. Et, cette société autonome, elle prend ses propres décisions. Nous, ce que nous faisons, déjà c'est beaucoup, contrairement à ce que le parti avant faisait, le Parti québécois. Nous, on subventionne, on les aide, on a trouvé de l'argent pour les aider. C'est ça qui est la situation actuellement.

Alors, je pose la question encore une fois. Puis je connais le député de Gouin, c'est un gars honnête, puis je pense que c'est un gars qui veut améliorer les choses. Alors, s'il veut bien améliorer les choses, qu'il réponde à ma question: Est-ce qu'il a en main une demande additionnelle qui n'est pas dans cette liste-là, dans les projets qui sont prioritaires? Je peux lui donner une heure pour prendre une bonne photo couleur de ce document-là, malgré que c'est en blanc et noir, mais qu'il prenne le temps puis qu'il me le dise à part.

Ces projets-là, on va les nommer, Mme la Présidente, les projets, là: sonorisation, 4 millions; remplacement, éclairage tunnels, prises de 1 600 V, c'est 13 millions; réfection, réseau prolongé, 12 millions; construction de quatre PVM, incluant acquisition de deux sites, 117 millions... 29 millions; remplacement de câbles, 14 millions; centre de contrôle, 15 millions; autres stations accessibles, 28 millions... 29 millions; accessibilité Vendôme, 15 millions; réfection ascenseurs, 2 millions; travaux complémentaires, 5 millions. Alors là, on voit, là, qu'il y a une liste détaillée, Mme la Présidente, et en plus livrable, non retenue, à la phase 3. Donc, la société, en même temps elle a décidé de prioriser des travaux complémentaires qu'elle-même... la société, elle-même, elle a décidé de faire ça plus tard. Donc, on voit que la société, elle a fait des choix, ces choix-là. Elle nous a présenté ses choix. Nous l'avons accompagnée.

Encore une fois, est-ce qu'il peut nous donner la photo de c'est quoi, les besoins qu'il pense qui ne sont pas inclus dans le 500 millions, avec une preuve? Parce que souvent le député de Gouin, il dit quelque chose, mais, quand on arrive à voir la preuve, là, ce n'est plus la même chose, là. Là, avec une preuve qui dit que la société lui a demandé d'autre chose que 500 millions.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, sur ces belles paroles, je vous donne la parole, M. le député de Chomedey. Merci.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Effectivement, je veux revenir sur le dernier échange, Mme la Présidente. Et, à écouter les échanges que les gens qui suivent nos travaux viennent de voir, je pense qu'il y a une question que tout le monde se pose et qui demande une réponse qui est très simple: le métro de Montréal, Mme la Présidente, il est sécuritaire. Nous avons eu... Et j'étais présent avec M. le ministre quand les autorités du métro de Montréal... lors de la signature du contrat du métro, nous avons visité les installations, et où les gens du métro, où les gens de la société de transport nous faisaient part justement des informations que le ministre vient de nous parler, dans la gestion des projets majeurs du métro de Montréal.

Mais je pense que la question que tout le monde se pose suite aux derniers échanges: Le métro de Montréal est-il sécuritaire? Est-ce que M. le ministre peut nous rassurer et rassurer tout le monde qui nous écoute, rassurer les citoyens pour ne pas que, demain matin ou dans 10 minutes aux nouvelles, les gens... Ça va créer une certaine insécurité.

C'était ma question, Mme la Présidente, à M. le ministre. Avant que j'aie sur le train de l'Est, là, je pense qu'on a besoin que les gens soient rassurés sur la sécurité du métro. Je n'en ai aucun doute, mais je pense que les gens vont devoir être rassurés, avec ce que nous avons vu et ce qui a été montré à la caméra.

M. Hamad: Mme la Présidente...

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

● (12 h 10) ●

M. Hamad: ...lorsqu'on a eu le débat sur le projet de loi sur le métro, le président de la société, M. Labrecque, c'était le premier, parce qu'on parlait de l'état... l'état des wagons et l'état du matériel roulant. Et le président de la société, M. Labrecque, est sorti à plusieurs reprises pour rassurer les citoyens, parce qu'en fait, là, le responsable du métro de Montréal, c'est la Société de transport de Montréal. Le responsable de la Société de transport de Montréal, c'est la ville de Montréal. Le gouvernement du Québec, son rôle là-dedans, c'est vraiment financer, supporter ces sociétés-là dans leurs projets et fournir l'argent, ce qu'on ne faisait pas avant. Avant, on n'était responsables de rien puis on s'en allait dans l'eau, dans le fleuve.

Et là, actuellement, moi, je sais, avec les contacts et les rencontres régulières que nous avons avec les sociétés de transport et particulièrement la STM, ce sont des gens responsables. Et aucune société responsable ne permet de mettre en cause la sécurité des citoyens, et particulièrement dans un métro où on a plusieurs centaines de milles de Québécois qui utilisent le métro à tous les jours.

Alors, ce que m'a toujours assuré... Et leur première préoccupation, évidemment, la Société de transport de Montréal, c'est la sécurité. Et, quand il voit... Le député de Gouin, il appelle ça des chandelles, mais ces chandelles-là sont là pour assurer la sécurité, pas pour faire un décor pour des photos, là. C'est assurer la sécurité en attendant que, dans la planification stratégique de la STM, dans leur planification d'exécution des travaux... d'aller en faire.

Ils peuvent prendre les mêmes photos pour Turcot. J'aurais aimé ça qu'ils prennent des photos pour Turcot puis qu'ils viennent nous dire qu'il faut qu'on fasse Turcot rapidement. C'est dans la même situation. On investit 35 millions par année actuellement pour maintenir des ouvrages

sécuritaires dans Turcot. Pourquoi qu'on fait ça? Parce qu'en attendant qu'on réalise les travaux on fait des travaux préparatoires, des travaux temporaires pour assurer la sécurité, pour assurer la circulation, dans la mesure où nous sommes capables de le faire, et aussi évidemment on fait des inspections. C'est le même cas dans ça. Ça ne signifie pas qu'il n'y a pas d'investissement qui s'en vient dans Turcot. Alors, c'est la même chose dans le métro. Il y a des travaux de sécurité qu'on met, des travaux préparatoires, des travaux d'entretien, des travaux temporaires en attendant les investissements, la décision d'investissement qui va avoir lieu, en passant, Mme la Présidente, par la STM, approuvée par la ville de Montréal. Lorsqu'on regarde le document préparé par la STM, c'est la Commission sur les finances et l'administration de la ville de Montréal qui présente ce document-là. Ce n'est pas le gouvernement du Québec. Donc, c'est la société qui relève de la...

J'aurais aimé ça qu'il me pose des questions, le député de Gouin, sur nos affaires, ce qu'on fait, les 4 milliards qu'on investit à chaque année, sur tous les travaux, les financements des autobus que nous mettons à chaque année, sur l'achat des 400 autobus, sur la création d'emplois dans le domaine du transport collectif ou dans le transport routier. J'aurais aimé ça avoir des questions sur notre... parce qu'on est dans la reddition de comptes des crédits ici, les crédits qu'on a donnés pour les travaux routiers où on a créé 56 000 emplois partout, incluant le comté du député de Gouin. J'aurais aimé ça avoir des questions là-dessus. On est là pour faire la reddition de comptes de ce que nous avons réalisé. Pas de question sur aucuns travaux routiers.

J'ai hâte qu'il me pose des questions sur les budgets, l'argent. Je comprends, 4 milliards de dollars, mettez l'ensemble du Québec, 250, 300, les meilleures années, 700. Mais je comprends s'il ne peut pas en parler, de ce qu'on met, aujourd'hui, c'est gênant et... Mais, au moins, on est là pour reddition de comptes. Il faut qu'il en parle. Transport collectif, 24 milliards... 24 millions, ça n'a pas de bon sens. Il n'y avait même pas d'autobus dans ce temps-là. On voyait le monde pousser les autobus à Montréal. Ça poussait, puis, dans leurs bras, il y avait des études sur la souveraineté, puis, avec ça qui poussait, il y avait un paquet de tonnes de papier pour pousser des autobus. 23 millions.

J'ai ici un article de *La Presse*, première page, Mme la Présidente, 2001: *Le transport en commun crie à l'aide — Les cinq organismes de la région réclament plus de revenus pour freiner la décroissance*. Il était où, le député de Gouin, il était où quand ce monde-là criait? Pas une société, pas juste la STM, ces cinq sociétés de transport crient à l'aide. Ils disent: On peut-u avoir un peu d'argent pour freiner la décroissance? Pas faire la croissance, l'augmentation de l'achalandage, l'amélioration... les services, gagner des meilleurs prix de meilleure société en Amérique du Nord. On n'était pas là en 2001, là. On peut-u, s'il vous plaît, survivre?, ce qu'ils disaient.

La réponse, c'était quoi, vous pensez, Mme la Présidente? 2001, là. Là, ils ont donné, ils ont augmenté. Ah! Ils ont augmenté, augmenté un peu d'argent. Il était à 23 millions, ils ont donné 29. Ça, on prend des photos dans ce temps-là, mais ils ont augmenté un petit peu. Ils ont fait un effort pour répondre à un cri de la population de Montréal, cinq sociétés de transport. Ils ont fait un effort majeur, majeur, 6 millions de dollars, sur des besoins aujourd'hui... Aujourd'hui, en passant, avez-vous remarqué qu'on n'a pas parlé en bas de 100 millions? Les questions

qu'il pose, c'est 500 millions. Pas 6 millions qu'on a donnés, ça, après un article, là, la première page de *La Presse*. C'est une photo, ça, en plus. Il y a une photo, photo de l'état du transport, comment ça va mal à Montréal.

Qu'est-ce qu'on a fait dans le temps? Rien. Rien. Ce qu'on a, les photos qu'il a prises, c'est parce que c'est le résultat de ce qu'on a fait ici, là. Et qu'est-ce qu'on a fait en 1980... en 2000? 2000, 10 millions. Combien d'autobus qu'on a achetés? Pas grand-chose. On n'était même pas dans l'usager, là. Ça allait mal, là.

Là, aujourd'hui, dans les sociétés de transport, c'est au moins 300 autobus. Aujourd'hui, les sociétés de transport, quand on les rencontre, ils font le développement ensemble, il y a... Actuellement, les neuf sociétés de transport, ils ont regroupé un consortium, une veille technologique sur les meilleures technologies. Quand vous êtes rendus en train de travailler sur la meilleure technologie, ça veut dire que votre problème de décroissance n'est plus là, la décroissance, là. Vous n'êtes pas en train de crier, vous êtes en train de fêter puis de chercher pour trouver les meilleures technologies dans le monde pour, par exemple, électrifier le système. Dans le temps, on ne parlait pas d'électrification, là, parce que ça a été un choc, mais ce n'était pas un choc électrique, là, c'était un choc où on avait une décroissance du nombre de la population. C'est ça, la situation.

Les autobus, on voyait une marque de rouille là-dessus. Pourquoi? Parce qu'on ne mettait pas d'argent pour les autobus, on ne mettait pas d'argent pour les wagons. Les wagons de métro, je ne pense pas que vous allez accepter qu'on a les plus vieux wagons de métro dans le monde. On ne peut pas attendre 40 ans pour rénover des wagons de métro, 40 ans à attendre pour les wagons de métro, ça n'a pas de bon sens. Vous n'accepterez même pas d'avoir un wagon qui est rouillé, vous n'acceptez pas d'avoir tous les frais d'entretien pour les wagons de métro parce qu'on essaie d'allonger ça. Et même, la STM, ils ont développé une expertise pour faire des pièces parce que les pièces qui ont été bâties en 1960, dans les années soixante, n'existaient plus sur le marché. Ils commençaient à faire des morceaux puis à faire... en prenant le génie de la STM et d'autres sociétés.

L'autre élément, s'il veut parler de l'état aussi, on peut parler de l'AMT, Mme la Présidente. L'AMT, avec tout ce que nous avons, si quelqu'un est parti en voyage, parti, il a quitté le Québec en 2001-2002, il est parti, parti de Montréal... il devient député de Gouin, du comté de Gouin, il est parti, puis il est revenu aujourd'hui, il ne reconnaît pas Montréal aujourd'hui. Il va voir le train de l'Est qui est en construction, il va voir l'efficacité de Deux-Montagnes, il va voir les projets qu'on a faits, tous les stationnements incitatifs qu'on a mis en place, tout le transport collectif, la coordination partout, il va dire: Dans quel pays je vis aujourd'hui? Ce n'est pas le même pays que j'avais avant. Il va être surpris de voir la 25, parce qu'il n'y avait pas de 25. Dans le temps, on en parlait, il y avait... Là, il arrive, l'autre côté, sur la rive sud, il voit la 30. L'autoroute de la 30, il ne l'avait pas avant. Puis là il voit des travaux de construction partout, il dit: Coudon! Avant, il y avait juste des trous. C'était une façon de savoir si on arrive au Québec des États-Unis, quand on traverse la frontière, pas besoin de voir le poste douanier, juste tomber dans les trous dans les routes, on savait qu'on était rendus au Québec. Pourquoi? Parce qu'ils ne mettaient pas d'argent.

C'était priorité et tout, la souveraineté, ça, c'était important. On fait une étude, une autre étude, puis on s'assure comment on va faire, puis après ça on fait un autre plan, le plan 0 ou le plan B, je ne me rappelle pas. Il y en avait, des plans, là, tellement de plans que toutes... il manquait des lettres d'alphabet pour ces plans-là, mais il y avait tout le temps des plans. Pendant que le pauvre citoyen de Montréal, la pauvre mère monoparentale, elle, elle avait besoin de transport collectif pour aller travailler et faire vivre sa famille, elle avait de la misère, ce n'est pas grave. C'est ça, la situation. Et c'est notre... notre période de questions, je pense? Allez-y.

La Présidente (Mme Doyer): ...un gros trois minutes, M. le député de Chomedey.

M. Hamad: Vous voyez comment c'est inspirant, les photos du député de Gouin, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Y inclus les réponses.

● (12 h 20) ●

M. Ouellette: ...sur le fil de *Twitter*, vos réponses, M. le ministre, présentement. Dans le prochain bloc, c'est sûr que je vous parlerai du train de l'Ouest puis du train de l'Est, mais je vais juste faire un commentaire, Mme la Présidente, pour terminer ce bloc. M. le ministre a parlé abondamment des reconnaissances de la Société de transport de Montréal, et juste porter à votre attention, Mme la Présidente, parce que j'ai eu le privilège de souligner à l'attention de cette Assemblée les reconnaissances reçues par la Société de transport de Montréal. Là, je suis en retard d'une, parce que, le mois passé, à Milan, la société de transport a été reconnue par ses pairs pour une deuxième année consécutive, à l'intérieur d'un groupe d'une vingtaine de sociétés mondiales, pour son efficacité et son efficience. La société de transport avait reçu la même reconnaissance le 23 mars 2010 à Londres et, entre les deux, la Société de transport de Montréal, son président, tout son conseil d'administration, avait reçu à San Antonio, au Texas, le 5 octobre 2010, le prix de la meilleure société de transport en Amérique du Nord. Donc — je l'avais souligné, Mme la Présidente, dans les déclarations que j'avais faites à l'Assemblée nationale — ces reconnaissances rejaillissaient sur tout le personnel de la STM et tous ses employés, qui s'efforcent jour après jour de faire rayonner la STM, et cela permet justement à la STM de se démarquer au niveau mondial, Mme la Présidente. Je pense que c'est important de le souligner.

C'est sûr que, quand on fait des coups qui sont peut-être moins reluisants, c'est la première chose qu'on voit dans les journaux le lendemain matin, mais... alors que les coups... On est toujours... Nul n'est prophète en son pays, Mme la Présidente. On est toujours reconnus plus facilement à l'extérieur de chez nous qu'à l'intérieur de chez nous. Et je voulais profiter du temps qui m'était offert, Mme la Présidente, pour faire ce dernier commentaire sur la STM et les féliciter encore pour le prix qu'ils se sont mérités à Milan cette année. Et, lors du prochain bloc, je parlerai au ministre du train de l'Est et du train de l'Ouest.

La Présidente (Mme Doyer): Merci de votre discipline, M. le député de Chomedey. M. le député de Gouin, pour un bloc de 20 minutes.

M. Girard: Parfait. Merci, Mme la Présidente. Alors, je veux aborder le dossier du train de l'Ouest et de la navette ferroviaire ADM. J'aurai donc des questions pour M. Gauthier. Je ne sais pas si M. Gauthier veut s'avancer ou il va rester... en tout cas, libre à vous. Est-ce que je peux poser tout de suite ma question, Mme la... Oui, allez-y. Parfait.

La Présidente (Mme Doyer): ...le temps que M. Gauthier s'installe.

M. Girard: Alors, en 2006, le gouvernement du Québec a créé un groupe de travail dont le mandat était d'entreprendre une étude détaillée pour définir une solution optimale pour répondre aux besoins de transport de la banlieue ouest et également à ceux de l'aéroport de Montréal, avec des meilleurs liens pour le centre-ville. L'étude coûte 1,2 million puis elle a été confiée à Price Waterhouse. J'aimerais savoir de la part de M. Gauthier: Est-ce que l'étude est terminée?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. Gauthier, en vous nommant et en déclinant votre fonction.

M. Gauthier (Joël): Alors, je suis Joël Gauthier et je suis président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport. Alors, en réponse à votre question, là, l'étude avantages-coût-bénéfice, je pense qu'elle s'appelait, là, de... qui a été commandée par le comité directeur, qui regroupait six organismes, Aéroports de Montréal, AMT, ministère des Transports du Québec, Transports Canada, ville de Montréal et Communauté métropolitaine de Montréal, cette étude-là est terminée. De mémoire, je pense qu'elle a été terminée, là, officiellement en décembre. Il y a eu des rapports préliminaires, là, et... mais, oui, elle est terminée.

M. Girard: Alors, est-ce qu'il serait possible qu'on puisse déposer copie de l'étude pour les membres de la commission parlementaire?

M. Hamad: ...M. Gauthier répondre, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier, est-ce que vous avez un inconvénient à ce que cette étude soit déposée officiellement à la Commission des transports?

M. Gauthier (Joël): Moi, je vous dirais, l'étude appartient aux six partenaires. Elle est terminée. S'il y a consentement de la part des six intervenants à la déposer, nous, on n'aurait pas d'objection à la déposer. Cependant, M. le député de Gouin, je ne l'ai pas avec moi aujourd'hui, là.

M. Girard: Mais est-ce que le ministre est d'accord pour qu'on fasse parvenir aux membres de la commission l'étude?

M. Hamad: C'est une étude qui appartient aux six partenaires, que...

M. Girard: ...si ma mémoire est bonne. Est-ce que Québec a donné de l'argent pour ça? Est-ce que Québec a donné de l'argent, en partie, pour financer cette étude-là?

M. Gauthier (Joël): Bien, le...

La Présidente (Mme Doyer): ...

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la Présidente. Il faudrait que je vérifie. Je sais qu'il y avait un protocole d'entente entre l'AMT et Aéroports de Montréal. Ça, je peux vous confirmer que, nous, on en a financé une bonne partie, ADM aussi. Je ne sais pas si... Dans le protocole d'entente intervenu entre ADM et Transports Québec, là, je ne sais pas si ça faisait partie... l'étude en faisait partie.

M. Girard: Alors, ensuite, sur le site de la coalition du train de l'Ouest — je suis allé consulter le site de la coalition — il était écrit, et je cite: «Bien qu'au printemps 2010 l'étude de Price Waterhouse n'ait pas encore été finalisée, des rapports officiels de ses conclusions semblaient confirmer que la solution la plus efficace en termes de coûts et de bénéfices était la construction de nouvelles voies le long de l'emprise du CP. Ce tracé était moins cher, plus rapide et avait des rapports coût-bénéfice plus élevés.» Fin de la citation. J'aimerais savoir si cette citation sur le site de la coalition du train de l'Ouest est exacte. Et j'aimerais savoir quel est le... quel était le coût de chacun des scénarios qui étaient évalués pour chacun des projets, c'est-à-dire, M. Gauthier, quels étaient les coûts-bénéfices, le ratio, et quel était le nombre de passagers estimé pour chacun des scénarios qui avaient été évalués.

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

M. Hamad: ...collaboration, parce que, si on attend la décision des six comités, le comité directeur, peut-être, ça va prendre du temps. Je vois que le député de Gouin est intéressé dans le projet de l'Ouest-de-l'Île. Je suggère... Il y a eu une présentation publique qui a été faite pour les citoyens dans l'ouest de Montréal, et on peut vous donner les acétates de cette présentation-là.

M. Girard: De l'étude?

M. Hamad: De l'étude, une présentation de l'étude, mais l'étude n'était pas présentée comme... n'est pas déposée. Cependant, il y a une présentation qui résume l'ensemble de l'étude.

M. Girard: ...précisions, c'est que j'imagine que le ministre en a une copie ou va en avoir une, copie de l'étude, puisqu'il a pris des décisions liées au train de l'Ouest et à l'ADM. Donc, si le ministre a copie de l'étude ou son ministère l'a, je ne vois pas en quoi ça serait un problème de la déposer, puisque vous avez fait des annonces basées, j'imagine, sur des études. Alors, c'est pour ça que je lui demande si c'est possible de la déposer. Je suis d'accord avec l'acétate, puis je vous remercie, mais j'aimerais ça avoir copie de l'étude.

M. Hamad: Pour l'étude, Mme la Présidente, je viens de le dire, le P.D.G. de l'AMT, il l'a dit, il y a six partenaires qu'ils ont payé, puis c'est une entente. Alors, si les six partenaires sont d'accord, je n'ai aucune objection, aucun problème. Mais, pour montrer notre bonne volonté, on va donner l'essentiel de l'étude, on va le déposer.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait. Alors, nous prenons ça en note, qu'ultérieurement, avec l'accord des six partenaires, cette étude pourrait être déposée officiellement à la Commission des transports, et les acétates...

M. Girard: À mes questions, là, donc, que j'avais posées...

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Girard: ...un peu plus tôt à M. Gauthier, maintenant que le ministre... C'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): ...et que, en attendant, les acétates vont être déposés officiellement. Alors, M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, en 2006, là, à l'initiative de l'AMT, il y a un bureau conjoint qui a été créé, ADM-AMT, parce qu'on était dans une situation où, nous, on faisait des représentations pour améliorer le service dans l'Ouest-de-l'Île et, de façon parallèle, ADM faisait des représentations pour une navette aéroportuaire directe, là, express entre le centre-ville. On a décidé d'unir nos forces pour essayer de faire d'une pierre deux coups, pour voir s'il n'y aurait pas un tracé qui pourrait satisfaire les deux besoins. C'est là que, les six organismes, on s'est regroupés dans un comité directeur, on a donné des mandats, nous avons donné des mandats à des firmes d'ingénierie, là, pour faire des études de préféabilité et un mandat d'analyse financière à la firme Price Waterhouse, auquel vous faisiez référence tantôt.

Il y a quatre... Originellement, il y a neuf tracés qui ont été étudiés, et, plus on a cheminé, là, à l'intérieur du dossier, là, il y a quatre tracés... il y a finalement quatre scénarios qui ont été retenus. En réponse à votre question, là... Vous me demandiez le nombre de passagers, si je ne m'abuse?

M. Girard: J'aimerais savoir quels étaient... Vous me dites, là, quatre scénarios. J'aimerais savoir quel était le coût pour chacun des scénarios, quel était le bénéfice-coût et quel était le nombre de passagers par an pour ces quatre scénarios-là.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

● (12 h 30) ●

M. Gauthier (Joël): Oui. Alors, pour le premier scénario, qui était le train de l'Ouest uniquement, donc une desserte entre Sainte-Anne-de-Bellevue et le centre-ville à partir du réseau CP, le coût — les coûts que je vous donne, c'est en dollars de 2008, là — c'est 676 millions, avec un ratio avantages-coût-bénéfice de 2,28 et un nombre de passagers estimé de 9,2 millions par année.

Deuxième scénario, la desserte aéroportuaire, donc la navette aéroportuaire uniquement, là, en express, sans arrêt entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal, c'est 600 millions de dollars. Un ratio bénéfice — je n'ai pas le chiffre exact, là, mais j'ai la donnée, là — inférieur, légèrement inférieur à un pour un, nombre de passagers annuel de 3,4 millions de passagers.

Ensuite est venue l'étude d'une desserte, qui a été appelée le scénario hybride où chacun avait son tracé, sauf une partie de 3,7 kilomètres, là, entre Dorval et Lachine,

et ce scénario-là a été estimé à un coût de 1,3 milliard de dollars, avec un ratio coût-bénéfice à 1,5 et un nombre annuel de passagers, pour les deux services, à 13 millions de passagers.

Et finalement il y a eu un scénario, qu'on appelle, nous, le scénario CP3, où il y avait une intégration, là. Tous les... Que ce soit ADM ou l'AMT, on n'utilisait qu'un seul réseau, donc le réseau du CP, qui était plus court, là, qui prenait trois minutes de moins. Ce scénario-là avec une intégration, là, était à 874 millions, avec un ratio coût-bénéfice de 1,8 million et un nombre de passagers annuel légèrement supérieur à 12 millions annuellement.

M. Girard: On sait, Mme la Présidente, que le gouvernement a retenu l'idée d'y aller avec deux projets distincts, un pour le train de l'Ouest, un pour la navette aéroportuaire entre ADM et... J'aimerais savoir très précisément quel est le coût pour ces deux projets séparés. Et la facture globale, elle revient à combien au total? C'est une question assez précise.

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

M. Hamad: Alors, permettez, Mme la Présidente, parce qu'il parle du gouvernement. D'abord, dans l'étude, le gouvernement du Québec, on a participé avec l'AMT, 120 000 \$ pour l'étude. Et ça, c'est la première chose. C'est 20 % de l'étude.

Maintenant, cette question-là est très importante. On avait deux sociétés, où l'AMT avait un tracé qui était le CP, parce que le CP arrivait dans Lucien-L'Allier et répondait à la...

Une voix: ...

M. Hamad: Oui, oui, mais...

M. Girard: ...on a retenu deux scénarios, ça coûte combien? Je veux savoir quel est... ça coûte combien. C'est tout simple, c'est juste ça. C'est très simple.

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

M. Hamad: Oui. Alors, je continue. Donc, on avait deux dossiers. Alors, on avait un projet qui était sur... il allait sur Lucien-L'Allier, et ça, c'était le meilleur dossier, meilleur coût pour l'AMT, et celui-là était estimé à 676. C'est une approximation. Ce n'est pas un budget final, c'était une estimation.

De l'autre côté, il y avait un projet de l'ADM qui voulait aller à la gare centrale. La gare centrale, ce n'était pas nécessairement le choix de l'AMT. Et, ce dossier-là, l'engagement du gouvernement du Québec dans le dossier de la navette entre Montréal... gare centrale et l'aéroport Dorval, c'est 200 millions qui était établi dans le budget, l'avant-dernier budget du ministre Bachand.

Les autres argents, ils proviendront de l'ADM et les demandes au fédéral que l'ADM fasse, parce que le maître d'oeuvre de ce dossier-là, c'est l'ADM. Il peut arriver... Il y a un tronçon qui va être conjoint pour les deux parties, qui est juste avant d'arriver à Dorval, il y a un tronçon conjoint où les deux projets vont se rejoindre pour faire ça. Pour l'étude, juste pour être clair, c'est 120 000 \$ de l'AMT et 120 000 \$ du MTQ.

M. Girard: Si je résume, je comprends bien que globalement les deux projets ensemble, ça revient à environ... pas loin de 1,3 milliard. Dans le cas, M. Gauthier, où on aurait retenu un seul tracé qui incluait la desserte pour l'Ouest-de-l'Île et également la navette aéroportuaire, on serait arrivé à une facture de combien?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): C'est le scénario que j'ai appelé le scénario 4 tantôt, là. On parle d'une somme de 874 millions, mais, ceci étant, ceci étant, là, il faut quand même rajouter, là, des installations à la gare terminale et il faut aussi prévoir que, dans les orientations corporatives de l'aéroport de Montréal, il y a une volonté, il y a une volonté à ce que la station terminale soit au centre-ville, au coeur du centre-ville, à la gare centrale, et il y avait peut-être un questionnement de la part d'ADM sur la localisation de la gare Lucien-L'Allier, là, donc...

M. Hamad: Et il faut... L'erreur qu'on a faite longtemps dans ce dossier-là, c'est prendre les deux projets comme un projet, ce que vous venez de le faire involontairement, parce que vous avez pris le total des deux, vous avez dit: Ça fait un projet de tant si on fait les deux ensemble. Et, en fait, c'est l'erreur qu'on fait. Pourquoi qu'on fait cette erreur-là? Parce que l'objectif de l'ADM, c'est le transport de la gare centrale à l'aéroport pour un type de clientèle aéroport. Donc, ce n'est pas des arrêts, par exemple, partout. C'est vraiment d'aller le plus vite possible entre la gare centrale puis l'aéroport pour permettre d'envoyer la clientèle directement à l'aéroport. La clientèle de train de l'Ouest, ce n'est pas une clientèle qui veut ne pas avoir des arrêts. Au contraire, il va y avoir des gares, des arrêts pour donner un service aux citoyens. Premièrement.

Deuxième élément: le service qu'on donne dans le train de l'Ouest pour les citoyens n'est pas le même service qu'on va donner pour les citoyens pour l'ADM. Troisièmement, l'agenda ou l'échéancier des deux travaux ne sont pas en même temps, c'est-à-dire: il peut arriver que l'ADM change son opinion. Ça peut arriver que le financement de l'ADM arrive plus tard. Ça arrive, d'autres problèmes qui font en sorte que ça peut causer des retards au projet de l'AMT. Quatrièmement, et ça, c'est très important, il y avait la discordance sur le choix de la gare. Et, si on veut relier... Mettons, on prend le CP, parce que, le tracé, il n'y avait pas une entente sur le tracé. Si on prend le tracé, le CP qui arrive à Lucien-L'Allier, en plus des études qui étaient là, il fallait ajouter un lien entre Lucien-L'Allier et la gare centrale, et ça, c'est plusieurs centaines de millions, faire un lien direct avec l'autre.

Alors, tout ça fait en sorte qu'il faut pas mélanger les deux, faire un total simplement.

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

M. Girard: Le choix du gouvernement, donc, il y a une facture globale supplémentaire d'au moins 450 millions de dollars d'y aller avec deux projets distincts. Moi, j'aimerais savoir de la part de M. Gauthier il y a combien d'aéroports en Amérique du Nord qui ont une navette aéroportuaire qui n'est pas intégrée au réseau de transport en commun local... ou peut-être que le ministre peut me répondre. Il y en a combien?

M. Hamad: ...répondre encore une fois. Je suis toujours obligé, Mme la Présidente, de corriger le député de Gouin parce qu'il me donne toujours des prétentions. Je n'ai pas pris une décision pour 1,4 milliard, le gouvernement n'a pas pris une décision de 1,4 milliard. Je viens de l'expliquer. Il trouvait ça long, mais je suis obligé de le répéter.

Alors, ce n'est pas 1,4 milliard, c'est deux dossiers différents. Ce n'est pas un plus l'autre, ce que je viens de l'expliquer. Je ne veux pas qu'il me donne la prétention que j'ai dit: C'est 1,3 milliard pour les deux projets.

M. Girard: Je repose la question, Mme la Présidente: Combien d'aéroports en Amérique du Nord ont une navette aéroportuaire qui n'est pas intégrée au réseau de transport en commun local?

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

M. Hamad: Moi, je ne le sais pas. Je ne voyage pas beaucoup, malheureusement, Mme la Présidente. Mais est-ce que... Le député de Gouin, peut-être, en voyageant, a pris des photos des aéroports. Non?

M. Girard: Est-ce que je dois comprendre qu'il n'y en a pas? Il n'y en a pas? Alors, le ministre ne le sait pas. O.K. Le ministre ne le sait pas.

M. Hamad: Vous le savez, qu'il n'y en a pas?

M. Girard: Est-ce que M. Gauthier... est-ce que vous auriez...

La Présidente (Mme Doyer): Je crois que M. Gauthier veut répondre, M. le ministre.

M. Girard: Peut-être que le ministre... Vous pouvez répondre à la place de M. Hamad, je n'ai pas de problème... de M. le ministre, excusez-moi.

M. Gauthier (Joël): Il existe en Amérique du Nord plusieurs modèles de desserte, là, vers les aéroports. Je vous dirai que, la très grande majorité, il y a une intégration entre le transport public et la desserte aéroportuaire.

La seule réserve que j'émettrais, là, c'est qu'il y a un projet qui est en train de se redéfinir dans le secteur de Toronto, avec un horizon pour 2015, là, pour les Jeux panaméricains, où il n'y aurait qu'un arrêt entre l'aéroport Pearson et la gare Union, là, du centre-ville de Toronto. Il y aurait un arrêt de prévu.

M. Girard: ...question...

M. Hamad: ...pour répondre, il y en a plusieurs, aéroports, que, moi, j'ai vus, là, en Allemagne, il y en a plusieurs où on prend le train de l'aéroport au centre-ville. On prend... Orlando, il y a un train qui arrive au centre-ville. On prend l'aéroport de Chicago où, à l'intérieur de l'aéroport, il y a des trains qui circulent à l'intérieur de l'aéroport de Chicago.

En fait, là, il y en a plusieurs. Mais est-ce que c'est exactement la même situation que Montréal? Bien là, c'est difficile à comparer.

M. Girard: ...Mme la Présidente, c'est que ce que je comprends, c'est qu'il n'y a pas d'exemple de trains en Amérique du Nord qui ont un lien direct avec le centre-ville qui n'inclut pas un volet pour le transport en commun local.

Moi, j'aimerais savoir, M. Gauthier, vous qui connaissez bien... Vous avez sans doute beaucoup voyagé à titre de président de l'AMT, vous avez vu ce qui se fait un petit peu partout dans le monde, vous avez vu ce qui se fait en Amérique du Nord. À Vancouver, comment ils ont décidé de procéder? Quel est un peu le modèle mis en place à Vancouver et combien de passagers par an ils ont? Par exemple, l'aéroport de la ville de Portland, combien ils ont de passagers par an? Minneapolis, combien ils ont de passagers par an? J'aimerais savoir si, dans ces cas-là, les dessertes aéroportuaires incluent un volet au niveau du transport en commun local.

● (12 h 40) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la Présidente. Je vous remercie pour votre question, là, mais sincèrement, M. le député de Gouin, là, je n'ai pas les données d'achalandage, là, à Seattle, ou Minneapolis, ou Portland, là.

Le projet avec lequel on est le plus familiers, par contre, c'est le projet de... le projet qu'on appelle le Canada Line, là, qui a été mis en service entre l'aéroport de Vancouver puis le centre-ville, projet qui est un grand succès, hein, un projet qui a été fait en PPP, en partenariat public-privé, financé une partie par la province, une partie par le gouvernement fédéral et une partie par l'entreprise privée. Et c'est un projet qui fonctionne très bien, qui devrait être une fierté pour le Québec, parce que c'est une entreprise québécoise qui l'a réalisé, qui est le concessionnaire, qui est SNC-Lavalin.

Alors, c'est un projet, comme je disais, qui a été réalisé en partenariat public-privé, qui a, si je ne m'abuse, une part de marché d'environ 5 %, 5 % sur la desserte aéroportuaire, mais c'est un projet qui intègre... qui a des arrêts, là, entre l'aéroport et le centre-ville de Toronto pour desservir les quartiers dans lesquels il circule, là. Mais...

M. Hamad: Mme la Présidente, ils m'informent qu'en Chine, à Shanghai, ça s'appelle Maglev, il y a... aéroport au centre-ville, il y a un train.

Une voix: ...

M. Hamad: En Chine. Shanghai.

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

M. Girard: ...si j'ai bien compris, puis on va comparer les populations. Alors, le ministre essaie de me faire croire que, nous, à Montréal, avec un volume, là, de 3,4 millions de passagers par année, que, nous, on va rentabiliser, là, la navette ferroviaire entre l'aéroport de Montréal et le centre-ville, mais que, par exemple, des villes comme Vancouver, où il y a 16 millions de passagers par an — eux incluent le transport en commun local — que des villes comme Portland, où il y a 14,7 millions de passagers par an, que des villes comme Minneapolis, où il y a 34,1 millions par an, à ce moment-là on se retrouve...

alors le ministre essaie de nous faire croire que, nous, à Montréal, on va être les seuls à rentabiliser le projet, mais que partout ailleurs on va avoir inséré ça au transport en commun local, qu'avec nous ça va être l'exception à la règle, à Montréal, que, nous, on va le rentabiliser, et qu'à Shanghai... Là, il compare Montréal à Shanghai en termes de volume de population. Je dois vous dire, Mme la Présidente, je suis impressionné, impressionné!

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, on commence un nouveau bloc de 20 minutes. À vous la parole.

M. Hamad: Oui, je vais prendre dans notre bloc à nous. Mme la Présidente, sincèrement je ne voulais pas faire croire rien au député de Gouin. En fait, le député de Gouin doit le savoir: ce projet-là, c'est le projet de Montréal, c'est-à-dire, c'est le maire de Montréal, le maire de sa propre ville, c'est la Chambre de commerce de Montréal, c'est la chambre de commerce de sa propre ville, c'est... Ça faisait l'unanimité. C'est le Conseil du patronat, c'est la Fédération des chambres de commerce, c'est l'aéroport de Montréal, que les autres voulaient faire ce projet-là.

Deuxièmement, l'opération et la rentabilité des opérations étaient supposées être faites par l'aéroport de Montréal. Ce n'est pas le gouvernement du Québec qui va payer l'opération. On n'a jamais dit ça. Nous, ce que nous faisons, on amenait une contribution de 200 millions de dollars pour réaliser ce projet-là. Le risque financier, le risque d'opération, le choix des tracés, c'est fait par l'aéroport de Montréal.

Alors, il n'y a aucun... on n'a rien essayé de faire croire à personne ici. Nous, par contre, s'il veut nous poser une question sur le train de l'Ouest, ça, c'est notre responsabilité. Ça, c'est notre décision de prendre... de faire le train de l'Ouest puis arriver à Lucien-L'Allier.

Je lui rappelle encore une fois: Eux autres, le train de l'Ouest, là, c'était le far west pas à peu près pour eux, là. C'est loin en maudit, le train de l'Ouest, pour eux autres, quand ils étaient au gouvernement. Alors, il fallait vraiment prendre une boussole puis un GPS pour s'orienter vers l'ouest à Montréal. Mais, pour nous autres, c'est une priorité, c'est important.

Donc, je ne veux rien faire croire. Puis, quand il dit: 3,4 millions de... c'est l'étude qu'il disait, dans l'étude, mais c'est le projet de l'aéroport de Montréal. Et ce qu'ils disent, le milieu, là, le milieu, là — le milieu, c'est dans le comté du député de Gouin, là: C'est un bon projet pour Montréal. Eux autres, ils disent ça.

Alors, si je comprends, que le député de Gouin, il est tout seul à Montréal à être contre ce projet-là. J'ai-tu bien compris? Il trouve que ce n'est pas bon, ce n'est pas raisonnable. J'aimerais ça qu'il me le dise aujourd'hui. Il est-u pour ou contre ce projet-là? Puis est-ce qu'il est pour le train de l'Ouest ou contre ces deux-là? Juste une question simple, Mme la Présidente. Il est-u pour une navette?

Une voix: ...

M. Hamad: Oui, mais je vais vous le donner, le temps.

Une voix: ...

M. Hamad: Non, non, sur notre temps. Mais répondez.

M. Girard: ...notre position, elle est claire.

M. Hamad: Oui? C'est quoi?

M. Girard: Nous, on veut un seul projet qui intègre la desserte aéroportuaire et qui dessert les gens de l'ouest. C'est ça, notre position. Elle est très claire. Un seul projet, ça va sauver 450 millions de dollars. Voilà la vraie vie.

M. Hamad: Alors, pour avoir un projet, c'est son choix. Pour sauver 400 millions de dollars, malheureusement il se trompe encore une fois. Et il n'y a rien qui démontre qu'il va sauver 400 millions de dollars, parce qu'il ne tient pas compte des choix des gares, il ne tient pas compte de liens entre les deux gares, il ne tient pas compte du type de projet qu'on a choisi, c'est-à-dire une navette rapide pour des personnes qui vont prendre l'aéroport, par rapport à des choix de gares et d'arrêts. Parce que, lorsqu'on fait le train de l'Ouest, il y a des arrêts pour les citoyens qui veulent arrêter pour aller chez eux, mais, en prenant la navette de Montréal, ce n'est pas nécessairement qu'on va arrêter pour qu'ils aillent chez eux. On ne veut pas qu'ils se promènent à l'aéroport à tous les jours. Ça, c'est le choix du député de Gouin, là. Il veut prendre le monde de Montréal puis l'envoyer à l'aéroport. Une fois qu'ils sont rendus à l'aéroport, ils retournent chez eux après. Alors, ce n'est pas ça, le choix.

Donc, ce n'est pas un calcul mathématique simple comme il vient de faire. Ce n'est pas ça, le projet.

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

M. Hamad: Maintenant, madame... C'est notre temps, maintenant?

La Présidente (Mme Doyer): C'est votre temps, puis j'ai eu une demande de parole.

M. Hamad: Oui, je veux juste parler avant...

La Présidente (Mme Doyer): Mais, si vous voulez...

M. Ouellette: ...savoir la réponse du ministre, Mme la Présidente, c'est sûr.

La Présidente (Mme Doyer): Bien sûr. Bien sûr, bien sûr. M. le ministre.

M. Hamad: Mme la Présidente, si vous permettez, le député de Gouin, aujourd'hui, il a posé une question sur la SAAQ pendant la période de questions, et bien sûr c'est son droit. Maintenant, moi, je profite de l'occasion que la présidente de la SAAQ est présente ici, peut-être, compte tenu qu'on est dans la reddition de comptes ici. Et, je pense, si vraiment la question était... il était vraiment intéressé de poser cette question-là, il voulait avoir des réponses, on a le temps de donner plus que 30 secondes de réponse. J'aimerais ça que la présidente de la SAAQ, si on a un consentement, qu'elle donne...

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, vous êtes responsable de l'utilisation de votre temps. Alors, si vous voulez que Mme St-Cyr s'approche...

M. Hamad: Parfait, merci. Alors, si vous permettez, si on a un consentement pour permettre à Mme Tremblay...

La Présidente (Mme Doyer): De consentement?

M. Hamad: ...de faire un petit point sur les trois affaires: le boni sur la gestion de la SAAQ, les coupures que nous avons faites dans les dépenses, et évidemment il y avait la question de la bâtisse pour faire... Il a dit: On fait un siège social de 40 millions, c'est des dépenses. Et, je le rappelle, l'économie est faite par une étude indépendante, démontré qu'il y a une économie de 15 millions.

En fait, que le député de Gouin me pose la question, ça me fait plaisir. Ma déception n'était pas envers le député de Gouin; ma déception était envers la députée de Taschereau. Pourquoi? Parce qu'elle, elle s'oppose. Lui, qu'il s'oppose à la construction, l'investissement de 40 millions dans la région de Québec, je comprends, il aime Montréal puis il ne veut pas qu'il y ait d'investissement ailleurs. Mais la députée de Taschereau, députée de Québec, s'oppose à la création d'emplois, avoir des travaux de construction dans la capitale nationale. Ça, par exemple, Mme la Présidente, ça me déçoit.

Ça, c'est pour la bâtisse. On va parler maintenant des bonis, puis on aimerait parler aussi des...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, avec Mme Tremblay. Je me suis trompée, on est habitués de côtoyer Mme St-Cyr, alors... tellement une habituée de la commission.

M. Hamad: C'est le boss à Mme St-Cyr. Je vais te dire, ce sont tous des boss là-bas.

La Présidente (Mme Doyer): C'est la patronne, en plus. Alors, pardon.

M. Hamad: On a juste des boss dans la salle, puis elles sont bonnes, en plus.

La Présidente (Mme Doyer): Bien oui. On pense quasiment que c'est Mme St-Cyr, la patronne. Alors, Mme Tremblay.

M. Hamad: Imaginez comme on est malmenés, nous autres les hommes, dans ça. Mais elles sont bonnes.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, Mme Tremblay, en vous nommant au complet et votre fonction.

Mme Tremblay (Nathalie): Nathalie Tremblay, présidente et chef de la direction de la Société de l'assurance automobile.

Alors, le premier point, Mme la Présidente, que je trouve important de mentionner ce matin, c'est que la rémunération variable versée aux dirigeants de la Société de l'assurance automobile pour l'année 2009, dont le montant a été versé en 2010, s'élève plutôt à 220 629 \$ plutôt que du 600 000 \$ dont il a été question ce matin. Et ce 220 629 \$ inclut zéro en rémunération variable pour le

président et chef de la direction pour l'année 2009, dans les montants de la rémunération variable versés en 2010.

Cette rémunération variable là est appuyée sur une performance organisationnelle, performance organisationnelle dont M. le ministre a élaboré grandement en dévoilant le bilan routier. Alors, notre premier axe de performance organisationnelle sont nos résultats au niveau du bilan routier. Je ne reviendrai pas sur le bilan routier, compte tenu que M. le ministre a couvert cet angle-là de façon significative.

Le point que je voulais faire ce matin était au niveau de la performance sur notre gestion des coûts. Alors, sur l'horizon de cinq ans du dernier plan stratégique de l'organisation, les coûts de l'entreprise sont passés de 1,9 milliard de dollars à 1 350 000 000 \$, soit une réduction de 4,9 %. Cette réduction des coûts là est une réduction importante et significative qui résulte de notre gestion serrée des dépenses à la Société de l'assurance automobile au cours des cinq dernières années. Cette gestion serrée des dépenses là a aussi appelé l'entreprise à devoir financer une augmentation de son volume d'affaires. Alors, au cours des cinq dernières années, c'est 1,9 % par année d'augmentation de volume d'affaires en permis et immatriculation, donc dans notre service à la clientèle, qu'on a absorbé à même la réduction de dépenses. Donc, on a financé notre augmentation de volume d'affaires tout en réduisant nos dépenses. Et ainsi, au cours de ces cinq dernières années, notre service à la clientèle, on a vu des services ajoutés, des services additionnels ajoutés à notre panier de services. Alors, quand on pense, par exemple, au permis Plus, quand on pense à permettre à nos clients de pouvoir étaler leurs paiements sur leurs permis de conduire et leurs immatriculations, question de mieux équilibrer leur budget personnel, alors il y a plusieurs services additionnels qui ont été ajoutés au panier de services.

De plus, la performance de la SAAQ au cours des dernières années, Mme la Présidente, en matière de services à la clientèle, nous avons amélioré de façon significative notre service à la clientèle pour une tranche de nos clients que sont nos personnes accidentées. Alors, nous avons réduit nos coûts et nous avons amélioré nos services pour notre personnel accidenté principalement en réduisant des délais de service. Alors, on avait des clients qui, chez nous, avaient des délais de service beaucoup trop élevés et on a, tout en réduisant les coûts, amélioré les délais de service.

Et je peux me permettre, Mme la Présidente, à titre d'exemple, de donner des exemples significatifs, par exemple le traitement des avis médicaux. Vous savez, notre clientèle accidentée de la route, c'est des dommages corporels. C'est important pour nous, lorsqu'on traite ces dossiers de client, là, de faire appel à nos médecins ou aux médecins au Québec pour être capables d'évaluer et de statuer sur la situation de notre clientèle. Alors, nos avis médicaux, dans ces cinq dernières années là, on avait un délai de service 105 jours, en moyenne, d'attente pour notre clientèle accidentée. Lorsque tu es accidenté de la route, c'est un délai qui est important, d'avoir recours à un médecin, et 105 jours était un délai qui était inacceptable pour nous. Aujourd'hui, ce délai de service a été ramené à un délai de 42 jours, en matière de service à la clientèle.

Autre élément important...

● (12 h 50) ●

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Continuez, Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Autre élément important dans nos délais de service, parce qu'on a plusieurs axes de délais de service, alors ça a été la même chose pour nos clients qui attendaient une demande de révision, dont le délai est passé de 255 jours à, aujourd'hui, un délai de traitement de 63 jours. Et j'en aurais plusieurs autres exemples, Mme la Présidente, pour démontrer comment, tout en réduisant nos coûts, tout en augmentant notre panier de services, tout en faisant face à une demande de volume d'affaires élevée et tout en réduisant les délais de service pour nos clients, comment, au cours de ces cinq dernières années là, la performance de l'entreprise a été significative.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. J'avais une question du député de Chomedey, une intervention.

M. Ouellette: Il y avait une réponse du ministre avant la question du député de Chomedey, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Ah oui, c'est vrai. Alors, allez-y, M. le ministre.

M. Hamad: Oui. Le député de Gouin, il est très intéressé à la réponse. Je vais ajouter...

La Présidente (Mme Doyer): On ne peut pas, monsieur le...

M. Hamad: Non, non, j'ai dit: Il est très intéressé.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, très intéressé.

M. Hamad: Je n'ai pas dit qu'il n'est pas là, j'ai dit qu'il est très intéressé à la réponse.

La Présidente (Mme Doyer): Non, mais...

M. Hamad: Alors, je veux juste compléter que... Alors, il est intéressé à la réponse, mais il y a un volet additionnel à ajouter à la réponse de Mme Tremblay. Le député de Gouin, encore une fois aujourd'hui, a induit la Chambre en erreur quand il a dit, quand il a dit...

Une voix: ...

M. Hamad: Il n'a pas le droit de parole, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Je sais.

M. Hamad: Il n'a pas le droit de parole.

La Présidente (Mme Doyer): Non, mais là je veux... Regardez, M. le ministre, vous êtes un ministre et un député expérimenté, comme, moi, je le suis, alors restons dans un niveau de langage correct.

M. Hamad: Ce que je voulais dire... Parfait.

La Présidente (Mme Doyer): ...sur les réponses, ça va bien.

M. Hamad: Ce que je voulais dire: La question du député de Gouin ce matin, il disait qu'un vice-président, il a eu 600 000 \$ de boni. C'était la question aujourd'hui. À ma connaissance, ce que j'ai compris de la question, c'était 600 000 \$ de boni pour le vice-président à la SAAQ. On vient...

Une voix: ...

M. Hamad: Oui. Et aujourd'hui on constate que ce n'était pas 600 000 \$, on parle de 200 000 \$, qui était donc ça. Donc, l'information, il fallait la corriger aujourd'hui.

Alors, peut-être maintenant avoir des questions des autres collègues.

M. Girard: ...c'est votre... la réponse que vous nous avez fournie.

M. Hamad: La question en Chambre, vous avez parlé de 600 000 \$.

M. Girard: ...c'est le document que vous nous avez remis, j'ai cité votre document.

M. Hamad: Oui, mais elle va répondre. Allez-y.

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

M. Hamad: C'est 220 000 \$, le vice-président, mais ce n'est pas 600 000 \$ pour le...

M. Girard: ...voilà ma question. J'ai cité votre document, M. le ministre.

M. Hamad: Bien non, mais ça, c'est... je parle de la question à l'Assemblée.

M. Girard: C'est la question que j'ai posée.

La Présidente (Mme Doyer): ...dernier bloc de 20 minutes où l'opposition officielle pourra rétablir les faits si elle ne les trouve pas amenés correctement. Et nous allons aller à la question du député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Je pense que Mme Tremblay a un complément de réponse suite au commentaire du ministre. Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, pour permettre de démêler les chiffres, là, le 591 320 \$ qui a été versé en rémunération variable en 2010 pour l'année 2009, il y avait 220 629 \$ qui touchaient les hauts dirigeants de la société et 370 691 \$ qui touchaient les cadres. Les cadres ne font pas partie de la définition des hauts dirigeants de l'entreprise, donc les cadres sont régis par les règles du gouvernement, et les hauts dirigeants dont il est fait mention font l'objet de la rémunération variable de 220 629 \$.

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

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. On va y arriver, on va y arriver.

La Présidente (Mme Doyer): ...hier, puis c'est aujourd'hui la même chose.

M. Ouellette: Pardon?

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt la réponse de Mme Tremblay, parce qu'on se souviendra, Mme la Présidente, qu'aux crédits de 2010 les crédits s'étaient déroulés la deuxième journée de l'arrivée de Mme Tremblay à la Société de l'assurance automobile du Québec. Et je pense que, durant cette année-là, à la lumière des réponses que Mme Tremblay nous a fournies, je suis obligé d'être d'accord avec M. le ministre, on est entre très bonnes mains à la Société de l'assurance automobile du Québec.

Je veux revenir, M. le ministre. Je vous ai parlé que je vous demanderais des questions sur le train de l'Est et le train de l'Ouest, mais, le train de l'Ouest, suite aux derniers échanges, je pense que c'est un peu ambigu pour les gens quand on parle de navette, quand on parle de train de l'Ouest. J'étais présent, moi, à l'annonce, M. le ministre, que vous avez faite avec les gens de la coalition du train de l'Ouest, qui a été faite à Lucien-L'Allier en début de février. Et je pense même y avoir reconnu mon collègue de Gouin, lors de cette annonce. Et je pense que c'est une annonce qui a été très bien, très bien, plus que très bien accueillie. Je pense que les gens de la coalition, l'ancien député Clifford Lincoln en tête et plusieurs personnes de l'ouest de la ville de Montréal étaient très heureux de l'annonce et de la prise de position gouvernementale dans ce dossier-là.

Et, avant que j'aie dans l'est de la ville de Montréal, j'aimerais ça, Mme la Présidente, si M. le ministre pouvait tout simplement, pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, juste démêler un peu l'échange que nous venons d'avoir, que nous venons d'entendre, et revenir un peu sur l'annonce qui a été faite au début de février, qui campait les étapes à suivre pour le train de l'Ouest. Et je viendrai au train de l'Est immédiatement après, Mme la Présidente.

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

M. Hamad: Mme la Présidente, si vous permettez, je vais commencer puis je vais laisser M. Gauthier compléter la réponse.

En fait, nous étions très fiers de faire cette annonce-là qui répondait aux attentes des citoyens. Il y avait une coalition, il y avait un groupe de citoyens, il y avait l'ensemble des maires, et c'est un projet qui fait l'unanimité de tous ces citoyens-là. C'est eux qui demandaient d'avoir un train de l'Ouest sans toucher la navette, et les autres ont été d'accord avec ça. Les deux annonces que nous avons faites faisaient l'unanimité à Montréal, dans l'est et dans l'ouest.

Pour le train de l'Ouest, actuellement les études d'ingénierie et de design seront faites dans les prochains 18 mois, et il va y avoir 22 millions qui vont servir à préciser les scénarios, les coûts et définir la conception. Ce qui est important dans le train de l'Ouest: actuellement, il y a 26 départs, et on va, avec le futur projet, on va amener ça à 86 départs, et dans les deux directions. Et ça, c'est important,

parce que souvent, quand je rencontre des citoyens de l'ouest, les gens me disaient: Bien là, ce n'est pas... il n'y en a pas assez, on en a besoin. Alors donc, ça va répondre à leurs demandes.

Deuxième élément qui est important: l'achalandage du train de l'Ouest passe de 3,6 millions jusqu'à 9 150 000 déplacements. Donc, on va tripler presque les déplacements. Et aussi, en même temps, on sait très bien que la région de Vaudreuil-Soulanges va connaître une croissance démographique de 17 % d'ici 2026, donc le train de l'Ouest tombe bien parce que ça va répondre aussi à la demande de croissance démographique. Peut-être ajouter un petit peu, M. Gauthier?

• (13 heures) •

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

M. Gauthier (Joël): Merci. Le ministre a tout à fait raison, là, sur l'importance du train de l'Ouest. Les impacts au niveau démographique qu'on va connaître dans l'Ouest-de-l'Île et dans le secteur de Vaudreuil-Soulanges d'ici 2026, là, vont faire en sorte qu'il y aura plus d'un demi-million de population qui vont habiter dans ce secteur-là. L'objectif du train de l'Ouest, là, il nous a été souvent mentionné par les résidents de Vaudreuil-Soulanges et de l'Ouest-de-l'Île, là: les gens souhaitent avoir de plus en plus de services de train et... Et il y a une problématique que nous vivons, c'est qu'on utilise des voies ferrées qui ne nous appartiennent pas, qui appartiennent au Canadien Pacifique. Le plus gros client dans l'Est du Canada du Canadien Pacifique, c'est le port de Montréal, où le port a une croissance au niveau de l'arrivée des conteneurs, et les conteneurs sont ensuite chargés sur des trains pour être envoyés en Ontario ou vers Chicago. Donc, il y a une demande additionnelle pour des trains pour l'Ouest-de-l'Île et Vaudreuil-Soulanges puis il y a une demande additionnelle du CP pour utiliser plus ses voies ferrées.

Alors, la solution qui a été envisagée et sur laquelle on a entrepris des travaux pour voir non seulement la faisabilité, mais l'ingénierie préliminaire, c'est de bâtir un nouveau corridor ferroviaire, deux voies dédiées uniquement pour le transport passager dans le même axe, qui vont être mitoyennes à l'emprise... aux voies ferrées actuelles du Canadien Pacifique. Et ce projet-là, comme le disait le ministre, va faire en sorte qu'on va pouvoir tripler le nombre de départs, offrir un train de banlieue à toutes les 12 minutes en période de pointe le matin, 12 minutes en période de pointe en fin de journée, et un train à toutes les 30 minutes, là, de 5 h 30 le matin jusqu'à minuit le soir. Donc, on offrirait 86 départs par jour, et ce qui ferait en sorte de faire hausser l'achalandage à près de 9,2 millions de passagers annuellement.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Gauthier. Alors, il reste 30 secondes. 30 secondes.

M. Ouellette: Ça fait que le train de l'Est, ça sera pour le prochain bloc.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà. Alors, nous allons passer au dernier bloc de 20 minutes. M. le député de Gouin, à vous la parole.

M. Girard: Bien, d'abord juste une précision, Mme la Présidente, sur les affirmations de la présidente

de la SAAQ et du ministre, là. Je vous cite l'extrait de mon préambule lors de ma question en Chambre: «En effet, les cadres, vice-présidents et P.D.G. se sont versé des bonis de près de 600 000 \$ au cours de l'année 2010.» C'est l'extrait de ce que j'ai présenté à l'Assemblée nationale. Et j'ai tiré ça directement du cahier... du livre des crédits, la question...

Une voix: ...

M. Girard: La question 32. J'ai pris cette information là-dessus, alors je n'ai rien inventé. Mais je suis heureux par ailleurs, Mme la Présidente, que la... Je constate que la présidente de la SAAQ confirme nos informations. Et ce qui est intéressant, c'est que, dans des articles qui ont été publiés l'an dernier, on indiquait que, pour les dirigeants, les bonis étaient de 208 761 \$; cette année, on est rendus à 200... pour l'année 2010, ça a été un montant de 220 000 \$, donc il y a eu une augmentation. Ça, ce sont les faits. Donc, voilà. Mais je ne veux pas revenir plus longuement là-dessus, je voulais juste clarifier, selon les commentaires qui ont été faits par le ministre et la présidente de la SAAQ.

Mais je veux revenir sur le dossier du train de l'Ouest, puisque je n'avais pas terminé. J'aimerais savoir... Est-ce que le ministre pourrait nous... Le ministre ou le... surtout le ministre, oui. Est-ce que le ministre pourrait nous déposer des études qui démontrent la rentabilité de la navette ferroviaire sans intégration au réseau de transport en commun local, puisque le gouvernement du Québec a versé une somme de 200 millions de dollars pour ce projet?

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

M. Hamad: Tout d'abord, Mme la Présidente, il a pris soin de corriger ses chiffres ou de corriger... En fait, pas corriger, il a dit ce qu'il a dit. Cependant, dans son communiqué de presse, il y a une erreur. Alors, j'espère qu'il va émettre un autre communiqué de presse pour corriger son communiqué de presse, parce que ce qu'il a dit en Chambre... Évidemment, il y a peut-être un million de spectateurs qui nous écoutent, mais, dans son communiqué de presse, il va y en avoir 15 millions qui vont regarder son communiqué de presse, et donc, si le député de Gouin, il est très sérieux et il veut corriger ce qu'il dit... Parce que, dans son communiqué de presse, il dit: La dernière année — la dernière année — les hauts dirigeants se sont octroyé pour 600 000 \$. Ce n'est pas vrai. Alors, si... D'abord, ils ne se sont pas octroyé 600 000 \$, c'est 220 000 \$, et donc il y a une erreur dans son... Et, convaincu que c'est involontaire... Et donc, si c'est involontaire, il me dit oui. Si c'est involontaire, donc il doit corriger son communiqué de presse puis en émettre un autre, de dire: On s'est trompé, et ce n'est pas 600 000 \$ de bonis, c'est 220 000 \$. Et il devrait dire où, aussi, il a été versé.

En passant, il y a une autre erreur aussi, c'est un jeu de mots peut-être, mais involontaire, je suis convaincu, involontaire, parce que... Là, je vois l'attaché politique du député, il rit, parce qu'il sait que c'est involontaire, lui aussi, et ce n'est pas la dernière année qu'ils se sont octroyés. Ça a été versé la dernière année pour l'autre année. Alors, il y a une grosse différence. Je pense que la langue française, vous le savez, elle a ses subtilités, mais, quand ça va être clair avec notre langue, on est clair. Je pense... Alors, est-ce que le député de Gouin va émettre un communiqué?

M. Girard: Alors, je comprends que le ministre approuve les 220 000 \$ que se sont octroyés les hauts dirigeants de la SAAQ, des bonis de 220 000 \$, il est d'accord avec ça, il va le défendre auprès des Québécois. C'est ce que je retiens de l'intervention du ministre.

Maintenant, revenons au dossier du train... revenons au dossier du train de l'Ouest. Je veux savoir de la part du ministre: Est-ce qu'il peut nous déposer des études qui démontrent la rentabilité de la navette ferroviaire sans intégration au réseau de transport en commun local, oui ou non? Le ministre des Finances a annoncé un investissement de 200 millions. J'imagine que le gouvernement du Québec, avant d'annoncer un investissement de 200 millions, s'est assuré que le projet était rentable sans intégration au réseau de transport en commun local. Alors, je veux savoir... Le ministre, à ce moment-là, peut-il me déposer les études qui démontrent ça?

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

M. Hamad: Alors, tout d'abord, je suis très surpris, hein, je suis très surpris de voir un député de Montréal contre un projet de développement sur l'île de Montréal, dans un contexte où l'île de Montréal a besoin des investissements pour encourager l'économie, pour encourager l'aéroport de Montréal. Je suis très surpris. Honnêtement, Mme la Présidente, c'est rare qu'on voit ça, et je vous connais tellement que je suis encore deux fois plus surpris, parce que je sais que, vous, vous défendez votre comté avant tout, et ça, c'est la qualité d'un député, première, c'est défendre sa région. Lorsqu'on parle de votre région, vous la défendez. Ça, c'est la première surprise. Mais ce n'est pas grave. C'est personnel.

Deuxièmement, le projet, c'est un projet privé, c'est-à-dire que c'est l'ADM qui est le développeur, c'est l'ADM qui prendra les risques, c'est l'ADM qui va faire la gestion de ce projet-là. La contribution, elle a un avantage, c'est développer un projet qui a été demandé par le maire de Montréal, par les élus de Montréal, demandé par la Chambre de commerce de Montréal, par les gens d'affaires de Montréal, par les citoyens de Montréal, par la Fédération des chambres de commerce, par le Conseil du patronat, et ce projet-là faisait l'unanimité de ces gens-là. Ça, c'est une preuve concrète que ces gens-là travaillent pour l'intérêt de Montréal, pour l'île, qui en a besoin aujourd'hui, une grande aide de tout le monde, incluant ses élus en premier, je pense. Alors donc, c'est la gestion indépendante de l'ADM.

Un autre élément aussi, je l'ai dit tantôt, il y a une portion conjointe dans ce projet-là où l'AMT et l'ADM peuvent partager. Donc, le train de l'Ouest, il va être gagnant en partie, parce que c'est 7,8 kilomètres, si ma mémoire est bonne.

Une voix: 3,7.

M. Hamad: 3,7 kilomètres de tronçon, il va être commun. Évidemment, une partie de l'argent qu'on va investir, bien ça va servir à améliorer ce tronçon-là que nous avons besoin pour faire le train de l'Ouest.

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

M. Girard: Je comprends que le ministre n'a entre les mains, là, aucune étude qui confirme la rentabilité

du projet et que le ministre des Finances l'an passé a annoncé un montant de 200 millions sans s'assurer d'avoir des études qui démontraient la rentabilité du projet sans l'intégration au réseau de transport en commun local. C'est ça, la réalité. Le ministre est incapable de m'en déposer une.

Maintenant, je veux lui citer une déclaration. Il me dira s'il est d'accord, s'il est d'accord avec ça. «Ça ne prend pas deux infrastructures, à mon avis. Alors, je pense que, si on va jusqu'à l'aéroport, il faudra continuer pour desservir, parce que, premièrement, la rentabilité ne sera peut-être pas au rendez-vous si on fait deux infrastructures en parallèle, donc.» Est-il d'accord avec cette déclaration?

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

M. Hamad: Mme la Présidente, je demanderai de déposer la totalité de ce qu'il vient de dire, parce que, là, s'il prend une phrase dans une citation que je ne me rappelle pas où elle était... Et je sais qu'il suit plus mes citations que d'autres. Alors, j'aimerais ça qu'il me le dépose.

• (13 h 10) •

M. Girard: La citation, elle a été faite lors de l'étude des crédits 2010-2011 par l'ex-ministre des Transports, députée de Lavolette, qui a dit: «Ça ne prend pas deux infrastructures, à mon avis. Alors, je pense que, si on va jusqu'à l'aéroport, il faudra continuer pour desservir, parce que, premièrement, la rentabilité ne sera peut-être pas au rendez-vous si on fait deux infrastructures en parallèle, donc.» L'ex-ministre des Transports, l'an dernier, lors de l'étude des crédits, a mis en doute la rentabilité de deux projets distincts. Le ministre, cette année, est incapable de me déposer les études pour me démontrer que le 200 millions investi par le gouvernement du Québec dans le projet de navette aéroportuaire d'ADM est rentable. C'est quand même fascinant, là. C'est quand même fascinant, Mme la Présidente.

Alors, moi, je veux savoir: Est-ce que... le ministre peut-il m'indiquer... J'aimerais... Je repose encore la question: Est-ce qu'il peut m'indiquer, me démontrer que le projet d'ADM va être rentable? Parce que vous avez dépensé 200 millions de dollars. Et, le ministre, il ne peut pas me dire, là... Si je comprends bien cette histoire-là, là, c'est que le ministre Bachand... excusez-moi, le ministre des Finances, je m'en excuse, le ministre des Finances, l'an passé, a décidé, alors que l'étude de Price Waterhouse n'était même pas terminée, unilatéralement, unilatéralement d'annoncer un montant de 200 millions de dollars, que la ministre des Transports de l'époque visiblement était en désaccord avec cette décision. Par la suite, il y a eu création de la coalition pour le train de l'Ouest. Visiblement, des élus libéraux, dans le caucus du ministre, étaient mal à l'aise ou en... parce qu'on avait exclu le train de l'Ouest. Alors, que s'est-il passé?

On s'est retrouvé finalement en bout de piste, Mme la Présidente, avec deux projets: il y a le projet du ministre des Finances, 200 millions de dollars, puis il y a le projet du ministre des Transports. Mais en bout de piste c'est les contribuables qui vont payer une double facture à cause de l'incapacité de ce gouvernement-là de gérer les finances publiques de façon responsable dans ce dossier-là, Mme la Présidente. C'est ça, malheureusement, la réalité. Et c'est les contribuables du Québec qui vont payer la facture. C'est inadmissible.

Est-ce qu'il y a quelqu'un dans ce gouvernement qui va se lever puis qui va mettre fin à cette bataille de

hochets entre le ministre des Finances puis le ministre des Transports, qui ont chacun leur projet, alors qu'on est incapable de nous démontrer la rentabilité d'une navette aéroportuaire de l'aéroport de Dorval au centre-ville de Montréal? C'est ça, la réalité. Si le ministre est capable de me le démontrer, qu'il dépose des études, mais il a été incapable de le faire depuis qu'on discute de ce dossier-là lors de l'étude des crédits.

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

M. Hamad: Ce que je retiens de ce que le député de Gouin a dit: au moins, le ministre de Montréal défend sa région, et le ministre des Finances travaille pour sa région, lui. Lui, le ministre des Finances, député de Montréal, travaille pour sa région, ce que je retiens de ce qu'il a dit. Lorsqu'on a déposé... lorsqu'on a dépensé 50 millions par année en transport collectif, Mme la Présidente, c'est sûr qu'on ne parlerait jamais ni de train, même pas les roues du train, ni les roues d'un autobus, avec 50 millions. Je veux juste les rappeler. Parce qu'il aime ça, les photos, j'en ai, des photos pour lui, des photos compréhensibles, aussi, Mme la Présidente. Ça, c'est les tableaux, c'est des tableaux qui peuvent devenir des photos. Et je ne sais pas s'il a sa caméra, on peut prendre des photos avec ça, Mme la Présidente. Regardez les interventions, ici, du gouvernement du Parti québécois, en bleu, ici, les petits bâtonnets, là, les petits, là — on a de la misère à le voir, là, je vous comprends, ils sont petits — ça, c'est les investissements du Parti québécois en transport et...

M. Girard: ...

La Présidente (Mme Doyer): Un instant!

M. Girard: ...je demande au ministre: Peut-il déposer les études qui démontrent la rentabilité du projet de navette ferroviaire entre ADM et... Dorval et le centre-ville de Montréal? C'est ça, ma question. C'est simple. Oui ou non?

La Présidente (Mme Doyer): Non, ce n'est pas une question de règlement. On s'adresse à la présidence. Pardon?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Non, non, mais je parlais à M. le député de Gouin.

M. Reid: ...se dire insatisfait de la réponse.

La Présidente (Mme Doyer): Non, je ne prendrai pas... Je m'excuse, mais le temps est précieux. On a eu une bonne collaboration depuis ce matin, on continue comme ça. Et c'est quand même interprété de façon large. Les questions vous appartiennent, les réponses leur appartiennent, de ce côté-là. On continue comme ça. Vous avez posé une question...

Une voix: ...

M. Hamad: ...Mme la Présidente.

Une voix: ...

M. Hamad: Non, non, j'avais la parole, il m'a interrompu.

La Présidente (Mme Doyer): Vous aviez la parole, effectivement.

M. Hamad: Excusez-moi, j'avais la parole.

La Présidente (Mme Doyer): C'est vrai.

M. Hamad: Alors, on continue. Je comprends qu'il n'aime pas ça, mais que voulez-vous, hein, c'est ça, hein? Les petits bâtonnets bleus, là, les petits comme ça, là, c'est l'investissement du gouvernement du Parti québécois. Les gros, là, 1 133 000 000 \$, ça, c'est le gouvernement libéral, 2009-2010. Ça, c'est juste transport collectif. Et, pour compléter, si on ajoute transport routier, ça va être encore pire, Mme la Présidente. Regardez, 2009-2010, on parle de 3,4 milliards; les petits ici, là, les petites affaires, là, ça, c'est le bleu, ça, c'est les investissements du gouvernement du Parti québécois. Alors, vous voyez, ça fait que...

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

M. Hamad: ...ce n'est plus le même discours aujourd'hui, dans ce que nous vivons aujourd'hui, Mme la Présidente.

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

M. Girard: Merci, Mme la Présidente. Maintenant qu'on a l'absence de réponse sur le dossier train de l'Ouest, ADM, l'absence d'étude démontrant la rentabilité du projet, alors je vais passer à un autre sujet.

Je vais encore poser des questions au P.D.G. de l'AMT. J'aimerais savoir quel est le coût global du projet pour le train de l'Est. Quel va être l'achalandage prévu? Et j'aimerais savoir les explications sur le délai, puisqu'initialement on parlait d'un... d'une... on parlait que ce serait prêt en 2010, et finalement ce sera disponible à partir de 2012. Est-ce que M. Gauthier pourrait m'expliquer les raisons pour lesquelles il y a un délai de deux ans entre l'annonce initiale et la réalité?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le député de Gouin. Le projet du train de l'Est, c'est un projet, là, qui a été lancé... lancé, je pense, en 2007, autorisé par le premier ministre en 2007. Le train de l'Est, c'est 51 km, ça va être un tracé de 51 km qui va desservir l'est de Montréal, le secteur Repentigny, Mascouche et Terrebonne, donc un bassin de plus de 500 000 personnes. Le service qui sera offert dès la mise en service, là, c'est 16 trains par jour qui vont circuler. On s'attend à avoir un achalandage, là, de plus de 11 000 personnes par jour pour le train de l'Est. Et c'est un projet qui est attendu depuis longtemps. Au niveau... On est dans les coûts de construction, là, tels qu'on les avait annoncés, là, un budget de construction pour les infrastructures de 420 millions de dollars, plus... A ça s'additionnent évidemment des contingences, là, des contingences que nous avons et évidemment d'autres frais, là. Mais,

au niveau des coûts de construction, là, on est dans ce qu'on avait annoncé à 420 millions de dollars.

Au niveau de la réalisation du projet, nous, on est sur l'échéancier qu'on a annoncé dès qu'on a obtenu le certificat d'autorisation... de réalisation, là, du ministère de l'Environnement. Et il faut savoir que, dans ce dossier-là, le dossier a été soumis à une procédure d'audiences publiques, il y a eu des audiences publiques, il y a eu un rapport du BAPE, là, il y a des mois qui ont été utilisés, là, pour faire ces audiences-là, publication du rapport et ensuite réponse au rapport, parce qu'il y a quand même 18 conditions, là, qui ont été assujetties. Mais, dès qu'on a obtenu l'autorisation de la ministre de l'Environnement de l'époque, l'actuelle ministre de l'Éducation, là, dès qu'on a eu le O.K., on a annoncé qu'on serait en service en 2012, puis on est toujours sur cet échéancier-là.

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

M. Girard: Une augmentation au niveau du coût du projet pour quelle raison, M. Gauthier? Et quel est le montant au niveau de l'augmentation?

M. Gauthier (Joël): Il y a eu une augmentation, effectivement, des coûts du projet suite... Si je ne m'abuse, là, on parle de peut-être une cinquantaine de millions, je pourrais vous le vérifier, là. Mais ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a 18 conditions que le BAPE nous a imposées. Une des conditions, c'est de faire toutes les mises à la terre des travaux pour préparer une éventuelle électrification des trains de banlieue, qu'on a dû rajouter dans les... qui n'était pas prévue. On nous a demandé des écrans sonores pour des riverains dans le secteur de Repentigny, là. On parle d'environ une cinquantaine de millions de dollars qui découle, je vous dirais, à 90 % des exigences du Bureau d'audiences publiques en matière environnementale.

M. Girard: Moi, j'aimerais savoir comment vous décidez, M. Gauthier, de l'emplacement des gares. Je pense... Si ma mémoire est bonne, il y en a 11, je pense, dans le projet. Comment vous en arrivez à décider que la gare va être installée à tel endroit sur le tracé?

● (13 h 20) ●

M. Gauthier (Joël): Il a 14 gares sur le train de l'Est, 11 nouvelles, mais trois, là, trois qui vont être communes à la ligne Deux-Montagnes. C'est le département... je vous dirais, c'est le département de planification, chez nous, là, qui regarde à la localisation des gares. Généralement, là... Je vais vous donner les grandes lignes, là. Généralement, les vecteurs de déplacement, il faut être près d'un boulevard ou d'un grand boulevard qui va permettre une facilité de circulation, une facilité d'entrée, une facilité de sortie, une facilité d'accès. Alors, je vous dirais, il y a ça, il y a des études de circulation, études de transport qui sont faites par le département de planification et qui nous disent: Bien, on va localiser la gare dans un rayon de x mètres, là, soit à gauche, soit à droite, soit à l'est, au nord, au sud, en fonction évidemment aussi de la disponibilité des terrains ou du milieu naturel, là, si c'est dans une falaise, évidemment. Mais, je vous dirais, là, près des grands axes, en fonction de la capacité d'absorption du nombre de clients qui peuvent être générés, là, pour une gare en particulier.

M. Hamad: En fait, j'aimerais juste amener des précisions, si vous permettez, Mme la Présidente.

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

M. Hamad: C'est 45 millions, les dépassements, et la majeure partie de ces dépassements-là, je peux en citer quelques-uns, c'est important de savoir pourquoi: une entente avec l'entreprise General Dynamics, c'est 15 millions, ça, vous savez, ils sont dans l'explosif, il y avait des mesures à échanger avec cette entreprise-là; climat sonore en construction, 2 millions; climat sonore en exploitation, vous comprendrez, c'est pour la qualité de vie des citoyens, c'est 2 millions; 4 millions pour l'impact visuel; l'eau potable, un demi-million; milieux humides, 2 millions; reboisement, 3 millions, et ça, c'est les... électrification — ça, c'est très important — électrification, c'est 12 millions. Alors, ça, c'est la majeure partie des coûts additionnels qui étaient faits pour le projet.

Donc, la majorité, c'est une question environnementale, et incluant l'électrification, et évidemment toutes ces mesures-là sont faites parce qu'il y a eu, et vous me corrigerez, il y a eu le BAPE et, suite au certificat du BAPE, bien il y a eu des exigences au niveau environnemental, sonore, milieux humides, déboisement. Alors, tout ça fait en sorte qu'il y a 45 millions. Et ça, ce n'est pas pour le coût du gouvernement du Québec.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Question courte, réponse courte. Il reste deux minutes.

M. Girard: J'aimerais savoir... M. Gauthier, est-ce que c'est possible d'avoir les dates exactes où les décisions ont été prises par l'AMT concernant la détermination de l'emplacement de chacune des nouvelles gares sur le train, sur le train de l'Est? Est-ce qu'il existe des documents ou des procès-verbaux qui nous permettraient de savoir à quel moment a été décidé l'emplacement de chacune des gares?

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

M. Gauthier (Joël): Je peux le vérifier, M. le député de Gouin, là, puis transmettre l'information à la commission ou la transmettre...

La Présidente (Mme Doyer): À la commission, M. Gauthier.

M. Girard: Mme la Présidente, je ne sais pas si c'est possible pour l'AMT de nous la faire parvenir d'ici la fin de la commission, je ne sais pas si c'est quelque chose qui est faisable, ou sinon dans les jours qui viennent.

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

M. Gauthier (Joël): C'est quand, la fin de la commission?

La Présidente (Mme Doyer): Nous reprenons nos travaux à 15 heures.

M. Hamad: Il reste une heure. On va faire notre possible. Ce n'est pas des photos, là, c'est des photocopies, là. Il faut aller prendre du temps, là.

M. Girard: ...savoir maintenant... Est-ce que j'ai encore du temps, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Non. Il reste 30 secondes, 25 secondes. Alors, on va y aller avec ça, parce que c'est l'heure du dîner.

Alors, compte tenu de l'heure, 13 h 23, je suspends les travaux de la commission jusqu'à 15 heures. La salle sera sécurisée, vous pouvez donc laisser vos effets dans cette salle. Je vous remercie de votre collaboration. Bon dîner.

(Suspension de la séance à 13 h 23)

(Reprise à 15 h 2)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, bonjour, mesdames messieurs. À l'ordre... Oh, pardon! À l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports 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, dont le volet Voirie, pour l'année financière 2011-2012.

Nous poursuivons sans plus tarder, un nouveau bloc de 20 minutes du groupe ministériel. M. le ministre ou M. le député de Chomedey, la parole est à vous.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. On avait commencé avant la pause, Mme la Présidente, de parler du train de l'Est, j'aimerais ça qu'on continue sur le train de l'Est, parce qu'à chaque voyage, Mme la Présidente, que je fais entre Chomedey et Québec, bien je suis en mesure de constater que ça bouge, que ça bouge sur la 640, et, tout ça, je pense que c'est en grande partie à cause des travaux du train de l'Est. Mais, Mme la Présidente, vous savez comment est-ce qu'on a un appétit qui est insatiable, on veut toujours en savoir plus.

À une question de mon collègue de Gouin ce matin qui demandait pourquoi... Les stations, ou les gares à Montréal qui vont toucher le train de l'Est, je pense qu'il y en a deux dans son comté aussi. Il n'y en a pas? Ah! c'est trop petit, c'est trop en... trop en haut. Donc, c'est dans un des comtés limitrophes. O.K., c'est dans un comté limitrophe.

Tout ça pour vous dire, Mme la Présidente, que le train de l'Est, quand on parle de transport collectif, définitivement c'est quelque chose qui va répondre à un besoin très important, et ça va répondre à un besoin très important pour l'étalement urbain, parce qu'il y a énormément de gens qui vont demeurer dans le coin de Mascouche, Terrebonne, et, avec l'ouverture prochaine du pont de la 25, c'est un boom très important aussi qu'il va y avoir au niveau de la population dans l'est de Laval.

Je pense qu'on a entendu ce matin, Mme la Présidente, que le train de l'Est, c'étaient 51 kilomètres. Ce qui va être intéressant, Mme la Présidente, c'est que c'est une première au Canada, bâtir un train au centre d'une autoroute. Je pense qu'on demandait des comparables ce

matin pour autre chose. Il n'y en a pas au Canada, de train bâti dans le milieu d'une autoroute, c'est une première. Le seul autre endroit que j'ai souvenance, là, je pense que Chicago a quelque chose du genre, et il y a peut-être d'autres endroits aux États-Unis, mais, au Canada, on va être les seuls.

C'est sûr, quand on parle de transport collectif, Mme la Présidente... Et, comme le Québec est très bien positionné avec ses objectifs d'environnement, c'est au-dessus de 3 240 tonnes de gaz à effet de serre par année, Mme la Présidente, qui vont être réduites par le train de l'Est. Et j'ai entendu M. le ministre, lors d'une annonce pour les véhicules électriques, qui est une annonce extraordinaire, là... la semaine dernière, j'ai entendu M. le ministre mentionner que, je pense, la vision gouvernementale et la vision du premier ministre, la vision du ministre des Transports en transport collectif, c'est d'augmenter de beaucoup le service et l'offre de services pour desservir les citoyens du Québec.

Aussi, Mme la Présidente, je sais qu'au mois d'octobre... parce qu'il va y avoir des gares ou des stations sur l'île de Montréal et dans la couronne nord-est, je sais qu'au mois d'octobre le lancement officiel des travaux sur l'île de Montréal a été fait et je sais que, dans le milieu de l'autoroute, comme je vous ai mentionné, Mme la Présidente, à tous les quatre jours, c'est-à-dire à mon voyage vers Québec et à mon retour vers Laval, je suis en mesure de constater, comme des milliers d'automobilistes tous les jours le constatent, l'avancement des travaux sur la 640.

Avec votre permission, Mme la Présidente, j'aimerais savoir de M. le ministre où est-ce qu'on en est avec le train de l'Est. Est-ce que ça respecte nos échéances? Et quels bienfaits l'arrivée du train de l'Est aura sur le transport collectif, particulièrement pour les populations environnantes? Je sais aussi qu'aux crédits, l'an dernier, il avait été question d'allonger ou de peut-être rajouter une station, là, pour desservir Repentigny ou un petit peu plus vers l'est, sur la 40. Je voudrais avoir un état de situation, Mme la Présidente, où est-ce qu'on en est avec le train de l'Est et quand on va être en mesure de se promener dans le milieu de la 640.

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

M. Hamad: Oui, merci, Mme la Présidente. Je remercie encore une fois mon adjoint parlementaire, député de Chomedey. Je vais commencer quelques chiffres, puis après ça je vais laisser M. Gauthier compléter.

Le train de l'Est, en fait, pour avoir une idée, là, c'est 5 500 passagers de plus dans le transport collectif en période de pointe. Et donc il va y avoir du matériel neuf, comme par exemple l'achat de cinq locomotives bimodes et 30 voitures à deux étages. Ce que nous allons faire pour... L'échéancier, en fait — on prévoit approximativement — c'est l'automne 2012 ou peut-être janvier 2013. Ça dépend évidemment des conditions.

Et il faut dire aussi que, dans la... tout le long du processus, ce qui est intéressant de voir, c'est ce que l'AMT a fait. En fait, tout le long du processus de conception et de construction, l'AMT a travaillé avec des partenaires comme les municipalités et la population. Par exemple, l'AMT a communiqué avec 280 000 foyers situés le long du tracé pour les inviter à s'abonner à l'infolettre qu'elle

publie. Alors, ça, c'est important d'impliquer les citoyens dans ce projet-là. Et aussi, l'AMT prévoit tenir des séances d'information sur l'aménagement prévu et sur la mise en place des mesures de mitigation pendant les travaux. Alors, moi, je pense que c'est un projet qui appartient aux citoyens, et l'AMT le fait avec les citoyens en tenant compte de leurs opinions et en les informant de l'avancement des travaux et, bien sûr, en les impliquant dans la réalisation de ce projet qui est très majeur et très important pour l'est de Montréal.

Alors, peut-être laisser... un petit peu donner d'autres détails à M. Gauthier sur le train.

La Présidente (Mme Doyer): Consentement? Consentement. Oui, M. Gauthier, vous pouvez y aller.

● (15 h 10) ●

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, Mme la Présidente. Je renchéris sur ce que vient de dire le ministre des Transports. Effectivement, c'est un des grands projets de transport collectif qui s'effectuent actuellement dans la région de Montréal. C'est un projet qui va desservir un bassin de population de plus de 500 000 personnes. On parle d'un achalandage de 5 500 personnes par période de pointe, donc 11 000 personnes par jour. C'est un projet majeur qui va comporter 14 gares, dont 11 nouvelles, sept sur le territoire de Montréal et quatre dans la région de Lanaudière.

C'est un projet qui, comme je le dis, est un des projets majeurs qui se déroulent actuellement sur le territoire de l'île de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal, projet qui va répondre à un besoin, là, parce qu'il y a — et il ne faut pas se le cacher — il y a une croissance importante de la population qui se déroule actuellement puis qui va continuer à se dérouler dans la couronne nord-est de Montréal. Et il y avait des lacunes au niveau de l'alternative à l'utilisation de l'automobile. Alors, nous, on est très heureux de participer à l'élaboration, la conception et la construction de ce projet.

Il y a des travaux qui sont en cours. On a commencé, en 2009, les travaux ferroviaires sur le territoire de Montréal. Donc, on a rajouté des voies ferrées, doublé des voies ferrées dans l'emprise du Canadien National, du CN. Il y a actuellement des travaux au centre — vous l'avez souligné à juste titre, là, M. le député de Chomedey — au centre de l'autoroute 640, là, pour relier le secteur Mascouche à Repentigny. Il y a un 12,9 kilomètres de voie ferrée qui est en construction. C'est une première au Canada, mais ce n'est pas une première ailleurs dans le monde, là, ce sont des modèles... Utiliser des terres publiques, là, des terres... des terres publiques, donc qui ne coûtent rien, qui n'amènent pas de problèmes d'expropriation, là, ce n'est pas quelque chose qu'on a inventé, ça se produit à Chicago. Entre l'aéroport de Chicago et le centre-ville, il y a un train de banlieue, là, qui dessert, oui, l'aéroport mais qui a des arrêts pour aller au centre-ville de Chicago. Il y a la même chose qui se produit notamment dans le secteur de... dans le bout de Los Angeles. Mexico, le métro pneumatique de Mexico, qui est une copie conforme du métro de Montréal, il y a une section... il y a un tronçon qui est au centre des autoroutes. À Perth, en Australie, on le voit. Alors, c'est un modèle qui a fait ses preuves ailleurs, qui permet de réduire les coûts de projet en utilisant des terres publiques, des terres qui appartiennent déjà à l'État, et qui évite le processus d'expropriation et qui réduit les coûts.

Or, le ministre faisait référence à un projet important, un projet qui va être bâti avec de l'équipement neuf, donc ce ne sera pas une mesure de mitigation, mettre des vieux wagons puis des vieilles locomotives qui ont 30 ou 40 ans d'âge, là. Dès sa mise en service, prévue à l'automne 2012, le projet du train de l'Est, là, va être un projet... un nouveau tronçon ferroviaire, une première... une première au centre d'une autoroute, mais une première aussi, 12 kilomètres de voie ferrée qui se construisent au Québec, quand ça faisait des décennies qu'on n'avait pas vu de nouvelles emprises ferroviaires. 11 nouvelles gares, et, au niveau des gares, il y a actuellement sur le territoire de Montréal la gare Sauvé qui est en construction, la gare Ahuntsic ainsi que la gare Lacordaire. Il y a des appels d'offres qui vont être lancés au cours des prochaines semaines, là, pour certaines autres gares, notamment la gare de Repentigny. Et nous, jusqu'à présent, là, il n'y a pas de problème majeur dans l'exécution des travaux, donc on est très confiants de pouvoir faire une mise en service, là, pour l'automne 2012.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Gauthier. Ça vous satisfait? M. le député d'Orford.

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais revenir, dans cette étude de crédits, Mme la Présidente, sur un aspect important qui est la sécurité routière. Malgré les belles informations, en fait les beaux résultats qui ont été dévoilés hier, il y a un problème dont on a beaucoup parlé dans cette commission ces dernières années et pour lequel il y a des progrès, et j'aimerais savoir un peu plus ce qui... où est-ce qu'on en est et qu'est-ce qu'on fait, c'est le problème de l'alcool au volant et, qui en découle, le problème des récidivistes de l'alcool.

Alors, le problème de l'alcool au volant est toujours un problème d'actualité malgré, encore une fois, les beaux résultats qu'on a connus hier. On sait que l'alcool est responsable, d'après les chiffres que j'ai, d'une importante proportion d'accidents. Les chiffres que j'ai ici, c'est 31 % des décès, 16 % de blessés graves et 5 % de blessés légers, et des accidents donc qui sont dus à la présence de l'alcool sous une forme ou sous une autre.

De plus, certains récidivistes de l'alcool, on en a parlé plusieurs fois dans cette commission — je pense que le député de Chomedey, qui a une longue expérience dans sa carrière antérieure, nous a d'ailleurs permis de voir bien des choses — vous savez, des récidivistes dont le permis a déjà été suspendu, même parfois dont l'auto a été confisquée, se retrouvent quand même à circuler sur nos routes. Soit qu'ils ont volé des autos ou, comme le disait le député de Chomedey, il y a plusieurs façons de sortir des règles et de la loi. Et en fait il s'agit, à toutes fins pratiques, d'actes criminels.

Et, comme dans d'autres cas d'actes criminels, ce qui est important de savoir et ce que je voudrais savoir, Mme la Présidente, ce n'est pas évidemment s'il va y en avoir encore, des récidivistes; c'est un peu comme les agressions criminelles dans les dépanneurs ou autres, il va toujours probablement y en avoir malgré qu'on fasse n'importe quoi. Mais la question est vraiment de savoir: Est-ce que, comme gouvernement, au Québec, on fait tout ce qui est gouvernementalement et humainement possible pour réduire et réprimer ces actes criminels? Et, dans ce qui nous concerne, je parle ici des récidivistes qui, malgré qu'on ait confisqué permis et auto, se retrouvent quand

même sur les routes par différents moyens. Est-ce qu'on fait tout ce qu'il faut pour être sûrs qu'on réprime au maximum ces actes criminels là? Parce que c'en sont, et souvent ça se traduit par des morts.

Et d'autre part, évidemment, de bien connaître qu'est-ce qu'on fait aussi dans le même sens, mais pour réprimer l'alcool au volant, en particulier chez les jeunes, parce qu'on sait que... on le sait, malheureusement, par ce qu'on entend et ce qu'on voit dans les médias de temps en temps. On sait qu'il y a des pertes malheureuses et épouvantables, là, qui sont inutiles, et uniquement parce qu'on n'a pas su se servir de l'alcool de façon raisonnable.

Alors, ma question, c'est: Est-ce qu'on fait... Qu'est-ce qu'on fait, en fait? Est-ce qu'on fait, comme gouvernement, tout ce qu'il faut faire, humainement et gouvernementalement, pour enrayeur et pour réprimer surtout les aspects criminels, là, de la récidive?

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

M. Hamad: Merci, Mme la Présidente. Comme vous le savez, lorsqu'on a adopté la loi n° 71, nous avons pris la décision, à ce moment-là, de renforcer les mesures pour les récidivistes. Et, pour nous, c'était très important, et je pense que vous avez assisté à l'adoption du projet de loi. Vous avez vu nos présentations. On voulait aller le plus loin possible pour les récidivistes, parce que c'est quand même... ils sont une cause importante dans les problèmes de décès et des problèmes sur les routes. Et je pense que la loi n° 71, c'est la loi qui est allée le plus loin dans les... selon la réglementation, les lois actuelles que nous avons en main.

Il faut dire qu'on a adopté deux projets de loi. Il y a le n° 42, aussi, qui avait des mesures importantes. Ça, ça a été adopté en 2007. Et la loi n° 71, c'était en décembre 2010. Et donc, par exemple, ça vaut la peine d'en parler, de quelques mesures, là, de la loi n° 71. Alors, il y a une suspension immédiate du permis pour 24 heures pour les conducteurs de véhicules lourds transportant des biens, dont l'alcoolémie est entre 50 et 80. Vous savez, les transporteurs de véhicules lourds, ils ont une grosse responsabilité. Cette responsabilité, il s'agit juste de conduire un véhicule lourd, c'est déjà évidemment un équipement qui peut être très dangereux pour les autres. Et l'application de la règle, aussi, zéro alcool, ça, c'est très important pour les jeunes de 21 ans et moins. Et donc le non-respect de ça, ça permet immédiatement une suspension immédiate de 24 heures pour les conducteurs d'autobus et les minibus et du taxi aussi. Alors, rappelons-nous, les minibus, les autobus, conducteurs d'autobus et les taxis, c'est zéro alcool aussi. Et évidemment la règle de 21 ans et moins, zéro alcool aussi.

Et le droit de retrait du droit d'acquiescer, d'immatriculer ou de remettre en circulation un véhicule, pour certains récidivistes de l'alcool au volant, ça, c'est important. L'antidémarrreur à vie... L'antidémarrreur à vie pour toute troisième infraction en matière d'alcool au volant, c'est très important. Et évaluation de comportement — alcool, drogue versus conduite automobile — durant la suspension immédiate de 90 jours de permis pour les infractions à ce 160 mg, pourcentage, et, s'il y a un refus d'obtempérer ou toute récidive à 80 mg et refus, maintien de la suspension tant que la personne ne démontre pas une consommation compatible avec la conduite sécuritaire d'un

véhicule, sans égard à une éventuelle et possible déclaration de culpabilité criminelle.

Et aussi, nous allons allonger la saisie de véhicule à 90 jours, en récidiviste. Alors, toutes ces mesures-là, selon... elles vont entrer en vigueur selon la loi, tel que l'entente que nous avons adoptée, au plus tard le 30 juin 2012. Alors, peut-être... Je vais laisser un petit peu... C'est l'autre boss de la SAAQ. Je vous ai parlé, vous avez fait l'introduction. Alors, Mme St-Cyr, peut-être parler un peu de sécurité routière et des mesures de récidiviste.

• (15 h 20) •

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Consentement? Oui. Quand personne ne dit, c'est que ça va. Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci. Alors, Johanne St-Cyr. Merci, Mme la Présidente. Alors, ce que M. le ministre des Transports, M. Hamad, a mentionné s'ajoute naturellement à des choses qui avaient été adoptées dans le cadre du projet de loi n° 42. Et il y avait déjà à ce moment-là — qui avaient été adoptées en 2007 — des mesures qui introduisaient des sanctions et une façon de procéder plus sévères pour les gens qui avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 160 milligrammes, là, dans le sang, parce que c'est un bon indicateur d'une personne qui a éventuellement une incapacité à dissocier boire et conduire, qui a un problème d'alcool.

Alors, à tout cela s'ajoutent naturellement des interventions de sensibilisation. Il y a des campagnes de publicité à chaque année qui sont faites par la société, qui s'accompagnent de présence policière sur le terrain. Et il y a, de surcroît, l'Opération Nez rouge, qui, à tous les mois de décembre depuis un bon bout de temps au Québec, a introduit le concept de conducteur désigné, qui se continue tout au long de l'année.

Alors donc, pour l'alcool au volant, on intensifie les travaux en ce moment, parce qu'une des mesures qui est intéressante et que vous avez évoquée, M. le ministre, c'est le fait qu'à partir de l'entrée en vigueur les gens qui seraient interceptés, donc, avec un haut taux d'alcoolémie ou en récidive devraient aller en évaluation immédiatement, ce qui ferait en sorte que ces gens-là ne conduiraient pas, nécessairement, jusqu'au moment du procès. Parce qu'en ce moment quelqu'un peut être intercepté sur le bord du chemin avec un haut taux d'alcoolémie, bon, il y a naturellement la suspension immédiate du permis... la suspension temporaire, pardonnez-moi, du permis, là, pour 90 jours, mais, au bout de 90 jours, même si la cause est entendue seulement quelques mois plus tard, la personne retrouvait le droit de conduire, alors qu'elle pouvait, dans le fond, avoir des problèmes à dissocier la conduite et l'alcool. Donc, là, la mesure sera introduite. C'était vu comme vraiment très aidant et très intéressant, là, pour sortir de la route les gens qui seraient incapables d'y être sobrement.

La Présidente (Mme Doyer): Il reste quelques secondes. Continuez.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui. Alors, du côté de la sensibilisation, l'autre chose aussi qu'on décline de plus en plus, on l'a évoqué un petit peu hier, Mme la Présidente, c'est le fait que, pour les jeunes, on parle de plus en plus aussi de notion de capacité de conduite affaiblie, puis on

veut toucher à la fois, là, alcool et drogue. Et on se rapproche d'eux via le Web, via *YouTube*. Et hier, on mentionnait la publicité qui avait eu cours, là, depuis quelques semaines, où on voit le jeune qui rentre, là, le corps à travers la fenêtre, et ça a fait bien rire et ça a fait son chemin. Et c'est le genre de message qui est susceptible de rejoindre le public jeune et même les moins jeunes.

Et, par ailleurs, chaque fois dorénavant que nous allons faire une campagne de publicité, que ce soit pour alcool ou pour autre chose, on va prendre soin vraiment de décliner dans des moyens plus susceptibles d'atteindre les jeunes clients.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, Mme St-Cyr. Je vais donner la parole au député de Gouin pour un bloc d'intervention de 20 minutes.

M. Girard: Parfait. Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, je vais poursuivre les questions que j'avais ce matin pour M. Gauthier concernant le train de l'Est.

Une voix: ...

M. Girard: Oui. Donc, je vous posais des questions ce matin, là, pour savoir comment vous décidez de l'emplacement des gares, un peu sur quels critères vous décidez de l'emplacement. Je ne sais pas si vous aviez terminé votre réponse ou vous voulez continuer sur ce sujet-là.

Moi, j'aimerais savoir aussi... Est-ce qu'il y a des... Est-ce qu'il arrive parfois que des promoteurs immobiliers ou des gens qui veulent faire du développement immobilier autour des gares sollicitent des rencontres avec l'AMT sur la localisation ou l'emplacement d'une gare? Est-ce qu'il vous est arrivé dans le passé, que ce soit sur ce projet-là ou sur d'autres projets, d'avoir des représentations de promoteurs immobiliers sur le choix de l'emplacement des gares?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la Présidente. Donc, sur le processus, c'est le département de planification qui identifie les axes routiers, puis ils font les études de circulation. À partir du moment où on a déterminé, là, je vous dirais, à plus ou moins 200 mètres, là, ça peut être 200 mètres à l'est ou à l'ouest, là où devra être localisé... le dossier est transmis aux services juridiques et immobiliers chez nous pour entreprendre des négociations pour une acquisition. Et, si les négociations achoppent ou si on ne peut pas s'entendre, il y a une demande qui est faite au ministère ou au ministre des Transports d'émettre soit une réserve foncière ou d'enclencher le processus d'expropriation des terrains. Alors, grosso modo, ça, c'est le processus.

L'autre volet de votre question: Est-ce qu'il arrive que des promoteurs immobiliers viennent voir l'AMT? La réponse, c'est oui. Et je peux même vous dire que, pas plus tard qu'il y a peut-être trois semaines, un mois, là, il y a des promoteurs immobiliers qui sont venus nous voir, mais généralement... généralement, ce n'est pas suite à l'annonce d'un projet, là. Ce qu'on vit surtout, là, de ce temps-ci sur l'ensemble du réseau, pas seulement sur le train de l'Est, là, mais un peu partout, c'est des gens qui veulent soit bâtir des condos, des TOD, «transit-oriented development», et qui viennent nous voir pour voir s'ils

pourraient négocier un chemin d'accès... un chemin d'accès chez nous, ou qui veulent bâtir au-dessus des stationnements, des droits aériens.

Donc, c'est surtout dans des projets existants, là, qu'on le voit actuellement. Dans le train de l'Est, là, je cherche... j'essaie de voir, là, de me rappeler à mon souvenir... Est-ce qu'il y a des promoteurs immobiliers qui sont venus nous voir spécifiquement sur l'achat de terrains, là? Mon souvenir, c'est que je sais qu'il y a eu des représentations, mais je ne pense pas qu'il n'y ait personne qui est venu, là, sur la localisation, si ce n'est... Puis, la seule réserve que je vais vous émettre, là, c'est que je sais qu'il y a une problématique dans le secteur de Terrebonne, secteur Lachenaie, où il y a une procédure en expropriation que nous avons déposée, là, puis il y a un promoteur... un promoteur immobilier, là, qui veut faire un projet là.

M. Girard: Quelle est la politique de l'AMT quand vous avez des promoteurs immobiliers qui veulent échanger avec vous puis qui savent que vous avez un projet... construction d'un train, soit le train de l'Est ou un autre train? Est-ce qu'il y a un certain nombre de règles que vous avez établies à l'AMT? Donc, tout promoteur immobilier qui sait que, par exemple, l'AMT veut développer le train de l'Est, il y a 14 gares, dont 11 nouvelles, peut venir faire des représentations directement auprès de l'Agence métropolitaine de transport ou soumettre des recommandations, faire un certain lobby auprès... Est-ce que vous acceptez, donc, systématiquement n'importe quel promoteur immobilier qui vous... Vous acceptez de les rencontrer pour avoir des échanges avec eux sur l'emplacement et le choix des gares? Est-ce que je comprends?

M. Gauthier (Joël): Non. Un, il n'y a pas de promoteur immobilier — à ma connaissance, là, mais je peux m'engager à faire des vérifications — qui vient nous voir pour discuter de la localisation des gares. Ça, c'est un processus qui se fait chez nous, à l'interne, avec des professionnels de l'AMT. Il y a des discussions avec les autres organismes de transport, là, sur la localisation pour les boucles d'autobus, là. Mais, à ma connaissance, il n'y a pas de promoteur immobilier qui est venu nous dire: Vous allez mettre votre gare à cet endroit ou à cet endroit parce que j'ai tel projet ou tel autre projet.

On a par contre des discussions, là, puis... on a par contre des discussions avec nos partenaires municipaux, là. Dans tous les dossiers, que ce soit le train de l'Est, l'aménagement des stationnements incitatifs, avant que la prise de décision se fasse, on avise toujours les partenaires municipaux, puis honnêtement on n'a pas le choix, c'est une obligation. Si on veut se faire financer le projet en fonction du Programme d'aide au transport collectif, lorsqu'on va déposer la DAP ou la DAF, c'est sûr que, si le dossier qu'on dépose auprès des autorités du ministère ne comporte pas une résolution de la municipalité, le dossier ne sera pas approuvé tant que la résolution de la municipalité n'arrivera pas.

Donc, est-ce qu'il y a des discussions avec les partenaires municipaux? La réponse, c'est oui, il y en a tout le temps. Est-ce qu'il s'est produit, dans certains cas, puis là je les cherche, là, mais est-ce qu'il s'est produit des cas où les municipalités nous ont dit: On a un projet de x développement immobilier, est-ce que vous ne pourriez pas venir rencontrer, soit chez nous ou des rencontres à

l'AMT entre la municipalité puis le promoteur immobilier?, ça, je pense que oui, ça s'est produit, et là j'ai en tête le cas de Saint-Constant, la ville de Saint-Constant, pour la gare de Sainte-Catherine, où il y a quelques millions de pieds carrés qui ont été vendus, une ancienne carrière, si je ne m'abuse, carrière Lafarge, qui est mitoyenne à notre gare, et ça, je sais qu'il y a eu des discussions avec le promoteur immobilier et chez nous.

Dans d'autres cas, par contre, j'ai vu aussi des gens appeler soit au département du contentieux ou — parce que, chez nous, contentieux puis affaires immobilières, c'est ensemble, là — soit au contentieux ou à la direction générale pour dire: Est-ce qu'on pourrait vous rencontrer? Mais, avant d'accepter une rencontre, on demande c'est quoi, le sujet, puis on fait une vérification à savoir c'est quoi, l'objet de la rencontre, le pourquoi de la rencontre, là, puis après ça on décide. En fonction de l'information qu'on a, on décide si on rencontre ou si on ne rencontre pas.

● (15 h 30) ●

M. Girard: Mme la Présidente, pour la gare de Saint-Léonard, là, est-ce que vous vous rappelez de la date du choix de l'emplacement de la gare, celle qui, je pense, est au coin de Lacordaire puis de la voie ferrée, je crois, à peu près? C'est...

M. Gauthier (Joël): Oui, merci, Mme la Présidente. Je pense... Honnêtement, là, je vais vous confirmer la date par un écrit, là, mais je pense que c'est dès 2006. Et c'est la gare... On parle de la gare de Saint-Léonard mais qu'on appelait originellement Lacordaire, hein? Elle a changé de nom, là, mais... O.K. Je pense que c'est à la fin 2006. Et sujet à vérification, là, mais on a toujours décidé qu'on allait... initialement, là, on allait du côté nord de la voie ferrée, chez un établissement qui s'appelait Montréal-Nord Auto Parts, si je ne m'abuse. Et ça, c'est le choix qu'on a fait en 2006.

Suite au choix de cette localisation-là, il y a eu des représentations qui nous ont été faites par l'arrondissement de l'autre côté, au sud, qui est Saint-Léonard, si je ne m'abuse, par la mairie de Saint-Léonard puis... la municipalité de Saint-Léonard, qui voulait avoir aussi un terrain de stationnement sur leur territoire, et qui a amené, suite à une analyse à la planification chez nous, à avoir deux stationnements, un au nord de la voie ferrée et un autre au sud, qui vont être reliés avec une passerelle. Mais, pour cette deuxième partie de terrain là qui se situe sur le territoire de Saint-Léonard, honnêtement il faudrait que je vous revienne avec la date, là.

M. Girard: Est-ce que le Groupe Mach, M-a-c-h, a sollicité des rencontres avec l'AMT concernant le dossier de la gare Saint-Léonard, là, gare Lacordaire, là? M-a-c-h.

M. Gauthier (Joël): M-a-c-h? Je vais le vérifier. Je ne pense pas qu'il y ait eu de rencontre chez nous avec le Groupe Mach dans ce dossier en particulier, et je vous explique pourquoi: parce qu'on a un litige avec le Groupe Mach en ce qui concerne les terrains pour le futur centre d'entretien à Pointe-Saint-Charles, litige où on a mis une réserve foncière, ils ont contesté notre droit à la réserve foncière, ensuite ils se sont désistés des procédures, ils ont contesté l'expropriation. Et je ne pense pas qu'il y ait eu de rencontre, mais je peux aller vérifier, là. Je peux vous dire qu'à mon niveau, à mon niveau puis au niveau

du comité de direction, je n'ai aucun souvenir qu'il y aurait eu des rencontres sur la gare Saint-Léonard. Je vais quand même vérifier à un niveau plus bas.

Et le souvenir, par contre, que j'en ai, de la gare Saint-Léonard, c'est que, les terrains au sud de la voie ferrée, Groupe Mach prétendait avoir la propriété ou avoir les droits pour arriver avec, je pense, un marché d'alimentation, si je ne m'abuse, une mégapharmacie, etc., puis, nous, on voulait nous pousser un peu plus à l'ouest. Et, dans les faits, après vérification, je pense que c'étaient des terrains municipaux, qui appartenaient à la ville ou à l'arrondissement de Saint-Léonard, que Groupe Mach n'avait que soit un droit de premier refus ou une option mais n'était pas propriétaire. Et ça, je sais qu'il y a eu des discussions, mais les discussions se sont faites entre l'AMT et l'arrondissement Saint-Léonard et non pas avec Groupe Mach.

M. Girard: ...le litige en cours actuellement avec le Groupe Mach, là, pouvez-vous juste nous en parler un peu plus longuement?

M. Gauthier (Joël): L'AMT souhaite construire ses propres ateliers d'entretien. Actuellement, l'AMT est propriétaire de voitures, de wagons, mais on n'a pas d'atelier pour faire l'entretien du matériel roulant, et CN et CP nous ont manifesté qu'ils ne voudraient plus continuer, donc il faut continuer.

On a fait une étude exhaustive, là, au début des années... je pense que c'était de 2005 à 2007, pour identifier des sites. Un des sites qui a été retenu pour le réseau CN, c'est l'ancienne cour de triage à Pointe-Saint-Charles. Ce site-là a été vendu par le Canadien National, si je ne m'abuse, en 2004-2005, là, a été vendu à Groupe Mach pour 1 \$, mais plus une hypothèque d'une dizaine ou une quinzaine de millions de dollars pour décontaminer le terrain, parce que ça avait été une cour de triage, là, pour le ferroviaire, là, pendant près de 125 ans.

Donc, on a identifié une partie, c'est à peu près 50 % de ce terrain-là qui est notre requis, là, 1,7 million de pieds carrés. On a essayé d'avoir des discussions avec le propriétaire, Groupe Mach, pour... on a essayé d'avoir des discussions pour une acquisition de gré à gré. On ne s'entendait pas du tout, du tout au niveau de la valeur des terrains, et donc on a demandé au ministère des Transports du Québec, puis je pourrais vous sortir la date, là, mais d'émettre une réserve foncière sur le terrain, et il y a une réserve qui a été émise.

Ensuite, on a fait cheminer notre dossier à l'intérieur de la machine du ministère. On est allés dans un processus d'expropriation. Dans les deux cas, Groupe Mach a contesté, un, notre droit d'émettre une réserve foncière; dans un deuxième cas, ils ont contesté notre droit à l'expropriation, se sont désistés pour ensuite contester ce qu'on appelle le quantum, donc la valeur, et le dossier est devant le Tribunal administratif du Québec, là, qui doit en disposer, là. Puis là il y a des experts puis des évaluateurs agréés, là, qui sont dans le dossier. Mais je ne vous cacherai pas que le gros du litige, c'est au niveau de la valeur du terrain, et c'est surtout la valeur de la contamination du terrain, qui devrait être un moins, là, dans la valeur marchande.

M. Girard: ...ce dossier-là n'est pas encore réglé. Est-ce que... Il vous demande combien, le Groupe Mach, pour le terrain?

Une voix: ...

M. Gauthier (Joël): Oui, c'est dans les eaux, là. C'est entre 15 et 20 millions de dollars.

M. Hamad: C'est devant la cour, ça.

M. Gauthier (Joël): Oui. Non, non, tout à fait, c'est devant la cour...

M. Hamad: Devant la cour.

M. Gauthier (Joël): ...puis les expertises des évaluateurs ont été déposées. Il y a des indemnités provisionnelles qui ont été versées, donc on a accès au terrain. On est considérés comme un quasi-propriétaire maintenant parce qu'on a versé l'indemnité provisionnelle à Groupe Mach, mais la valeur finale du terrain fait toujours l'objet d'un litige.

M. Girard: Je voulais savoir aussi à qui ont été attribués les contrats pour la construction des gares Anjou puis Rivière-des-Prairies. À quel... Qui a obtenu le contrat pour réaliser les travaux à la gare Anjou et Rivière-des-Prairies?

(Consultation)

M. Girard: ...poser une deuxième en attendant que les gens fassent la recherche. J'aimerais savoir, les appels d'offres pour les gares de l'Acadie et Sauvé ont été d'abord annulés pour ensuite être regroupés. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi on a décidé d'annuler ces appels d'offres là et par la suite les regrouper? Et j'aimerais également savoir qui a obtenu le contrat.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la Présidente. Dans le cas des gares Acadie et Sauvé, il y a eu un premier appel d'offres qui a été lancé. Si je ne m'abuse, c'est au printemps dernier, là. Et, dans les deux cas, les prix obtenus — puis je pourrai vous les donner, là, vous les transmettre — les prix obtenus pour ces deux gares-là dépassaient de plus de 35 % les estimés que nous avions de nos professionnels.

Alors, ce qui a été décidé à l'époque, là, la direction de projet est venue nous voir, puis ce qui a été décidé à l'époque, puis on l'a déjà fait dans d'autres dossiers, c'est d'annuler l'appel d'offres, soit de réduire l'envergure des travaux, soit de trouver une méthode alternative pour réduire les coûts.

Une des méthodes alternatives qui a été décidée, c'est de regrouper deux gares, parce qu'il y a à peu près 700 mètres... entre les deux gares, il y a 700 mètres. Donc, on a fait un appel d'offres pour les deux gares, et celui... l'entreprise qui a obtenu ce contrat-là, évidemment, bien c'est, en vertu de la loi, le plus bas soumissionnaire conforme. Et, si je ne m'abuse, je pense que c'est Constructions Louisbourg, qui n'était pas un des deux qui avaient rentré des prix dans la soumission originale, qui était à 35 % plus cher.

● (15 h 40) ●

M. Girard: ...sur cette gare-là puis comment... puis il termine quand? Puis quel est le montant, quelle

est l'estimation du coût pour ces deux gares regroupées, Acadie et Sauvé?

M. Gauthier (Joël): Les travaux sont commencés depuis l'automne dernier, là. Il y a une très bonne partie des travaux qui sont faits, là, tout le pieutage, parce que c'est des gares aériennes. Et le montant, là, je pourrai vous le trouver, mais il me semble que c'est 21 millions, de mémoire, là. Mais je l'ai ici dans le cahier, là, je vais le retrouver. Et l'effet d'avoir regroupé les deux gares, là, si je ne m'abuse, là, ça a été une économie de 3 à 4 millions de dollars, dont on a pu réduire les coûts.

Pour répondre à votre première question initiale, à savoir qui sont les adjudicateurs pour la gare Rivière-des-Prairies et pour la gare Anjou, alors juste vous dire qu'il y a eu appel d'offres, il y a eu appel d'offres pour ces deux gares-là, mais les contrats n'ont pas été attribués, et il y aura un retour à l'appel d'offres qui est prévu au printemps prochain.

M. Girard: Vous dites qu'il y a eu un appel d'offres, mais les contrats n'ont pas été attribués. S'est-il passé la même chose que dans le dossier initial des gares de l'Acadie et Sauvé?

M. Gauthier (Joël): Non. Si mon souvenir est exact, et je pense qu'il est exact, là, chaque fois qu'on va en appel d'offres, avant de pouvoir attribuer un contrat et de débiter les travaux, il faut qu'on ait des crédits, des... il faut qu'on ait une autorisation du ministère. Et le projet du train de l'Est est un projet qui est traité comme étant un projet de 14 gares, là, si vous me permettez l'expression, là. Ce n'est pas toutes les gares du tronçon Montréal et toute les gares du tronçon nord de Lanaudière. Donc, il faut avoir une... nous, on appelle ça, dans le jargon, envoyer une demande d'autorisation finale, qui est traitée par les fonctionnaires du ministère, par le DGMO à Montréal, qui est ensuite amenée au bureau du sous-ministre à Québec, qui est traitée par le bureau du sous-ministre, qui ensuite est traitée par le ministre qui nous signe une autorisation ministérielle. Et, si je ne m'abuse, dans le cas de la gare Anjou et de la gare Rivière-des-Prairies, les analystes du ministère avaient des questions à nous poser, des questions supplémentaires. Il y avait des résolutions, j'ai parlé tantôt de résolutions de villes. Alors, il y avait des questions supplémentaires qui ont été posées, et les délais de validité des soumissions ont expiré, les délais de validité des soumissions ont expiré avant qu'on ait l'autorisation ministérielle.

M. Girard: Est-ce que c'est possible d'avoir...

La Présidente (Mme Doyer): Très courte, et réponse très courte.

M. Girard: Vous me dites que les soumissionnaires pour les appels d'offres séparés, Acadie et Sauvé, étaient au-dessus de ce que... 35 % au-dessus des estimations. Est-ce que c'est possible d'avoir le nom des soumissionnaires puis les montants qu'ils ont... je cherche le... les montants pour lesquels ils ont soumissionné? Est-ce que c'est possible de nous les déposer pour... Oui?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Oui, Mme la Présidente, il n'y a aucun... Vous me parlez pour le premier appel d'offres puis le deuxième?

M. Girard: Je parle pour la première...

M. Gauthier (Joël): Non, non, on va vous l'envoyer.

M. Girard: ...puis également j'aimerais l'avoir pour la deuxième, la deuxième regroupée.

M. Gauthier (Joël): Moi, là, tout à fait, il n'y a aucun problème.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, c'est beau. Là, ce que je comprends, on va avoir ce nouveau document là.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): On change d'interlocuteur. Nous allons aller à la partie ministérielle pour un bloc de 13 minutes. Puis là c'était en train d'atterrir, donc 13 minutes, 10 minutes, 13 minutes. Allez-y pour 13 minutes, M. le député de Huntingdon. À vous la parole.

M. Billette: Merci beaucoup, Mme la Présidente. C'est très clair, de la manière que vous l'expliquez. C'est ma première intervention aujourd'hui. Je veux saluer le ministre, son équipe, le député de Chomedey également qui se joint à nous, c'est un honneur, l'adjoint parlementaire au ministre. On a vu la connaissance des dossiers par ses nombreuses questions.

Un dossier que je veux aborder, Mme la Présidente, c'est les contrats de gré à gré. Je pense que c'est un sujet qui a fait l'actualité depuis plusieurs mois, beaucoup d'interrogations, et les gens, les citoyennes et les citoyens du Québec connaissent peu, à ce moment-là, le mode de financement, de financement ou d'octroi de contrats via le mode de gré à gré. Les gens sont beaucoup plus habitués à voir ce qu'on appelle des appels d'offres publics ou sur invitation. Mais je pense que c'est important de démêler, et l'étude des crédits est pour bien renseigner les gens, l'étude des crédits sert à ça, premièrement, à poser des questions et obtenir l'information que chacun des citoyens de nos circonscriptions peuvent se poser.

On sait que le ministère des Transports du Québec, c'est un des plus gros donneurs d'ordres, de contrats, d'ouvrage au Québec au niveau de la construction. Puis, lorsqu'on parle de donneurs d'ouvrage, on peut parler au niveau de l'ingénierie, au niveau de l'asphaltage, au niveau des structures, on en voit un petit peu partout le long des autoroutes, l'entretien sur les bordures d'autoroute, l'entretien du gazon, la tonte de pelouse, des choses qu'on ne pense pas, le déneigement, les services professionnels. Il y a une gamme vraiment variée de services que le ministère des Transports donne à des sous-contractants pour réaliser l'ouvrage.

Et, je vais vous dire, les normes relativement... que ce soit un contrat de fourniture ou de services, sont

assez strictes. Il y a un décret ministériel, qui a été déposé le 28 mai 2008 par le gouvernement actuel, qui rendait vraiment... qui mettait les règles du jeu vraiment claires. Pour un contrat de moins de 25 000 \$, le ministère doit y aller minimalement sur des appels d'offres sur invitation pour essayer de faire affaire avec des entreprises locales, parce que, moins de 25 000 \$, souvent on va penser faire déménager de la machinerie. Et également ça permet d'avoir des retombées économiques directes dans la région, ou la circonscription, ou même la municipalité où les travaux se déroulent. Pour les contrats de 25 000 \$ à 90 000 \$, ils vont sur une fiche inscrite sur appel d'offres, sur invitation, à ce moment-là. Et, au-dessus de 100 000 \$, le ministère n'a pas le choix: via le système informatique d'appel d'offres sur le site Internet, où tous les gens à la grandeur de la province ou ceux qui ont des opérations en territoire québécois peuvent soumissionner, sans savoir qui sont les autres soumissionnaires.

C'est sûr qu'il y a d'autres règles qui sont très importantes. On n'a qu'à penser, au niveau de la qualité, aux normes ISO, aux normes internationales pour s'assurer d'avoir une standardisation des services qui sont offerts ou des produits offerts. Et, je vais dire, c'est assez normé, c'est assez bien suivi également. Toutefois, il peut arriver certaines situations, et on sait que des fois c'est un processus qui peut être assez long, parce qu'on doit aller en appel d'offres, transmettre les plans et devis, laisser certains jours aux soumissionnaires de pouvoir bien évaluer le coût réel des travaux le temps que les soumissions soient retournées, que ce soit ouvert, que le contrat soit signé. On peut parler de plusieurs semaines, voire plusieurs mois, dans certains cas.

Et il y a une clause qui existe au niveau des contrats, qui s'appelle le gré à gré, qui permet... et c'est une technique qui est utilisée quand même au niveau d'appel d'offres par le ministère des Transports du Québec. Juste l'an dernier, du 16 décembre 2010 au 15 janvier 2011, Mme la Présidente, on a parlé de 141 contrats. C'est quand même une petite proportion, 43 millions. On connaît les budgets du ministère des Transports du Québec, qui sont très importants. Et pourquoi y aller sur des contrats gré à gré? Je pense que c'est d'adapter pour avoir un «fast track» dans des situations d'urgence, également des prix préétablis. Donc, on peut avoir une rapidité d'exécution très rapide.

Et, je vais dire, je vais poser ma question au ministre: Suite à plusieurs allégations qui ont été formulées ici, en Chambre, par plusieurs députés des deux oppositions officielles, qui se sont avérées non fondées toutefois, j'aimerais savoir de la part du ministre, premièrement, les pourcentages de contrats de gré à gré qui ont été autorisés par le ministère des Transports du Québec et qu'il nous énumère un petit peu les situations où on se doit d'utiliser absolument les... autres que le cas d'urgence, l'appel d'offres par... de contrat gré à gré, Mme la Présidente.

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

M. Hamad: Merci, Mme la Présidente. Et c'est une excellente question. Et d'ailleurs, en voyant le député de Beauce-Nord présent ici, je pensais à sa collègue qui a posé... Hier, elle a dit à la commission parlementaire: J'ai de la misère à obtenir des chiffres, j'ai de la misère à

obtenir ça. Et on se rappelle de sa sortie artistique qu'elle a faite il y a à peu près... quelques mois, qu'elle disait qu'elle a obtenu des données, puis elle avait de la misère. Et, suite à sa sortie, nous avons répondu immédiatement. En fait, le problème de la députée de Lotbinière et particulièrement peut-être son équipe de recherche, c'est qu'ils n'étaient pas capables de peser sur le bouton dans l'ordinateur deux fois pour obtenir les données. Ils étaient capables de faire une fois, mais, la deuxième fois, c'était difficile de se rendre pour obtenir toute la liste des projets qui étaient... qu'elle disait qu'elle avait bien de la misère à les obtenir. Hier, elle l'a dit encore une fois.

● (15 h 50) ●

Suite à sa sortie artistique, ce que nous avons décidé de faire, Mme la Présidente, on l'a invitée, on a invité la députée de Lotbinière de prendre le temps avec elle, une journée, deux jours, trois jours, pour lui expliquer exactement le processus et aussi de lui expliquer comment ça marche au ministère des Transports, parce qu'on se rappelle très bien — et on n'a jamais digéré ça, on n'a jamais accepté — qu'elle a dit que la mafia est prise dans le ministère. C'était très gros, ce qu'elle disait. C'est qu'évidemment elle l'a annoncé, et c'était insultant pour ceux et celles qui travaillent très fort à tous les jours, travaillent honnêtement. Et, une réputation, on ne peut pas ternir ça par une sortie artistique mal organisée avec un metteur en scène absent dans ça.

Alors, c'est quoi, les contrats gré à gré? Les contrats gré à gré, ça a l'air large, ça a l'air, là... Contrat gré à gré, je vois le député de Beauce-Nord, puis on lui donne un contrat, puis on y va, puis c'est fini. Ce n'est pas comme ça que ça se passe, et heureusement. En fait, il y a plusieurs types de contrat gré à gré. Ils auraient aimé ça avoir ça, mais malheureusement il faut qu'ils forcent, tu sais, il faut qu'ils fassent un appel d'offres, puis il faut qu'ils fassent un bon prix, puis il faut qu'ils suivent les procédures. C'est ça.

Alors, comment ça se passe? En fait, il y a plusieurs types de contrats gré à gré. Sur la manière gré à gré, on a des contrats dont le montant est inférieur au seuil d'appel d'offres public. Alors, il y a l'approvisionnement, c'est 25 000 \$. Construction et services, c'est 100 000 \$ en général. Ça, c'est... En bas de ces montants-là, il n'y a pas d'appel d'offres, c'est gré à gré. Évidemment, les gens, quand même, même s'ils reçoivent des prix, il y a une analyse qui est faite quand même de voir les prix, les quantités qu'on reçoit au ministère: Est-ce que ça représente le prix du marché, est-ce qu'on a un bon prix?, etc. Premier élément.

Deuxième élément, c'est des contrats gré à gré où on fait ça avec des organismes publics. Alors, souvent on travaille avec des municipalités, avec des universités, avec des MRC, avec... Alors, il y a des organismes publics où le ministère des Transports fait appel à ces gens-là parce qu'on est obligé d'avoir un contrat avec une municipalité, organisation. Et là, si on est dans la municipalité de... une des municipalités à Lotbinière, bien on ne fera pas un appel d'offres à Montréal pour un contrat qu'on donne avec la municipalité à Lotbinière. Ça fait que ça, c'est un contrat gré à gré qu'on fait aussi.

L'autre élément aussi, contrat de déplacement d'utilité publique, si on est en train de faire des travaux de route et il y a une conduite de câble de Bell, de Vidéotron et de Telus qui passe là, bien on ne fera pas un appel d'offres pour déplacer le câble de Bell avec une autre compagnie

dans Lotbinière qui est vraiment, elle, Vidéotron, qui n'a pas rapport avec ça. Alors, ça, c'est des contrats publics, on est obligés de les faire. Et c'est tout à fait normal et c'est une pratique qui existe depuis des années.

Aussi, des fois on peut avoir aussi des contrats dans une situation d'urgence, et ça, c'est important. C'est parce qu'il y a des situations où on a une situation d'urgence, il faut agir immédiatement sur place. On ne peut pas attendre dans trois semaines le processus pendant qu'il y a un trou dans la dalle dans le pont, sur un pont. Alors là, vous comprendrez, si on attend l'appel d'offres, on dit aux voitures: Bien là, attention, on est en appel d'offres, pourriez-vous tomber dans le trou en attendant, nous autres, on est en appel d'offres? Ça, c'est un appel gré à gré. Alors, c'est juste pour la compréhension particulièrement de la députée de Lotbinière.

Ceci étant dit, Mme la Présidente, là, maintenant, c'est comment les contrats gré à gré sont... d'abord sont encadrés, et l'importance pour le ministère, c'est avoir le juste prix dans ce que nous recevons pour bâtir les infrastructures du Québec.

Et là je vais vous donner une évolution des contrats gré à gré durant... depuis les 10 dernières années. En 2002-2003, on donnait 40 % des contrats gré à gré, alors que les niveaux d'investissement étaient au moins trois fois inférieurs à celui d'aujourd'hui. Donc, si on regarde, toutes proportions gardées, là, 40 % des contrats, c'est gré à gré. Puis évidemment tantôt j'en ai parlé, du 50 millions, là. On ne répétera pas ça, on en a parlé assez. Mais aussi la même histoire pour les infrastructures, on avait trois à sept fois de moins d'investissements, mais on avait 40 % des gré à gré. En 2008-2009, avec un niveau d'investissement routier... dans 2008-2009, on avait autour de 3 milliards de dollars, c'était... 25 % des contrats étaient gré à gré, étaient attribués gré à gré. 2009-2010, le montant, il y avait 3,2 milliards d'investissement, c'est rendu à 20,1 %, 20 %. En 2010-2011, c'est 16,8 %, avec 4,2 milliards. Et alors tout ça, donc, ça démontre. On augmente nos travaux, on baisse le pourcentage des contrats gré à gré malgré qu'il y a une augmentation substantielle.

Puis, en passant, toutes les listes des contrats sont sur le site Internet du ministère, deux boutons. Ça ne prend pas quatre doigts, là. Deux boutons, un petit peu habile, puis on peut aller chercher ça puis trouver ça dans le temps qu'il faut.

Maintenant, la valeur des contrats attribués gré à gré est passée de 404 millions en 2008-2009 à 383, et, cette année, on pense qu'elle va atteindre, 2010-2011, 344 millions. Maintenant, les contrats qu'on donne de 25 000 \$ et moins... et plus, c'est-à-dire, en 2010-2011, 83 % des contrats de 25 000 \$ et plus ont été attribués par appel d'offres. On a le droit d'aller entre... 100 000 \$ et moins, on peut aller gré à gré, mais malgré tout c'est 83 %. Les 688 contrats attribués de gré à gré représentent 16,8 % de tous les contrats octroyés en 2010-2011.

Alors, c'est juste un peu des statistiques. Puis, en passant, si ma mémoire est bonne — vous me corrigerez, Mme Dupont — on donne à peu près 15 000 contrats, à peu près?

Une voix: De 25 000 \$ et plus, on en donne 4 000, entre 4 000...

M. Hamad: Total au ministère.

Une voix: Au total au ministère, ça serait plutôt dans les 7 000, 8 000.

M. Hamad: Bon, 7 000. On a coupé, là, 7 000 contrats de moins cette année. Alors, c'est 7 000 contrats par année qu'on donne. Alors, sur 7 000 contrats, on parle de 688 contrats attribués gré à gré... représente 16,8 % de tous les contrats octroyés.

Alors, ça, c'est un petit peu le résumé de ces valeurs-là. Il y avait l'autre élément aussi qu'on devrait en parler, qui n'était pas nécessairement dans la question directement. On a parlé des mandats de surveillance, qu'on va maintenant en appel d'offres et...

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, 30 secondes.

M. Hamad: 30 secondes. Alors, les contrats qui étaient en cours, évidemment, ils ne sont pas en appel d'offres, mais les contrats, les nouveaux contrats, maintenant, on va en appel d'offres. L'application de cette obligation-là, c'est depuis novembre 2010... 2009, 2009, voilà.

Document déposé

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, nous allons... Avant de passer au député de Beauce-Nord, je vais déposer officiellement le document que M. Gauthier nous a remis — Jean Gauthier, hein? Joël? Oh, pardon! — Joël Gauthier nous a remis, de l'Agence métropolitaine de transport. Je le reçois officiellement. Et nous avons parlé tantôt d'une liste des différents soumissionnaires, y compris la première soumission. Alors, vous allez... vous vous êtes engagé à le déposer auprès de la commission. Je fais juste nous le remémorer avant de donner la parole à notre collègue de Beauce-Nord pour un temps de 10 minutes.

M. Grondin: Alors, merci, Mme la Présidente. Moi, je ne suis pas tellement artistique, mais je vais avertir ma collègue de peser sur le deuxième piton, là. Elle a oublié un piton, je vais lui dire. Je suis capable de faire ça.

Moi, M. le ministre, j'aimerais savoir, là, des petites... je vais vous poser quelques petites questions rapides, parce que c'est... je veux savoir où c'en est rendu dans... Je pense que c'était dans le projet de loi n° 71, on avait parlé des cours obligatoires. Où on en est rendu là-dedans? Est-ce que c'est en force à l'heure actuelle, des cours de conduite obligatoires pour les jeunes, là, qui... On avait... Dans le projet de loi n° 71, il y avait une obligation.

M. Hamad: ...compris les cours de conduite obligatoires pour les jeunes. En fait, on a mis un moratoire de un an, qui termine, si ma mémoire est bonne, janvier 2012. Et, si je ne me trompe pas... C'est-u ça? Voilà. Il y a un moratoire actuellement jusqu'à 2012 pour les écoles.

M. Grondin: Même projet le loi...

M. Hamad: C'est pour... c'est la reconnaissance des...

Une voix: ...

M. Hamad: O.K., mais ce n'est pas la bonne réponse, là. C'est quoi, la réponse?

La Présidente (Mme Doyer): Peut-être, M. le ministre, vous me permettez de donner la parole à Mme St-Cyr?

M. Hamad: Oui, bien sûr.

La Présidente (Mme Doyer): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci, Mme la Présidente. Alors, j'ai cru comprendre que votre question, c'était où c'en était. Bien, les nouveaux cours se donnent à travers la province, puis effectivement, comme M. le ministre des Transports l'a mentionné, il y a un moratoire sur l'ajout de nouvelles écoles, le temps de finaliser l'implantation de façon adéquate.

M. Grondin: Les nouveaux cours qui se donnent, c'est avec la nouvelle réglementation qu'on avait... Je pense que, dans le projet de loi n° 71, on avait parlé de resserrer les cours pour donner plus de formation. C'est avec les nouvelles normes.

● (16 heures) ●

Mme St-Cyr (Johanne): ...nouveaux cours de conduite se donnent avec les nouvelles normes. C'est sûr qu'on était en première année, phase d'implantation, et qu'il va y avoir un deuxième tour de roue. On a un comité directeur permanent, là, avec les représentants des écoles et ceux de l'AQTR, et c'est sûr qu'il y a un suivi continu. Et ce qu'on veut, ce qu'on est en train de travailler, c'est pour qu'au moment où il y aura levée du moratoire, éventuellement, là, en 2012, que les règles soient précises et qu'il y ait un encadrement adéquat.

M. Grondin: Toujours ce... Je pense que, dans le projet de loi n° 71, on avait parlé que... parce que, quand il a été beaucoup question du 0,5, et, moi, je pense, dans le temps, je disais: Avant de s'attaquer au 0,5, surtout pour les jeunes, on devrait regarder pour faire, comme d'autres provinces canadiennes, une formation de nos policiers pour être capables de détecter les drogues au volant, les médicaments, et tout ça. Est-ce qu'on a présentement des policiers qui sont en formation pour cette étape-là?

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

M. Hamad: C'est une question pour la Sécurité publique, mais on va essayer de vous répondre. Allez-y.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, je n'ai pas le chiffre exact, mais effectivement la formation se donne en ce moment — Mme la Présidente, je m'excuse, là — la formation se donne via l'Institut de police de Nicolet, et il y a des policiers qui sont formés, là. Ça n'est pas la totalité en ce moment, je n'ai pas le chiffre exact; comme M. le ministre le mentionnait, c'est un dossier plus de la Sécurité publique. Mais, oui, ça se fait.

M. Grondin: Bien entendu, M. le ministre, je veux vous parler de notre autoroute dans la Beauce. On est rendu où, et on va arriver où et quand?

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

M. Hamad: Je remercie l'excellente collaboration du député de Beauce-Nord dans notre... son appui indéfectible

lorsqu'on a déposé le projet de loi pour la 73. En fait, vous savez, c'est une loi où on était rendus là, parce que, si on regarde, il y a eu d'abord la recommandation du BAPE, qui était positive; il y a eu deux fois l'approbation de la CPTAQ, la Commission de protection du territoire agricole du Québec. Deux fois l'autorisation, deux fois le permis. Et il y a eu évidemment... Et, en passant, dans la région de la Beauce, dans la région de notre collègue et dans la région de mon collègue le ministre de la Sécurité publique, c'est unanime. C'est unanime.

Maintenant, la décision que nous avons prise de déposer un projet de loi ne va pas à l'encontre des droits des citoyens. Et, je le répète, le projet de loi que nous avons déposé permet quand même aux citoyens, s'ils ne sont pas nécessairement satisfaits par le règlement de l'expropriation... il y a toujours... ils peuvent aller toujours devant les tribunaux pour contester la décision de l'expropriation.

Et maintenant, je pense, on s'est entendus pour montrer notre bonne volonté, M. le député. Nous avons... nous nous sommes entendus avec l'opposition officielle de faire une journée de consultation, malgré... on le sait très bien, ça fait des années qu'on a consulté tout le monde, et même on était rendus à la frontière américaine et... mais on n'a pas consulté les Américains, mais on a consulté tout le monde dans la Beauce, dans cette région-là. Et maintenant on va refaire une consultation pour montrer notre bonne volonté et permettre aux citoyens...

La liste qui était proposée d'ailleurs par l'opposition, nous l'avons acceptée, et en même temps nous avons demandé, comme vous le savez, d'avoir aussi les gens qui étaient dans la Beauce pour venir aussi souligner, aussi avoir leur opinion, qui représentent les MRC. Je ne me souviens pas le nombre de municipalités, mais il y en avait au moins une vingtaine avec les MRC, avec le CLD de la Beauce, avec les chambres de commerce, avec énormément de maires qui appuient le processus du gouvernement du Québec, et évidemment l'ADQ qui nous appuie dans cette démarche-là. Donc, nous allons avoir une journée de consultations. Et, suite à cette journée-là, après ça, bien nous avons hâte de procéder à l'adoption d'un projet de loi.

Évidemment, un vote contre ce projet de loi, c'est un vote contre la Beauce et c'est un vote contre la région de Chaudière-Appalaches, parce que c'est un projet de développement, c'est un projet attendu. Et vous savez l'importance de cette autoroute-là. Aujourd'hui, aujourd'hui, la neige qui est là, je suis convaincu qu'il y a plusieurs personnes sur la route actuellement qui peut-être risquent d'avoir un danger d'accident compte tenu de l'état actuel de la route. Et donc c'est un projet comme ça qui va permettre d'améliorer la sécurité routière, diminuer le nombre d'accidents, le nombre de blessés, et aussi permettre aux Beaucerons de circuler. Bien sûr, la mobilité.

Et on sait que la région de la Beauce, c'est une région d'entrepreneurs, une région de personnes qui veulent exporter, qui veulent développer. Ils ont besoin des infrastructures. Et je suis convaincu que... En tout cas, ce qu'ils m'ont dit, les maires, lorsqu'on était ensemble à Saint-Georges, les maires nous disaient: Quelqu'un qui vote contre ce projet de loi là, c'est parce qu'il vote contre nous autres. Et, vous savez, les Beaucerons, c'est des gens convaincus de leurs affaires. Et voter contre les Beaucerons, c'est... ce n'est pas...

Une voix: ...

M. Hamad: Comment? Je vais prendre vos paroles à vous: C'est dangereux, vous dites. Bon, alors, je prends vos paroles. C'est dangereux, voter contre les Beaucerons. Et donc c'est important. Et ce que nous souhaitons, évidemment la collaboration, bien sûr, de tous les partis politiques pour l'adoption. Et, en passant, le projet de loi, il n'est pas compliqué, hein, il n'a pas 10 articles. Si ma mémoire est bonne, il a trois articles, et c'est l'adoption, le préambule, puis vraiment l'article qui dit qu'on devrait aller de l'avant pour... L'objectif, c'est enlever toute ambiguïté puis mettre ça clair et dire aux Beaucerons que, nous, on va répondre à votre appel.

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

M. Grondin: Après l'adoption de ce projet de loi là, la suite des choses.

M. Hamad: La suite des choses, immédiatement on se met à travailler sur la construction... l'ingénierie, la construction, l'expropriation nécessaire, et ça va nous permettre de faire les tronçons qui sont tous retardés à cause de cet aspect-là. Donc, ça nous permet de faire la réalisation aujourd'hui, parce que, si on attend toutes les autres procédures, bien là, on va retarder encore deux, trois ans. On a déjà retardé pas mal.

La Présidente (Mme Doyer): Vous avez deux minutes.

M. Grondin: Bon. Écoutez, je vais en profiter pour... c'est rare qu'on fait ça, mais on a eu un bon... un bon record pour les accidents d'automobile en 2010, et souvent, les politiciens, on... je pense que la couverture... on tire la couverture vers nous autres, mais j'aimerais qu'on mette dans tout ça nos services ambulanciers, nos hôpitaux, parce que je peux vous dire que, moi, j'ai passé par là, là, parce qu'il y a un de mes frères qui a eu un accident mortel, et puis je peux vous dire qu'on a des hôpitaux, au Québec, on a des services, en tout cas, quand on est pris dans des accidents comme ça, qui font des petits miracles. Alors, j'en ai vu plusieurs le temps que j'étais à l'hôpital, malgré que mon frère n'a pas passé au travers, mais il y en a d'autres qui ont passé au travers, puis ils avaient eu des accidents énormément graves. Alors, moi, je me dis: Félicitations aux ambulanciers, qui répondent rapidement. Ils ont des nouveaux systèmes de télémétrie dans les ambulances. Ils sont capables de faire en sorte de sauver des vies qu'on ne sauvait pas avant. Alors, je veux profiter de l'occasion pour remercier ces gens-là.

M. Hamad: Vous permettez?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, une minute. Il reste une minute.

M. Hamad: Je me rejoins à la voix de mon collègue. Je sais que c'est une épreuve qui n'était pas facile qu'il a passée. Malheureusement, on n'avait pas assez la chance qu'il faut pour cette situation-là, mais je pense que le député de Beauce-Nord a raison, il y a des gens qui travaillent très fort, ils font leur possible et, des fois, heureusement ils réussissent à sauver des vies grâce à

leurs interventions et aux équipements qu'ils ont. Et souvent, lorsqu'on rencontre quelqu'un qui est allé... qui a passé à l'hôpital, il a eu des opérations, c'est très rare qu'on voit une personne qui est sortie de l'hôpital après puis il dit qu'il n'est pas satisfait des services, et je suis le premier à le dire pour l'avoir vécu de très près. Et je vous rejoins, M. le député, puis surtout le courage du député, avec les épreuves qu'il a vécues. Et aujourd'hui il est en fonction, il est là pour défendre encore une fois l'intérêt de son monde, l'intérêt de sa région. Alors, c'est très apprécié, M. le député.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. Je vais passer la parole maintenant au député de Gouin pour un bloc de 10 minutes. Et merci, M. le député de Beauce-Nord.

M. Girard: Merci, Mme la Présidente. Juste pour préciser nos demandes à l'AMT concernant le train de l'Est, là, pour que ce soit enregistré pour le secrétaire de la commission, nous, ce qu'on aimerait avoir, ce sont les dates exactes ou les décisions concernant la détermination des emplacements des gares du projet du train de l'Est, nous aimerions avoir ça; et nous aimerions également avoir tous les soumissionnaires pour les différentes gares, là, les nouvelles gares, on parle de 11 nouvelles gares, avoir ces documents-là. Je comprends que... Donc, c'est la demande que nous formulons. Nous aimerions que ce soit acheminé aux membres de la commission.

Et j'aurais aussi une autre question pour M. Gauthier. Dans le trajet, le tracé du train de l'Est, le train va pénétrer dans le tunnel du Mont-Royal. C'est un train, bon, qui est rempli de diesel mais qui va fonctionner à l'électricité, si ma mémoire est bonne, rendu dans le... Est-ce que vous avez eu des évaluations au niveau des services des incendies par rapport au fait que c'est... Est-ce que c'est sécuritaire lorsque le train, qui est un train rempli de diesel, va fonctionner à l'électricité dans un tunnel qui date quand même d'un certain nombre d'années? Est-ce qu'il y a des vérifications auprès des services de pompiers qui ont été faites de la part de l'AMT sur ce sujet? J'aurais aimé vous entendre là-dessus.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gauthier.

● (16 h 10) ●

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la Présidente. Oui, tout à fait. Merci pour votre question, parce qu'elle est tout à fait pertinente. Les locomotives qui vont desservir le train de l'Est sont des locomotives qu'on appelle des locomotives bimodes, qui peuvent circuler au diesel sur la portion non électrifiée et vont circuler à l'électricité sur la portion qui va être électrifiée.

Dans le cas du train de l'Est, le train va partir de Mascouche le matin en mode diesel, il va circuler en diesel jusqu'à la gare Ahuntsic et, à Ahuntsic, lorsqu'il va arrêter pour embarquer des passagers ou en débarquer, il va transférer en mode électrique, et c'est à partir d'Ahuntsic, ensuite il va s'insérer sur la ligne Deux-Montagnes pour entrer dans le tunnel en électricité.

Avant d'acquiescer ces locomotives-là... c'est un achat conjoint qu'on a fait avec New Jersey Transit, et New Jersey Transit a exactement la même problématique que l'AMT. Alors, au New Jersey, ils circulent en diesel sur les portions non électrifiées. Mais, pour avoir accès à l'île de Manhattan, dans le tunnel sous la rivière Hudson, ils doivent circuler en mode électrique.

Je vous dis ça parce que... je fais référence à New Jersey Transit parce qu'avant de procéder au lancement du devis je peux vous dire que les experts chez nous, les consultants qu'on avait ont fait des rencontres avec le service des pompiers de Montréal, le service de pompiers de la ville de New York et du New Jersey. J'ai moi-même assisté à une visite conjointe entre les pompiers de New York et les pompiers de Montréal sur cet aspect-là, et ça a fait en sorte que, dans le devis, lorsque le design de la locomotive s'effectue, il y a un requis sur l'épaisseur du réservoir de diesel. Et, si je ne m'abuse, là, il y a une coque. Le réservoir de diesel, en plus d'être plus épais pour ne pas qu'il y ait de déversement, là, il y a une coque qui est double pour s'assurer que, si jamais il devait y avoir un accident, bien le diesel va s'écouler à l'intérieur d'une autre coque.

Donc, oui, merci pour la question, là, et c'est un travail qui a été fait en amont, avant même le lancement de l'appel d'offres.

M. Girard: J'ai une autre... une question un peu plus générale. Je sais que le ministre a annoncé des travaux au niveau de l'autoroute 40 en direction ouest, entre le pont Charles-De Gaulle et le boulevard Henri-Bourassa, dans l'est de Montréal, dans le cadre de sa conférence de presse du 28 février dernier. Et j'aurais aimé savoir si, dans les sommes qui sont annoncées, il y a un volet qui inclut du transport collectif pour la portion entre l'autoroute 40... le pont Charles-De Gaulle et le boulevard Henri-Bourassa, dans l'est de Montréal, dans le projet qui a été annoncé. C'est dans un communiqué de presse du 28 février pour Montréal. Je voulais savoir... Ma question est assez pointue: Est-ce qu'il y a un volet pour le transport collectif qui est inclus?

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

M. Hamad: Je vais vérifier, parce que, lors de cette annonce-là, Mme la Présidente, on a annoncé pour 4 milliards de travaux. Et là on parle d'une portion de ces 4 milliards là dans la région de Montréal. Dans la région de Montréal, il y avait 300 quelques millions de travaux. Alors, je vais... Je pense que les gens ont pris note exactement de c'est quoi, la question du député de Gouin et... Êtes-vous prêts pour répondre ou...

Une voix: ...

M. Hamad: Oui. Allez-y.

La Présidente (Mme Doyer): Consentement. En déclinant votre nom, votre fonction.

M. Filion (Jacques): Oui, bonjour. Mon nom est Jacques Filion, je suis sous-ministre associé à la direction générale de Montréal et de l'Ouest. Bon, les travaux sur l'autoroute 40 sont des travaux qui partent du pont Charles-De Gaulle, et c'est une réfection, là, de la chaussée, une réfection de la chaussée en béton. Lorsqu'on fait ces travaux-là, on applique, bien entendu, là, plusieurs mesures de mitigation pour diminuer les impacts au niveau des travaux. Et, dans ce corridor-là, au niveau de l'autoroute comme telle, il n'y a pas nécessairement de mesures particulières qui vont être prises, là, pour le transport en commun, outre les mesures qui sont actuellement en place.

M. Girard: ...si ma mémoire est bonne, vous avez accordé une entrevue au mois de novembre à M. Bisson, je crois, dans *La Presse*, dans laquelle vous disiez qu'il y avait une nouvelle approche au niveau du ministère des Transports où dorénavant de façon systématique il y aurait des mesures pour favoriser les déplacements des personnes en transport en commun dans tous les futurs projets routiers qui vont être conçus et développés à Montréal et dans les villes de banlieue.

Moi, j'aimerais savoir, compte tenu que c'est un projet... donc, on parle de la 40, puis j'aimerais savoir: Est-ce qu'il y a eu des demandes — puis peut-être que M. Gauthier peut y répondre — est-ce qu'il y a eu des demandes du CRT de Lanaudière pour faciliter le passage des autobus sur la 40, par exemple d'avoir des voies réservées qui faciliteraient le passage des autobus? Et pourquoi le ministère, dans un projet comme celui-là... Puisque vous nous avez dit, dans une entrevue que vous avez donnée à M. Bisson, que de façon systématique, là, il allait y avoir des mesures pour favoriser les déplacements de personnes en transport en commun dans tous les futurs chantiers ou projets routiers. Là, dans ce cas-ci, je vois que ce n'est pas le cas, je me demande pourquoi.

La Présidente (Mme Doyer): M. Filion.

M. Filion (Jacques): Bon. C'est sûr que, de façon générale, lorsqu'on fait un projet important dans la région de Montréal, on regarde toujours la possibilité de mettre en place, là, l'ensemble des mesures, puis il y a plusieurs mesures qu'on met en place. On met en place, là, des mesures au niveau de la gestion de la circulation. On met des glissières amovibles ou on déplace des glissières pour donner plus de voies dans la direction à l'heure de pointe le matin ou le soir. On fait différents aménagements: on travaille de nuit, on travaille de fin de semaine, on ajuste les heures pour diminuer les fermetures de voie le plus possible. On fait des détours. Lorsque...

La Présidente (Mme Doyer): Un instant, M. Filion. Oui?

M. Girard: ...savoir, c'est pourquoi, dans ce projet-là, vous n'avez pas inclus un volet pour le transport collectif, pas pendant la durée des travaux, mais de façon permanente, pour favoriser un meilleur déplacement, pour le passage des autobus sur la 40. Alors, peut-être que M. Gauthier, qui récemment a fait une intervention sur la nécessité d'avoir plus de voies réservées, peut-être qu'il a des demandes au niveau du CRT de Lanaudière. Bien, moi, j'aimerais savoir pourquoi ça n'a pas été inclus dans le projet, puisqu'il y a des déclarations qui ont été faites, là. Dorénavant, où il y a une nouvelle politique du ministère, je suis étonné que, dans ce projet-là, ça ne soit pas prévu, à moins que M. Gauthier me donne des explication, ou le ministre, là, je suis...

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

M. Hamad: En fait, ça, c'est dans notre annonce. Le montant des... la valeur de ce projet-là... Parce qu'il faut le décrire, là, c'est une reconstruction de la chaussée de béton entre le pont et le boulevard Henri-Bourassa et des protections des poutres. La valeur de ce projet-là, je ne vous donne

pas un chiffre précis — comme on a dit, on donne des fourchettes maintenant — c'est entre 10 et 50 millions. Donc, ce n'est pas... 10 et 50 millions pour... alors ce qui est prévu dans notre planification. Donc, c'est... Le montant des valeurs n'est pas assez gros pour faire vraiment un... C'est des travaux ponctuels, là. On va encourager le transport en commun lorsqu'on fait des fermetures longues. Lorsqu'il va y avoir des travaux à longue durée qui vont affecter le trafic, là on va mesurer en fonction des travaux qu'on va effectuer. 10 et 50 millions. Les travaux de réfection, normalement ils ne sont pas à longue durée; deuxièmement, ils ne sont pas d'envergure majeure. Et on va voir l'impact sur la circulation, dans ce projet-là, et, si on sent qu'il y a un impact important, là, on va regarder les mesures de mitigation. Ça, c'est le premier élément.

M. Girard: ...mesures de mitigation de façon permanente. Comme vous faites des travaux sur cette portion-là, allez-vous inclure un volet permanent au niveau des voies réservées, au niveau du transport collectif, pour mieux desservir les gens de Lanaudière? Puis, après avoir eu des discussions avec le CRT de Lanaudière, M. Gauthier a fait une sortie récemment où il a dit: Ça prend plus de voies réservées. Vous avez une occasion. Là, dans ce projet-là, est-ce que ça va être inclus? Pas les mesures de mitigation pendant les travaux, mais de façon permanente, c'est ça, ma question.

La Présidente (Mme Doyer): Alors...

M. Hamad: ...des travaux... pendant les travaux. Ah! O.K. D'une façon permanente. O.K. Parce que vous avez commencé en disant que... vous avez nommé le projet, là.

Une voix: ...

M. Hamad: Non, non. Les travaux qui sont là, ce n'est pas... c'est une réfection de chaussée, c'est le renforcement des poutres, donc ce n'est pas nécessairement... Puis, en plus, le tronçon, il n'est pas... il n'est pas majeur, là. C'est vraiment un petit tronçon que nous allons faire dans ce projet-là.

Maintenant, l'autre question — là, je vois une autre question importante — c'est comment on va ajouter des voies réservées dans le transport en commun pour les deux régions. Donc, ça, c'est l'autre question. M. Gauthier, vous allez...

La Présidente (Mme Doyer): On le prend tout de suite ou à l'autre bloc, M. le député de...

M. Girard: ...

La Présidente (Mme Doyer): Vous reviendrez, je pense.

M. Girard: ...

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

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Mais là c'est parce qu'on est rendus au bloc du parti ministériel.

Une voix: ...

M. Hamad: Là, il lève un enthousiasme ici...

Une voix: ...

M. Hamad: Là, je suis en train de déchirer ma chemise, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, vous avez 13 minutes, M. le ministre, si vous voulez répondre aux questions. C'est votre choix. Alors, vous avez 13 minutes. Parce que c'est votre partie ministérielle, votre partie de temps, vous avez 13 minutes.

Une voix: ...

● (16 h 20) ●

La Présidente (Mme Doyer): Oui, mais c'est fini, fini.

M. Hamad: ...répondre notre partie à nous, pas de problème.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Hamad: Sinon, madame, là, il y en a quatre qui veulent répondre, là, on va calmer ça.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y. Ça se bouscule. Alors, allez-y, M. Gauthier, Joël Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, Mme la Présidente. La référence que vous faites au sujet de l'entrevue qui aurait été donnée, c'est dans le cadre des consultations publiques sur le plan stratégique de l'AMT, qui est une première qu'on consulte le public avant d'adopter le plan stratégique. On a fait part d'une volonté dans la vision de développement. Il ne pourra pas y avoir des prolongements de métro partout, il y en a trois d'identifiés. Il ne pourra pas y avoir un réseau de trains de banlieue qui va aller dans chaque axe. Et une des volontés que nous avons, en plus de bonifier le réseau, de consolider le réseau de trains de banlieue, de faire des prolongements de métro, c'est de s'assurer d'avoir des voies réservées pour le transport par autobus, des voies réservées qui soient rapides et efficaces sur le réseau supérieur, donc le réseau autoroutier de la région métropolitaine.

Et on pousse, on pousse sur ce dossier-là depuis quelques années. On a fait un «benchmarking» sur ce qui se fait ailleurs dans le monde, particulièrement dans la région du Minnesota où ils ont des conditions climatiques comme nous. Il y a un projet pilote qui est actuellement en cours avec le MTQ sur l'autoroute 15 à Laval, dans le secteur de Laval, où on permet aux autobus de circuler sur les accotements lorsqu'il y a de la congestion routière. Et il y a une étude conjointe qui a été faite avec le MTQ pour regarder les opportunités sur l'ensemble du réseau supérieur, que ce soit sur l'autoroute 20 dans le secteur de Sainte-Julie, entre Sainte-Julie, Boucherville, le tunnel Hippolyte, que ce soit sur la 40, tant à l'est vers Repentigny que du côté ouest vers le secteur Vaudreuil.

Alors, tout le réseau autoroutier a été regardé, l'autoroute 13, l'autoroute 15, et on travaille en concertation avec le MTQ, qui est le propriétaire des autoroutes.

M. Hamad: Merci, M. Gauthier.

La Présidente (Mme Doyer): M. Filion.

M. Hamad: Oui, M. Filion.

M. Filion (Jacques): Merci, Mme la Présidente. Je voudrais simplement mentionner que, dans plusieurs projets de réfection des chaussées sur les autoroutes majeures à Montréal, on construit toujours les voies de largeur normale et on prévoit aussi des accotements suffisamment larges pour que, dans le futur, si un projet de voies réservées pour autobus est vraiment justifié, on puisse, à ce moment-là, le mettre en place de façon beaucoup plus, disons, facile et harmonieuse. Ça a été fait sur l'autoroute 40 Ouest. Vous avez été témoins au cours des sept, huit dernières années de toute la réfection qui a été faite à l'autoroute 40 Ouest, l'accotement est à quatre mètres de large.

Donc, si jamais, un jour, on voulait vraiment dédier cette voie d'accotement là pour la circulation réservée aux autobus, cet aménagement-là serait relativement plus facile à faire parce qu'on a eu la vision, là, dans ce sens-là.

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

M. Huot: Oui. Merci, Mme la Présidente. Donc, à mon tour je voulais revenir à des sujets que j'aborderais, mais je veux saluer les collègues aujourd'hui. C'est ma première prise de parole aujourd'hui. J'étais là avec vous ce matin, mais on a laissé toute la place au député de Chomedey pour qu'il puisse poser ses questions. Je salue, entre autres, le député de Beauce-Nord, c'est toujours un plaisir de le retrouver en commission parlementaire. J'aime toujours son style, ses questions.

Et je voulais revenir... J'ai parlé beaucoup de transport en commun hier. Pour le bénéfice du député de Chomedey, entre autres, lui mentionner qu'on a parlé beaucoup de transport en commun hier. Ça a été abordé, on a parlé un peu de véhicules électriques dans des réponses, on a parlé de l'électrification des transports en commun en partie pour la métropole. Mais on a fait une annonce la semaine dernière... Le 7 avril dernier, j'ai eu l'honneur et le plaisir d'animer la conférence de presse avec le premier ministre, le ministre des Transports était là, la ministre des Ressources naturelles, le ministre du Développement durable, de l'Environnement, le ministre du Développement économique aussi, le député de Chomedey assistait aussi à la conférence de presse.

Une voix: ...

M. Huot: Le ministre des Ressources naturelles, je l'ai nommé, M. le député de Chomedey, donc... Et, dans cette annonce-là qu'on a faite, c'est notre plan d'action pour les véhicules électriques, et évidemment le ministère des Transports a un rôle à jouer dans tout ça. Et il a un rôle évidemment environnemental, aussi, important, un côté environnemental important, ce plan-là. On sait que le Québec s'est fixé une réduction des émissions de gaz à effet de serre assez ambitieuse de 20 %, par rapport à l'année cible 1990, ça, pour 2020. Et on sait aussi que le domaine des transports, bien c'est plus de 40 % des émissions de gaz à effet de

serre au Québec, donc c'est principalement là que le Québec a un effort à faire. D'autres juridictions, d'autres provinces, par exemple, s'ils ferment une centrale d'électricité au charbon, bien on vient de sauver une grosse, grosse partie de nos émissions de gaz à effet de serre. Nous autres, c'est dans le domaine des transports qu'il y a un effort à faire. Donc, c'est pour ça qu'il y a un plan d'action assez ambitieux et qu'on dit: L'objectif à terme, c'est d'avoir 25 % des nouveaux véhicules achetés qui soient des véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Et également on a un objectif d'électrifier 95 % du transport en commun sur le territoire. On ne part pas à zéro en transport en commun, il y a déjà un bon bout. Mais je voulais connaître du ministre un peu le rôle... Parce que, bon, c'est un plan d'action gouvernemental, mais le ministère des Transports a évidemment un rôle à jouer.

Puis, c'est important de le dire, l'objectif, au Québec, ce n'est pas de devenir un constructeur de véhicules électriques mais bien de développer la filière industrielle pour les véhicules électriques, de l'équipement, par exemple. Avec le ministère... avec le ministre des Transports et la ministre des Ressources naturelles, j'ai même fait une annonce qui avait un impact pour une entreprise de mon comté, AddEnergie, qui se spécialise dans le développement d'une borne de recharge électrique. Donc, c'est fabriqué ici, à Québec. Bon, vous connaissez bien mon chauvinisme par rapport à Québec, dès que j'ai l'occasion de vous en parler, je le fais; au bénéfice du député de Chomedey, j'en ai parlé beaucoup hier aussi. Donc, AddEnergie, qui est une... Des jeunes entrepreneurs dans la trentaine, des jeunes qui... ça ne fait pas longtemps qu'ils sortent de l'université. Promis, c'est une belle entreprise qui a un potentiel incroyable, une spécialité qui a été développée ici, donc c'est ce type d'entreprise là qu'on veut amener pour créer une filière, pour créer une espèce de créneau d'excellence au Québec en lien avec le véhicule électrique. Donc, le ministère des Transports a un rôle à jouer, évidemment, un rôle à jouer dans le cadre de ce plan-là, mais aussi, comme je disais, pour l'électrification des transports en commun.

Donc, j'aimerais entendre le ministre sur ces deux questions-là, donc, sur le rôle du ministère des Transports dans l'ensemble du plan d'action, et un volet principal sur l'électrification des transports en commun.

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

M. Hamad: Merci, Mme la Présidente. Je sais que le député de Chomedey est très intéressé dans ces dossiers-là, il nous a donné un bon coup de main. Alors, je veux remercier le député de Vanier pour sa question.

En fait, dans le Plan d'action sur les véhicules électriques, nous avons eu la collaboration de la STM dans la préparation, la collaboration de l'AMT dans la préparation, et, bien sûr, le ministère, ils ont travaillé tous ensemble pour trouver et mettre en place une vision d'avenir du véhicule électrique. Bien sûr, ça touche tous les comtés du Québec, incluant le comté de Chomedey.

Et donc... Alors, dans... L'objectif... Il y a un objectif principal dans cette stratégie-là, c'est une première au Québec, et c'est un objectif ambitieux. C'est la même chose lorsqu'on a mis en place la politique québécoise pour le transport collectif, en 2006, où on a visé un objectif de 8 % d'augmentation d'achalandage. Et, dans cette stratégie-là...

En fait, c'est dans la stratégie que nous avons annoncée. Et, dans cette stratégie-là, nous avons un objectif, c'est que 95 % du déplacement dans le transport collectif au Québec, transport en commun, il sera électrifié par un moyen électrifié.

Aujourd'hui, M. Gauthier en a parlé un peu, le train de l'Est, où, sur un tracé de 51 km, actuellement il y a entre 12 km et 19 km qui sont électrifiés. Et le seul train actuellement au Canada, train de banlieue qui est électrifié, c'est Deux-Montagnes, ici, chez nous, au Québec. Et alors c'est toute notre fierté. Donc, on a une ligne déjà présente qui est électrifiée, il y en a quatre autres qui pourraient, il y a un potentiel d'électrification, l'AMT mène des études actuellement avec Hydro-Québec pour voir le potentiel d'électrification de tout le réseau.

Et l'autre élément aussi, c'est qu'on va contribuer à l'atteinte des objectifs. Le plus grand propriétaire de stationnements incitatifs au Québec, c'est l'AMT. Je pense que c'est 30 000... 31 000 places pour le stationnement. Alors, pourquoi pas... dans les stationnements de l'AMT, on aura des bornes de recharge pour des voitures électriques. Et il sera le premier grand stationnement de véhicules pour offrir ce service-là aux citoyens du Québec, pour donner l'exemple, évidemment, aux centres d'achats et à d'autres où il y a un potentiel. Et ce qui est intéressant: actuellement, il y a une compagnie, c'est là que j'étais avec le député de Vanier, qui était présent, et le député de Chomedey, qui était présent aussi, à l'annonce de l'entreprise québécoise qui a mis en place une technologie de recharge pour les véhicules. Et c'est très intéressant, cette technologie-là. C'est une technologie québécoise, et elle a une deuxième grande qualité, c'est développé à Québec, Mme la Présidente. Je m'excuse, mais c'est développé à Québec. Et suite à ça... Donc, cette technologie-là va permettre bientôt d'avoir les recharges.

Un autre élément important dans le transport collectif, évidemment, c'est tout le développement de boulevard Pie-IX, aussi. Ça peut aussi utiliser, bien sûr, l'électrification. Actuellement, les sociétés de transport, elles font une vigie sur toute la technologie des autobus électriques dans le monde, et actuellement au Québec, au Québec actuellement, Longueuil, Montréal, Laval, Québec, Gatineau ont tous des projets pilotes sur des autobus qui utilisent des technologies, ça peut être hybrides, ça peut être à recharge, ça peut être d'autres technologies qui utilisent l'électricité. Donc, pour nous, c'est une grande ambition.

En résumé, là, d'ici 2030, 95 % de 575 millions de déplacements au Québec sera par un moyen électrifié. Imaginez, Mme la Présidente, à partir des ressources naturelles, le lithium, en utilisant l'électricité du Québec, l'aluminium, la main-d'oeuvre québécoise, le savoir québécois et évidemment jusqu'à la vente des produits, alors tout ce cycle-là au complet sera fait au Québec avec une grande fierté, et nous deviendrons une province dans un pays dans le monde où on est leaders dans ce domaine-là.

● (16 h 30) ●

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Il vous reste une minute.

M. Huot: ...garder pour le dernier bloc.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Alors, M. le député de Gouin, pour votre dernier bloc de 18 minutes.

M. Girard: J'ai une question à poser, Mme la Présidente, au ministre concernant l'échangeur Turcot. En

mai 2006, le coût estimé du ministère pour ce projet-là, c'était 887 millions. Dans l'annonce que vous avez faite en novembre 2009, vous nous parlez d'un projet de 3 milliards. Ça va finir à combien?

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

M. Hamad: Belle question, très bonne question. Je dois le féliciter pour la question. Il faut comprendre que, dans l'échangeur Turcot...

Une voix: ...

M. Hamad: Pardon? Comment?

M. Girard: ...quelques heures de plus, si vous voulez.

M. Hamad: Ah, c'est bon. Je suis prêt, moi, Mme la Présidente. Ça, c'est des bonnes questions, questions d'information. Puis en même temps ça démontre comment, nous, on investit, 3 milliards, par rapport à un petit 50 millions, rappelez-vous, 50 millions, petit 50 millions. On ne recommencera pas le 50 millions, on va juste voir...

La Présidente (Mme Doyer): Je suis là depuis longtemps, M. le ministre.

M. Hamad: Turcot, l'échangeur Turcot, Mme la Présidente, le premier estimé que nous avons fait, c'était un estimé avant projet et c'est un estimé qui a été fait, évidemment, avant de passer à l'audience publique, avant de consulter les citoyens. Et il y avait un modèle qu'on a mis en place, et on comprend très bien, dans ce processus-là, que la première version d'un projet, ce n'est jamais la dernière version, et souvent il peut y avoir des travaux additionnels à la demande des citoyens, à la demande des villes, à la demande des usagers, qui fait en sorte que le projet peut changer d'envergure.

Alors, dans ce projet-là, il y a eu l'audience publique. L'audience publique a recommandé 39 recommandations. Nous avons pris 37 sur 39 recommandations, nous avons inclus dans le projet. Mais ça, ce n'est pas juste mettre des recommandations, Mme la Présidente. Chaque recommandation, il y a un coût rattaché à ça.

Deuxièmement, la ville de Montréal, elle a eu des demandes légitimes pour améliorer le projet, et nous avons inscrit dans les demandes de la ville. Il y en a plusieurs, demandes qui ont été faites. Par exemple, l'intégration davantage du transport collectif, ce qui venait... la première version n'introduisait pas tellement le transport collectif, des voies d'accès, et aussi il y a eu des changements de tracé pour s'adapter aux besoins de la ville, et particulièrement parce que le projet Turcot, c'est vrai que c'est un projet d'échangeur routier, mais le projet Turcot, c'est un projet de développement urbain, ce qui a permis à la ville de Montréal d'avoir un développement majeur, et on parle de développement de 43 000 emplois.

Alors donc, l'estimé de 3 milliards actuellement, il est fait suite à tous ces changements-là qu'on a apportés, les ajouts au projet. Ce n'est pas un mauvais estimé au départ, ce n'est pas... En passant, ce n'est pas un dépassement de coûts, parce qu'un dépassement de coûts, c'est lorsqu'on commence un projet avec un budget puis on finit avec un autre budget, sans modification, mais quand les prix à la fin sont plus chers que l'estimé original.

La Présidente (Mme Doyer): Autre question? Allez-y.

M. Girard: Mme la Présidente, c'étaient des questions assez courtes, j'aimerais avoir des réponses assez courtes. J'aimerais savoir quelle est la motivation ou les raisons pour lesquelles le ministère des Transports a choisi d'abaisser les voies de la 720 au sol uniquement pour la section qui se situe dans la partie de la ville de Westmount.

M. Hamad: Peut-être répondre à ça, M. Filion.

La Présidente (Mme Doyer): M. Filion.

M. Filion (Jacques): D'abord, le réaménagement de l'échangeur Turcot occasionne des modifications importantes au niveau des profils. Comme vous savez, l'échangeur va être reconstruit beaucoup plus au sol, et actuellement cette partie-là de l'autoroute 720 est construite en fonction de l'échangeur actuel. Donc, l'échangeur actuel, il est à 30 mètres, les plus hautes bretelles sont à 30 mètres du sol. Donc, cette partie-là de l'autoroute 720, pour faire un raccordement sécuritaire avec les nouveaux profils du nouvel échangeur, on doit nécessairement refaire cette partie-là de l'autoroute 720, et c'est la raison pour laquelle il y a une partie de l'autoroute 720 qui doit être reconstruite, pour faire un raccordement sécuritaire et fonctionnel avec les nouveaux profils, là, de l'échangeur Turcot.

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

M. Girard: Mais, si ma mémoire est bonne, je pense que l'autoroute a été construite, là, d'un seul tenant. Là, j'aimerais savoir pourquoi il serait en bon état à l'est d'Atwater mais en mauvais état à l'ouest. Pourquoi c'est uniquement la partie dans Westmount que vous ramenez au sol? Pourquoi vous ne l'abaissez pas dès la sortie du tunnel?

La Présidente (Mme Doyer): M. Filion.

M. Filion (Jacques): La raison est, disons, assez simple: parce que la partie ouest n'a pas fait l'objet de réhabilitation au cours des dernières années parce qu'on savait qu'on devait la raccorder à l'échangeur Turcot. On a fait des travaux de réhabilitation dans la partie est, mais, dans la partie ouest, c'était tout à fait logique de ne pas réhabiliter cette partie-là, parce qu'on savait qu'avec l'échangeur Turcot on devrait la démolir et la remplacer. Donc, c'était une bonne gestion des fonds publics d'attendre et de coordonner ces travaux-là avec le réaménagement de l'échangeur Turcot.

M. Girard: Cette portion-là, ça va coûter combien?

M. Filion (Jacques): Bon, je n'ai pas les chiffres exactement, mais c'est une partie, bien entendu, là, de l'ensemble de l'estimation des travaux que M. le ministre vous a expliquée tout à l'heure. Mais malheureusement je n'ai pas exactement le détail.

M. Girard: ...travaux? C'est au moins 1 milliard, autour de 1 milliard, cette portion-là, si ma mémoire est bonne.

M. Filion (Jacques): Pour cette partie-là? Non, non, pas du tout, pas du tout.

M. Girard: Non?

M. Filion (Jacques): Non, non.

M. Girard: O.K. Moi, j'aimerais savoir aussi: Avant l'annonce de novembre dernier, est-ce que le MTQ a fait des études de sol dans la cour Turcot pour connaître les coûts du déplacement des voies de stabilisation et des sols, avant l'annonce de novembre dernier du ministre?

M. Filion (Jacques): Est-ce que vous parlez des études de sol au niveau contamination ou au niveau capacité portante?

Une voix: ...

M. Filion (Jacques): ...effectivement, dans l'élaboration d'un projet comme celui-là, plus on avance dans le projet, plus on détaille nos études. Donc, comme on est... on a débuté l'avant-projet préliminaire, on avait certaines études au niveau de la contamination et certaines études aussi au niveau de la capacité portante des sols. On a fait des études de caractérisation qui sont de premier niveau. Puis plus le projet va avancer, plus on va être en mesure de faire des études plus détaillées pour bien, là, comprendre la nature des sols à cet endroit-là et pour aussi faire une conception, là, qui sera conforme aux sols qui sont en place.

M. Girard: Ma question, c'est: Comment vous pouvez arriver à un estimé? Vous dites: Ça va être 3 milliards, là, au total, mais vous ne savez pas encore au niveau de la contamination, vous n'avez pas fait d'évaluation. Sur quoi vous vous basez?

M. Filion (Jacques): Dans l'estimation, on a évalué les risques reliés à la contamination puis on l'a... on s'est donné suffisamment de marge de manoeuvre pour être sécuritaire, là, au niveau de l'estimation globale, là, des travaux.

● (16 h 40) ●

M. Girard: C'est quoi? Quels sont les coûts estimés de la part du ministère des Transports à même le projet?

M. Filion (Jacques): Simplement pour...

M. Girard: ...les coûts estimés pour cette portion-là? Vous me dites que vous en avez fait, des... vous avez estimé des coûts, alors vous devez avoir... Quand le ministre nous a dit: C'est un montant de 3 milliards, il a dû avoir des estimations. Vous devez être en mesure de nous donner ça.

M. Filion (Jacques): On a... Malheureusement, je ne les ai pas avec moi cet après-midi, mais on pourra vous donner, là, l'estimation, là, des coûts reliés à la contamination, il n'y a pas de problème.

M. Hamad: À la décontamination.

M. Filion (Jacques): À... Oui, oui.

M. Hamad: Juste les coûts reliés à la décontamination? O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. Filion, pour...

M. Girard: ...déplacement.

M. Hamad: Déplacement de quoi?

M. Girard: Voie ferrée. Évidemment, ce que j'aimerais, j'aimerais avoir ces informations. C'est possible, Mme la Présidente, de les avoir pour le bénéfice des membres de la commission?

M. Hamad: On va suivre la même règle, on va donner un ordre de grandeur. Puis on demandera la prudence au député, de ne pas annoncer ces chiffres-là publiquement.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Alors, peut-être pour le bénéfice de notre secrétaire...

Une voix: ...

M. Hamad: Vous voulez une présentation?

M. Girard: ...une présentation en privé, comme vous m'avez fait sur d'autres projets de loi, M. le ministre, je n'ai pas de problème.

La Présidente (Mme Doyer): Mais un instant, je veux bien... Pour le bénéfice de M. Henley, qui est notre secrétaire, précisez ce que vous allez nous envoyer, M. Filion...

M. Hamad: Abolir?

La Présidente (Mme Doyer): ...envoyer, les chiffres, les données... ou allez-y, M. le ministre.

M. Hamad: Alors, ce que nous allons envoyer à la demande du député de Gouin, en fait un estimé, un ordre de grandeur, parce qu'on ne mettra pas des chiffres précis, et on comprend pourquoi, pour les études... pour les coûts de décontamination des sols et le déplacement des voies ferrées.

La Présidente (Mme Doyer): O.K.

M. Girard: ...également une... Lors de l'annonce, quand on... l'annonce en novembre dernier, on a regardé avec beaucoup d'intérêt le visuel du ministère, vidéo, et tout ça, et puis le ministre mettait beaucoup l'emphase sur le côté vert du projet. On voyait notamment, dans le projet vidéo, un tramway. Dans la portion du 3 milliards, là, puisque c'est dans le vidéo, donc ça servait à vendre le projet, c'était quoi, la portion dans le budget de 3 milliards qui est réservée pour le tramway, puisque c'était dans le présentation du ministre?

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

M. Hamad: En fait, il me l'a posée, la question, hier. Il m'a demandé si on a prévu le tramway. Je ne sais pas s'il se souvient? Il m'a demandé si on prévoit le tramway, dans notre planification. Le tramway, il n'est nulle part. La présentation, j'espère que le député a aimé ça, c'est...

la présentation était une façon explicative en fait pour donner une idée comment le projet peut être.

Par exemple, il y avait des bâtisses là-dedans. Alors, je comprends que le député ne me posera pas la question si les bâtisses, dans la présentation vidéo, sont incluses dans le coût de Turcot. Alors, non, la réponse est non. Le chemin Notre-Dame, la route Notre-Dame, qui était présentée dans Turcot, les coûts ne sont pas inclus dans Turcot.

C'était une présentation alors pour donner aux gens l'idée comment le développement de Turcot peut aider pour faire un développement urbain, parce qu'actuellement je suis convaincu que, quand le député va dans ce coin-là, il peut voir l'état actuel de Notre-Dame, alors un état lamentable selon moi, et je pense que la ville peut développer ce tronçon-là et peut développer tout ce quartier-là. Mais on voulait démontrer que ce développement-là... comment on peut faire. Et aussi pour montrer aussi qu'on avait aussi, au niveau environnemental, l'aspect environnemental, l'aspect esthétique. Et on voulait aussi... Comme vous le savez, on a demandé à la ville que, Turcot, qu'il soit une signature pour Montréal, et on demande à la ville d'avoir... on a réservé un montant d'argent pour qu'il y ait une oeuvre qui démontre une signature de Montréal.

M. Girard: ...abasourdi de la réponse du ministre, là. Il fait une annonce et il met dans un vidéo, là, un tramway pour expliquer la vision d'avenir de Turcot, puis il n'a pas prévu un sou pour l'intégrer dans le projet. Je veux dire, j'espère que ce n'est pas juste un show de relations publiques, là.

Puis d'ailleurs ça soulève chez moi une autre question: Ça a coûté combien au ministère des Transports, le spectacle lors de l'annonce, tous les... le vidéo, les documents? Est-ce que le ministre pourrait déposer pour le bénéfice des membres le coût de toute l'opération de relations publiques, puisqu'il semble nous dire qu'il y avait des éléments visuels qui voulaient donner une idée aux gens mais que ce n'est pas parce que c'est dans le visuel que c'est dans le projet? C'est ce que je comprends un peu de sa réponse. Mais il y a bien des gens qui regardent ça puis pensaient que ce qu'il y avait dans le visuel, c'était le projet du ministre, puis on se rend compte qu'il faut faire une différence entre le visuel puis ce que le ministre a annoncé. Il y a des distinctions, le ministre vient de les faire, mais c'est bien pour le bénéfice des Montréalais qu'il le dise aussi clairement aujourd'hui.

M. Hamad: En fait, on n'a jamais dit que le tramway était là-dedans. Ce n'est nulle part écrit, ni dans le communiqué de presse ni dans la conférence de presse. Il a assisté à tout ça, puis je pense qu'il est tout seul à comprendre qu'il y avait un tramway. Je le remercie, il me donne la chance de lui dire: Il n'y en a pas, de tramway. Les voitures qui étaient montrées sur l'autoroute Turcot, je lui dis parce qu'il peut douter, elles ne sont pas dans le coût de Turcot. Les personnes qui étaient là, c'est des images qu'on avait, alors ni les voitures ni les bâtisses. Les arbres, par exemple, oui, ils sont inclus dans Turcot, juste pour le rassurer. Ça, c'est inclus dans nos travaux de boisement. On n'a jamais dit que le tramway est là-dedans.

Ce qu'on a dit: C'est un projet conçu aujourd'hui pour l'avenir, pour demain. Et, pour donner une image aux gens c'est quoi, le demain potentiel qu'on peut avoir dans ce projet-là, on a dit: On a des voies réservées pour un futur

tramway. Si un jour la ville de Montréal veut avoir un tramway, au moins on a la vision future de prévoir les chemins. Ça peut être un transport en commun à la place. Et les autobus, en passant, ne sont pas dans le budget de Turcot, ils sont dans d'autres budgets qu'on a vus. Et on peut continuer là-dedans longtemps, hein, c'est...

M. Girard: ...je comprends, là, que, si on veut... s'il y a un tramway un jour, au moins il est dans le vidéo. Alors, ça, c'est la vision... Au moins, il est dans le vidéo, le ministre peut aller sur le site. Il peut le regarder sur le site de son ministère, il va le voir, il est très beau effectivement, sauf qu'on s'attendait à un peu plus de sérieux.

Moi, je... sur le tram-train, est-ce qu'il y a des sommes qui ont été réservées? Il y a eu des demandes, plusieurs intervenants, suite à l'annonce, qui réclamaient un tram-train puis qui ont exprimé leur déception. Quel est le budget? Est-ce qu'il y a un budget qui est prévu pour un tram-train pour desservir cette clientèle-là ou il n'y a pas de budget qui a été prévu? Je ne sais pas si c'était dans le vidéo aussi, là, mais...

M. Hamad: ...ce n'est pas sérieux, Mme la Présidente. C'est drôle, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, c'est des gens sérieux, ils ont appuyé le projet. Équiterre, c'est des gens très sérieux, ils ont appuyé le projet. Le Conseil du patronat, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Fédération des chambres de commerce du Québec, les Manufacturiers et exportateurs, le Réseau des ingénieurs du Québec, ils étaient invités à leur colloque, là. Ils n'ont pas voté, mais ils étaient invités. Ils sont allés là faire une conférence. Ils étaient mêlés, parce qu'une journée ils votaient pour, le lendemain, ils votaient contre. Mais enfin, Réseau des ingénieurs du Québec, Association des constructeurs de routes et grands travaux, l'Ordre des ingénieurs du Québec, Développement économique LaSalle, tout ce monde-là, Mme la Présidente, c'est le Québec économique, c'est le Québec environnemental, c'est le Québec social, c'est le Québec technique, c'est des ingénieurs. Le réseau des ingénieurs, c'est 60 000 membres. L'Ordre des ingénieurs, c'est 60 quelques mille membres. Tout ce monde-là, ils ont trouvé le projet excellent, ils les ont appuyés.

M. Girard: ...train, hein, je rappelle.

M. Hamad: Non, non, mais parce qu'il y a toujours une introduction, un préambule qui me ramène à vous répondre.

Le tram-train, maintenant, ici, en passant, c'est un projet, et on va... on est en train de le regarder, ce projet-là. La première estimation préliminaire qui a été faite par la ville, ce que j'ai ici, là, et je demanderais à M. Gauthier de répondre, c'est... j'ai ici une estimation de 8,2 millions.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci. Merci, M. le ministre. Dans le cadre du projet Turcot, il y a une étude qui est pilotée par l'AMT pour évaluer la possibilité d'implanter un tram-train entre le secteur Lachine et le centre-ville de Montréal. L'étude est en train de se faire chez nous, je pense que c'est la firme CIMA+, là, qui a été mandatée pour la faire, et on devrait avoir les résultats au cours des prochains mois. Mais la technologie tram-train est une technologie qui existe en Europe et qui peut être importée.

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

M. Girard: Donc, je voulais... j'avais une question, là. L'ouvrage prévu dans la côte Saint-Paul va faire plus de 45 mètres de large, soit plus que l'autoroute Métropolitaine, puis ça, uniquement pour ajouter deux voies sur une distance de un kilomètre. J'aimerais ça savoir comment le ministre explique ça. Il y a eu beaucoup... il y a eu des intervenants qui ont posé des questions là-dessus.

Voulez-vous que je répète la question, vous n'avez pas entendu? Alors, l'ouvrage prévu dans la côte Saint-Paul va faire plus de 45 mètres de large, soit... c'est plus gros que l'autoroute Métropolitaine, puis ça, uniquement pour ajouter deux voies sur une distance de un kilomètre. Il y a des intervenants du milieu qui se questionnaient là-dessus. Est-ce que je pourrais avoir une explication?

M. Hamad: M. Filion...

M. Filion (Jacques): O.K., vous parlez toujours de Turcot. Vous parlez toujours du secteur Turcot?

M. Girard: Oui.

● (16 h 50) ●

M. Filion (Jacques): Écoutez, comme M. le ministre vous a mentionné tout à l'heure, l'ensemble du projet, là, a fait l'objet de beaucoup de consultations puis de beaucoup d'optimisation, puis ce n'est pas terminé. On est en train de faire l'avant-projet définitif. Plus le projet avance, plus on fait de l'optimisation du projet.

Dans ce secteur-là, c'est sûr qu'il y a des secteurs de l'échangeur où il y a un certain nombre de voies qui doit être nécessaire pour accommoder le débit de circulation qui est prévu, et chacune des sections est toujours justifiée, bien entendu, là, en termes de largeur et en termes de section type, que, nous, on appelle, là, largeur de voie, largeur d'accotement. Et, dans ces secteurs-là, ce qui est un peu particulier pour l'échangeur Turcot, et c'est vraiment une différence par rapport à ce qu'on connaît aujourd'hui, c'est qu'on va avoir des voies d'accotement qui vont permettre à un véhicule en panne de se stationner sur l'accotement et ce qui va être beaucoup plus sécuritaire pour la personne qui tombe en panne et en même temps beaucoup plus fluide pour la circulation, parce que, lorsqu'il y aura un véhicule en panne garé sur l'accotement, bien les voies de circulation vont pouvoir être fonctionnelles quand même, donc beaucoup moins de congestion, là, à ce niveau-là. Et cette optimisation-là des sections de chacun des secteurs de l'échangeur est faite en fonction des débits de circulation et de la fonctionnalité et de la sécurité qui est prévue.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

M. Hamad: C'est drôle, Mme la Présidente: les dernières questions sur Turcot, c'est exactement les questions que Mme Harel a posées. Alors, je dois le féliciter, il vient d'ouvrir une autre succursale du PQ. On avait le Bloc à Ottawa, puis là on a une nouvelle succursale à Montréal...

La Présidente (Mme Doyer): On va finir ça, M. le ministre...

M. Hamad: ...qui s'appelle Louise Harel.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, il reste... De toute façon, là, il ne reste plus de temps.

M. Girard: Question de règlement.

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

M. Girard: Mme la Présidente, il y a des citoyens et des gens notamment du sud-ouest de Montréal et d'autres intervenants qui ont une série de questions et qui vont être très affectés par l'échangeur Turcot. La moindre des choses, même si le ministre est en désaccord avec eux, c'est de faire preuve de respect à leur endroit. Et, si on n'a plus le droit, dans cette Assemblée nationale, de poser des questions au nom de citoyens qui peuvent être en désaccord avec le gouvernement, on a un problème.

Alors, je vous demande juste un peu de respect au nom des citoyens et des gens qui ont été légitimement élus, comme le maire du sud-ouest, et ses partenaires, et de nombreux intervenants qui se posent encore des questions puis qui interpellent le ministère, qui n'ont pas eu toutes les réponses à leurs questions. Alors, je demande un peu de respect de sa part. Je pense que c'est tout à fait légitime, les questions qu'on pose.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, ça va faire une conclusion de votre dernier bloc, M. le député de Gouin. Je vais donner la parole pour un dernier 11 minutes à la partie ministérielle.

M. Billette: Merci beaucoup, Mme la Présidente. La dernière...

La Présidente (Mme Doyer): Vous me demandez la parole, je vous la donne.

M. Billette: Ah! M. le ministre va commencer, Mme la Présidente.

M. Hamad: ...répondre au député, parce que, quand il parle des citoyens, et tout ça, il y a eu 1 600...

La Présidente (Mme Doyer): Ah! 10 minutes, pardonnez-moi. 10 minutes.

M. Hamad: 10 minutes, parfait, ça va être assez pour moi. Alors, c'est... on a eu 1 690 rencontres, Mme la Présidente. Il y a eu des consultations globales, des rencontres, des rencontres, des réunions avec l'arrondissement, avec la ville de Montréal, plusieurs rencontres, on a ajouté. Lorsqu'il nous parlait des coûts de projet, c'est parce qu'on a un nouveau projet conçu en fonction des demandes des citoyens.

Alors, je ne vais pas frustrer le député de Gouin, parce qu'ils ont une nouvelle succursale maintenant à Montréal qui s'appelle Louise Harel et compagnie, qu'il prend les mêmes questions de Mme Harel pour nous poser. Alors, ce n'est pas une insulte aux citoyens que Mme Harel pose des questions, c'est une parlementaire d'expérience et...

Une voix: ...

M. Hamad: Alors, nous avons tout fait ça, en passant, et...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Non, pas d'interpellation. Il reste... Regardez, il nous reste à peu près huit minutes, là.

M. Hamad: Et d'ailleurs...

La Présidente (Mme Doyer): Finissons donc ça dans le respect, ça va... hein?

M. Hamad: Je le fais dans le respect. Qu'est-ce que j'ai dit de...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, voilà, c'est ce que je demande.

M. Hamad: Le respect, c'est m'écouter. Le respect, ça commence pour m'écouter, de l'autre côté, hein?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, exactement.

M. Hamad: Alors, est-ce que je peux parler?

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

M. Hamad: Merci. Alors, je continue. Alors, Mme Harel...

La Présidente (Mme Doyer): Il y en a seulement un qui a la parole, c'est vous.

M. Hamad: Merci beaucoup. Alors, Mme Harel, elle disait que le projet est trop cher. C'est la même Mme Harel qui a présenté un projet à 6 milliards de dollars, puis, elle, elle trouvait Turcot trop cher. Alors là, je ne comprends plus.

Deuxième élément, Mme Harel a dit qu'actuellement, là, les travaux que nous effectuons sur Ville-Marie, travaux d'urgence, on a bloqué une voie réservée, pour causer quasiment des inconvénients aux citoyens. Mme Harel a dit: Pourquoi vous faites ça, ces travaux-là? Ce n'est pas nécessaire.

Alors, tu sais, ça, c'est la nouvelle succursale qui est ouverte depuis quelques mois. C'est ça qu'ils amènent. Cette succursale-là, ils proposent des projets à 6 milliards puis ils trouvent 3 milliards cher. En termes de mathématique, j'ai toujours compris que six, c'est plus gros que trois, mais enfin peut-être qu'il y a une autre mathématique à faire. Et les propositions qui sont là, c'est exactement l'élément.

Moi, je veux juste savoir si cette succursale-là, ce n'est pas un siège social, si on prend les questions du siège social puis pour poser des questions ici sur Turcot. Et, après toutes les 1 700 réunions, audiences publiques, consultations, travail plusieurs mois avec la ville de Montréal, avec les intervenants... Et en plus, Mme la Présidente, les gens que j'ai mentionnés, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, Équiterre, le Réseau des ingénieurs, l'Ordre des ingénieurs, la chambre de commerce de l'est

de... la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, la... ce n'est pas des gens... c'est des gens importants dans Montréal. Tous ces gens-là, c'est le coeur économique, le coeur environnemental, le coeur social de Montréal. Tous ces gens-là sont d'accord, puis ils n'ont jamais parlé d'irrespect des citoyens. Au contraire, ils veulent que ce projet-là se réalise. On posera des questions aux citoyens actuellement qui sont dans la congestion à cause des travaux qu'on fait à Turcot pour leur dire: Attendez un peu, peut-être, on doit faire quelque chose autre, peut-être on va réfléchir à nos affaires, puis, vous autres, là, restez dans la congestion. Ceux qui doutent des travaux, restez dans le doute. Nous autres, on va réfléchir, parce qu'on a une nouvelle succursale à Montréal maintenant, le Parti québécois, qui est en train de poser d'autres questions puis en train de réfléchir, puis ils veulent changer les idées. Imaginez, si on avait suivi les recommandations pour ne pas faire les travaux dans Ville-Marie, qu'est-ce qui arriverait aujourd'hui.

Alors, Mme la Présidente, c'est important, c'est un projet important pour les Québécois. Les Québécois veulent qu'on mette des pelles sur le terrain. Après tant de consultations, maintenant, la consultation, c'est terminé. Maintenant, on passe à l'action. Il faut avoir des études, il faut avoir de la construction puis il faut que les Montréalais aient leur Turcot, un nouveau projet à la hauteur des citoyens de Montréal. Puis il faut que Turcot un jour soit une signature pour la ville de Montréal, parce que Montréal ne mérite moins que ça... Montréal mérite plus que ça. Montréal mérite une infrastructure importante et en a besoin. Puis, nous, le gouvernement du Québec, avec mes collègues les élus de Montréal, nous, on va défendre Montréal, on va développer Montréal, puis Montréal en a besoin. Puis on ne critiquera pas quand il y a des projets de développement de construction à Montréal, on ne dira pas non à ces projets-là, parce que définitivement Montréal, sur le plan économique, en a besoin.

Alors, on avait d'autres questions au plan ministériel?

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

M. Billette: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Combien de temps qu'il me reste?

La Présidente (Mme Doyer): À peine un petit quatre minutes.

M. Billette: Quatre minutes. Je vais être bref, comme à l'habitude.

Une voix: ...

M. Billette: Six? Je vais être moins bref que d'habitude.

La Présidente (Mme Doyer): Bien là, 5 min 30 s, là. Plus on se parle, moins il en reste.

M. Billette: O.K., parfait. Merci. Un sujet important qui n'a pas été abordé encore, que je veux parler avec le ministre, c'est sûr, hier, on a parlé du bilan routier, qui a été un franc succès, je pense, dans les 60 dernières années. Le nombre de décès n'a jamais dépassé... est sous la barre des 500 accidents mortels. Donc, c'est sûr et certain que

tout accident n'est jamais bienvenu. Donc, on voit qu'il y a une nette amélioration comparativement aux années soixante-dix.

Il y a un projet, voilà pas si de nombreuses années que ça, voilà quelques années, qui a débuté, qui est le projet de photoradars, sur lequel que je vais entretenir le ministre. Le problème de vitesse, comme on le sait, c'est un problème qui est toujours d'actualité, malgré les excellents résultats. Puis, juste au niveau des décès, du nombre de décès, la vitesse est reliée à tout près de 40 % des accidents mortels sur les routes du Québec. On parle de la vitesse. D'un autre côté, également on a le non-respect des feux rouges qui est de plus en plus... qui cause de plus en plus d'accidents.

J'aimerais, brièvement, parce qu'il nous reste peu de temps, Mme la Présidente, savoir de la part du ministre les résultats suite aux projets pilotes qui ont été réalisés dans diverses régions du Québec, que ce soit au niveau de la vitesse. Il y en a un tout près d'ici, à l'entrée du pont Pierre-Laporte, un radar photo qui est là. Il y en a partout sur la... à travers la province. J'aimerais que M. le ministre nous parle un petit peu des résultats qui ont découlé de ce projet pilote de photoradars, Mme la Présidente.

● (17 heures) ●

M. Hamad: Alors, je sais que probablement on n'a pas de... à la fin de la période d'échange, on n'a pas une période, alors je vais profiter rapidement, si vous permettez, M. le Président, il reste trois minutes, mais au moins quelques seconds pour remercier tous nos collaborateurs du ministère, de la SAAQ, de l'AMT, de la Commission des transports du Québec qui ont répondu à toutes les questions facilement et alors... et bien sûr et particulièrement aussi mes collègues les députés, qui ont donné un bon coup de main. Et je veux remercier le député de Gouin aussi pour ses excellentes questions, sa participation, et il a... son objectif, c'est avoir une reddition de comptes, et je pense qu'on a fait une bonne reddition de comptes; le député de Beauce-Nord, bien sûr, et mon adjoint parlementaire, le député de Chomedey. Et, bien sûr, Mme la Présidente, vous avez mené ça avec une main de maître et un gant de velours puis... c'est ça qu'on dit, alors avec un thème de velours, Mme la Présidente.

Alors, je reviens maintenant aux photoradars. Donc, le projet pilote, c'était sur une durée de 18 mois. Ce qui est important dans le projet pilote que nous avons réalisé, c'était important de voir l'acceptabilité sociale de ce projet-là. Et la bonne nouvelle dans ce projet pilote là: 80 % des gens sont d'accord avec les projets pilotes et les photoradars. Ça, c'est important. Premièrement, donc, au niveau public, il y a une acceptabilité.

Maintenant, c'est quoi, les résultats préliminaires dans le projet pilote que nous avons réalisé? Le premier élément, c'est que... diminution de vitesse moyenne de 12 km/h aux endroits où sont installés les radars et aussi 9 km/h pour les endroits où il y a un radar... un photoradar mobile. Il y a une baisse de 63 % des excès de vitesse. C'est énorme, là. Deuxièmement, une diminution de 99 %, c'est presque 100 %, des grands excès de vitesse et une diminution de 83 % des infractions au feu rouge. Et, bien sûr, la tendance... tout ça nous amène une tendance de réduction d'accidents avec blessés et... des accidents aux endroits où des appareils sont installés.

Et le projet sur le thème... Là, on a parlé d'acceptabilité du public. Les résultats, maintenant, sur le plan

financier. Sur le plan financier, ce projet pilote là, il est autofinancé et s'autofinance. Alors, c'est important, dans toute notre stratégie.

Dans le futur, maintenant, dans la prochaine étape, nous attendons bien sûr le rapport de la commission parlementaire, de voir c'est quoi... la commission va recommander, mais l'idée, c'est de voir comment on peut développer dans le futur. Et surtout le photoradar peut être utile dans des endroits où il n'y a pas tout le temps une présence policière, et ça, ça nous permet évidemment de cibler des endroits au Québec... pour évidemment déterminer ces endroits-là pour l'installer.

En terminant, je veux remercier encore une fois tous mes collègues les députés ici et particulièrement le travail de nos collaborateurs, le ministère, l'AMT, la SAAQ et la Commission des transports du Québec.

La Présidente (Mme Doyer): C'est beau. Alors, je vous remercie, M. le ministre. Je remercie le député de Gouin, le député de Beauce-Nord, tous les collègues du côté ministériel, toutes les personnes qui nous ont permis de passer à travers les crédits du Transport correctement, je dirais.

Alors, compte tenu de l'heure, je suspends les travaux de la commission très brièvement avant de procéder à l'étude des crédits du volet Voirie. Et je veux bien sûr remercier le personnel de l'Assemblée nationale. Alors, seulement quelques minutes. On fait diligence pour passer à la partie Voirie.

(Suspension de la séance à 17 h 2)

(Reprise à 17 h 8)

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports 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.

Voirie

Nous allons maintenant procéder à l'étude des crédits du volet Voirie du portefeuille Transports pour l'année financière 2011-2012. Je vous rappelle que nous procéderons à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes maximum, 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 17 h 8, y a-t-il consentement pour poursuivre la séance au-delà de l'heure prévue, c'est-à-dire jusqu'à 18 h 8? Consentement? Consentement. Merci.

Discussion générale

Nous commençons donc sans plus tarder un bloc de 20 minutes du groupe formant l'opposition officielle. M. le porte-parole de l'opposition officielle en matière de voirie et député de Prévost, la parole est à vous.

M. Robert: Oui, merci, Mme la Présidente. J'ai croisé M. le ministre tantôt...

Une voix: ...

M. Robert: Oui.

M. MacMillan: ...comme entrée.

La Présidente (Mme Doyer): Non.

M. MacMillan: Non?

La Présidente (Mme Doyer): Mais, quand ce sera votre temps, M. le ministre délégué aux Transports, vous pourrez faire quelques... ce que vous considérez être comme des petites remarques préliminaires.

M. MacMillan: ...j'haïs les discours quand même, ça fait qu'il n'y a pas de problème.

La Présidente (Mme Doyer): Mais vous prendrez le temps que vous voudrez pour dire ce que vous voulez. Donc, allez-y. On ne compte pas ça là-dedans.

● (17 h 10) ●

M. Robert: Alors, il n'y a aucun problème. Bonjour, Mme la Présidente. Alors, je disais que j'ai croisé le ministre tantôt à l'extérieur de cette salle. Je lui disais que c'est une drôle de journée pour parler de transports et de voirie. Je pense déjà à mon retour à Saint-Jérôme demain. Par contre, le député de Beauce-Nord me disait, lui, que ça faisait son affaire parce que ça pourrait être bon pour ses érables.

Alors, vous me permettez d'abord de saluer mon collègue député de Papineau et ministre délégué aux Transports ainsi que tous les fonctionnaires qui sont présents ici aujourd'hui pour cette étude des crédits. J'aimerais aussi saluer tout le personnel du ministère des Transports. Ces gens-là travaillent souvent dans l'ombre. Ils effectuent un boulot essentiel et sur une base quotidienne.

J'aimerais, Mme la Présidente, souligner plus précisément le travail de M. Pierre Lambert, qui était directeur régional du ministère des Transports pour les régions Laurentides-Lanaudière jusqu'à tout récemment. Alors, M. Lambert vient de prendre sa retraite après plus de 33 ans de loyaux services. On a eu l'occasion de travailler sur certains dossiers, et c'était assez facile parce que nos bureaux étaient sur la même rue, à peu près face à face. Alors, je voudrais souhaiter vraiment une bonne retraite à M. Lambert.

Le premier dossier auquel je voudrais sensibiliser le ministre concerne certaines routes potentiellement dangereuses et identifiées comme telles par le ministère des Transports du Québec. Je veux parler ici de cas qui ont fait l'objet de reportages récemment au bulletin de nouvelles de Radio-Canada. Ces reportages, Mme la Présidente, indiquaient que plusieurs tronçons routiers sont en attente d'améliorations, ce qui cause des soucis aux automobilistes qui les empruntent.

Alors, je veux d'abord parler... Je vais parler de deux dossiers avant de permettre une réplique. Donc, la route 132, La Martre, en Gaspésie. Je pense entre autres à un bout de la route 132 près de La Martre, en Gaspésie. Il y a une courbe très dangereuse dans ce secteur. On l'identifie d'ailleurs comme la courbe de la mort. Mme Claudette Robinson, mairesse de la municipalité de La Martre, a déclaré ne pas comprendre pourquoi les travaux n'étaient pas déjà complétés pour ce tronçon de route.

Le deuxième dossier, Mme la Présidente, concerne la route 137, en Montérégie. On parle ici d'une intersection très problématique à la hauteur du 3e Rang dans la municipalité de Sainte-Cécile-de-Milton. Des voies de contournement doivent y être aménagées depuis 2009, et on attend aussi une nouvelle signalisation qui permettrait de corriger une situation jugée potentiellement très dangereuse. Encore une fois, le maire de l'endroit, M. Sylvain Beaudoin, se demande ce que le ministre attend pour agir.

Alors, Mme la Présidente, dans ces deux dossiers, qu'est-ce que le ministre entend faire concrètement et à court terme afin d'apporter des améliorations à ces tronçons de route qui sont à l'origine d'accidents graves?

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

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. Pour commencer, j'aimerais juste... pas juste, mais souligner la présence de l'équipe des sous-ministres qui sont avec moi, du ministère des Transports, Mme Gingras, M. Filion, M. Caron, Mme Leclerc, M. Meloche et tous les gens qui les accompagnent, du ministère des Transports; et bien sûr mes collègues de l'Assemblée nationale et les gens de mon cabinet, le chef de cabinet, Dany Hubert, et le sous-ministre, que j'étais en train d'oublier. Merci, Mme la Présidente, vous êtes un... Vous êtes un amour. On va voir! Je vous souhaite la bienvenue.

Alors, le premier dossier, M. le député de Prévost, vous avez parlé de la route 137, la route de Sainte-Cécile-de-Milton. Il y a eu un plan important d'amélioration dans le corridor de la route entre Saint-Hyacinthe et Granby. Jusqu'à huit projets d'amélioration ont été identifiés. Les premiers travaux débiteront cette année. Des investissements évalués à 80 millions. Les deux projets d'amélioration de la 137 à Sainte-Cécile-de-Milton, la correction de l'intersection du 3e Rang et de la 137, on est en voie de compléter les acquisitions. Il faut comprendre que, dans beaucoup de ces endroits-là qui manquent... déclarés qu'ils sont dangereux, quand on veut faire des travaux, ou améliorer, ou couper des courbes, il y a de l'acquisition qui doit être faite. Alors, des fois ça prend un petit peu plus de temps. Si tout se déroule bien, on devrait être en mesure de débiter les travaux cet automne.

Un autre projet, celui de la correction de la courbe à la hauteur du 6e Rang, est en préparation. Le projet nécessitera quelques années pour sa réalisation. On est en milieu agricole, il faut dézoner le secteur. Il faudra aussi acquérir des terrains. Mais on n'attendra pas pour sécuriser ce secteur. On a bonifié la signalisation, et on a commencé l'an dernier, et on complétera cette année, M. le Président.

Alors, l'autre question, c'était sur la 132? La Martre?

Une voix: ...

M. MacMillan: ...à cause des grandes marées, hein? C'est ça, là, les... C'est une courbe?

M. Robert: C'est une courbe jugée très dangereuse dans ce secteur-là, près de La Martre.

(Consultation)

M. MacMillan: ...qui ont été réalisés en urgence, et d'autres travaux, estimés à plus de 18 millions, seront à réaliser en 2011-2012. Si vous me permettez, je vais demander au sous-ministre, M. Caron, de pouvoir vous l'expliquer en long et large, les travaux qui vont être faits. Ça va probablement clarifier le dossier, si vous me permettez, M. le député de Prévost.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, j'ai le consentement de tous les collègues? Consentement. Allez-y, M. le sous-ministre. M. Caron.

M. Caron (André): André Caron, sous-ministre adjoint, Québec et l'Est. Alors, peut-être mentionner que ce projet-là effectivement est sur la liste des potentiels d'amélioration. Elle est déjà sur le site Internet. Les travaux sont actuellement en préparation. D'abord, cette année, ce secteur-là a été affecté par les grandes marées, donc il y a eu des travaux d'urgence qui ont été réalisés l'automne et le printemps derniers. Et également, dans ce dossier-là, on doit faire un arrimage avec la municipalité, puisqu'il doit y avoir un protocole avec la municipalité. Donc, ce projet-là est inscrit dans la programmation. La préparation se fait en concertation avec la municipalité pour que la réalisation puisse se faire dans les meilleurs délais.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de... — voyons! — Prévost.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui?

M. MacMillan: Je suis le premier, dans des cas semblables, à trouver ça, que ça prend du temps, M. le député de Prévost. Si ce serait laissé à moi, là, ça se réglerait en dedans de 24 heures, tous ces projets-là. Mais, comme je vous le mentionnais tantôt, là, c'est que, quand on parle de dézoning à certains endroits ou d'acquisitions, on est obligés de passer à travers de ça sans être obligés de les réparer. Alors, ce n'est pas une question d'argent ou de budget, c'est une question de préparation pour la route, pour l'échanger ou pour l'améliorer. Et vous savez comme moi que, chez nous, aux Transports, le numéro un, c'est la sécurité. Voilà.

M. Robert: Ce que j'ai, M. le ministre, ici sur le suivi des travaux routiers sur les sites dangereux, pour La Martre, effectivement en préparation. Mais, quand je regarde pour les investissements routiers 2011-2012, pour la route 132, j'ai le mot «asphaltage». Alors, moi, ma question, c'est plus au niveau, là, de la courbe. Quand pense-t-on qu'on va pouvoir, là, corriger la situation qui a été identifiée, entre autres, par la mairesse de La Martre?

M. MacMillan: Écoutez, moi, dans les notes ici — je vais vous passer M. Caron — mais ce n'est pas de l'asphaltage, et de 18,5 millions qui sont réalisés en 2011-2012: réparation de murs, protection contre l'érosion, etc. Tout va suivre, là. Est-ce que vous avez d'autre chose, M. Caron, à ajouter?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, allez-y, M. Caron.

M. Caron (André): Oui, Mme la Présidente. Donc, les travaux qui sont déjà prévus évidemment dans la municipalité, il y a effectivement des travaux de pavage. Mais l'échéancier technique au niveau de la courbe est en préparation, donc, il est inscrit dans la programmation, dans un horizon de deux à trois ans. Mais l'arrimage de ce travail-là doit se faire également avec un protocole avec la municipalité. Donc, c'est des travaux qui ne sont pas nécessairement dans le même secteur mais qui sont dans la même municipalité.

M. Robert: Ce que j'ai ici pour La Martre, asphaltage, ça correspond, là, si je regarde la légende, à moins de 1 million en investissement.

M. Caron (André): Effectivement, comme a mentionné M. le ministre, comme ce secteur-là a été affecté par les grandes marées, nécessairement il y aura reprise de pavage pour la section, donc, selon l'ampleur des travaux que vous avez mentionnée.

M. Robert: O.K. Merci.

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

M. Robert: Oui. Mme la Présidente, je me dois de revenir sur le tragique accident qui est survenu le 9 février dernier près de Berthierville, à l'intersection des routes 158 et 345. Ce triste accident a causé la mort de cinq personnes sur une intersection ayant été identifiée comme dangereuse depuis 2003. Les familles qui ont perdu un être cher essaient de comprendre ce qui s'est passé lors de cet accident. Le rapport du coroner apportera sûrement un éclairage. Mais quelles sont les mesures prises depuis cet accident? Je sais que...

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre... Oh! Pardon. Allez-y.

M. Robert: Je sais que le ministre a indiqué à mon collègue député de Berthier, qui est ici, à côté de moi, que l'intersection serait réaménagée en carrefour giratoire. Mais je veux savoir si le ministère entend agir très rapidement et dans quel délai afin de corriger ce tronçon de route qui a causé déjà bien des dommages.

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

● (17 h 20) ●

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. D'abord, j'aimerais mentionner que, oui, le député de Berthier m'a interpellé, même, on l'a rencontré pour discuter du dossier. Nous avons donné l'aval au projet du carrefour giratoire à l'intersection de la 158-345 que vous venez de mentionner. La préparation du projet est en cours. Encore une fois, les acquisitions sont nécessaires pour préparer l'intersection ou le carrefour giratoire. On a demandé au ministère de procéder le plus rapidement possible dans ce dossier et de mettre en place des mesures à court terme, alors des panneaux. D'ici le service du giratoire, des panneaux à messages variables avec radar et un marquage spécial sur la chaussée ont été mis en place au mois de mars afin d'inciter les gens à la prudence dans ce secteur. Une fois en service,

le giratoire permettra aussi à la fois de sécuriser l'intersection et de ralentir la circulation.

Et, encore une fois, il y a des acquisitions qui doivent être faites, qui sont nécessaires pour faire ça. Mais, d'ici ce temps-là, il y a des panneaux, comme je viens de mentionner, qui ont été placés à l'endroit pour la sécurité des gens.

M. Robert: ...selon vous, pour corriger la situation?

M. MacMillan: M. Caron.

Une voix: ...

M. MacMillan: Ah! Excusez, on change de sous-ministre. Ça peut être peut-être plus plaisant.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, en vous présentant, et votre fonction, madame.

Mme Gingras (Chantal): Chantal Gingras, sous-ministre adjointe. Alors, dans le cas de ces... de la préparation, comme le disait le ministre, nous avons l'acquisition et le déplacement d'utilités publiques à faire. Alors, ça va prendre encore quelques mois, probablement ça va aller en 2013 avant que les travaux soient réalisés. Mais on fait le plus vite possible dans les circonstances. C'est sûr que, si on est capables de s'entendre de gré à gré au point de vue de l'expropriation, ça va aller beaucoup plus vite. Par contre, si on est obligés d'aller avec un décret, il y a des délais additionnels.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Berthier. Je ne sais pas, vous... et vous me regardez. C'est encore vous? D'accord, M. le député de Prévost.

M. Robert: Alors, Mme la Présidente, le prochain dossier concerne le pont de la rue Montcalm, qui enjambe la rivière Bayonne. On me dit que M. le ministre délégué aux Transports a parlé à mon collègue de Berthier, encore une fois, récemment concernant ce pont qui est fermé à la circulation depuis 2008 et qui fait pourtant partie du chemin du Roy. Alors, Mme la Présidente, je vais céder la parole, si vous permettez, à mon collègue député de Berthier pour qu'il poursuive sur ce dossier.

La Présidente (Mme Doyer): ...la parole, M. le député de Prévost. Alors...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Alors, je pense que tout le monde est d'accord pour qu'on donne la parole à M. le député de Berthier. Allez-y.

M. Villeneuve: Merci, Mme la Présidente. Avant de vous entendre sur le pont de Berthierville, je veux juste vous montrer un plan, M. le ministre. Ça vaut la peine, je pense, là. Malheureusement, je ne pourrai pas le déposer, étant donné que... C'est ce qu'on appelle le segment qui manque pour la route verte entre Sainte-Geneviève-de-Berthier et Lanoraie, la municipalité de Lanoraie, 6,7 kilomètres.

L'année passée, on vous a interpellé là-dessus. C'est un travail extraordinaire qui a été fait là par les

gens du MTQ, je tiens à le souligner. C'est important, et c'est un travail qui ne doit pas rester dans l'oubli et s'empoussiérer, M. le ministre. Ce plan-là, plan et devis, est d'une précision exemplaire. Les arbres, les poteaux, les buissons, les maisons, les dépendances, les cabanons, les ponceaux, les bornes-fontaines, tout est là. Tout est là. Je vous ferai remarquer, M. le ministre, que le ministère nous avait dit qu'il irait de l'avant avec des fiches techniques, parce qu'il faut maintenant aller avec des fiches techniques, parce qu'on parle de plus de 200 acquisitions dans ce cas-ci, qui passent d'un centimètre à un mètre.

J'ai rencontré, lorsque j'étais maire, l'ensemble des... ou presque l'ensemble des gens concernés, qui seraient touchés par ce tronçon de route là. Et je vous dirais que les gens étaient tout à fait d'accord de collaborer avec le ministère, ils ne veulent pas faire d'argent avec ces terrains-là. Ils veulent qu'on répare la route. Soit dit en passant, et il ne faut pas oublier ça, on parle ici, M. le ministre... on parle que c'est le chemin du Roy, c'est la route verte qui n'est pas utilisée parce que, sur le plan de la route verte, on demande aux cyclistes de faire un détour, mais les cyclistes ne font pas le détour, ils passent tout de même parce que c'est sur le bord du fleuve. Alors, ils ne feront pas 10 km au nord, 10 km à l'est, 10 km au sud. Ils font le 6,7 km, donc c'est très dangereux pour eux.

Donc, c'est une route nationale qui n'est pas tout à fait conforme, et, je vous dirais, M. le ministre, et mon collègue a débuté les discussions tantôt sur les segments dangereux, il y a eu beaucoup d'accidents sur ce segment de route là, beaucoup d'accidents, certains mortels. La route est très dangereuse, et j'ai eu des cyclistes français qui m'ont envoyé un courriel, à un moment donné, ils avaient identifié eux-mêmes le tronçon en question, ils étaient de passage et ils m'ont dit: Telle section est très dangereuse. Effectivement, c'est très dangereux.

M. le ministre, John F. Kennedy avait dit: «Dans neuf ans, nous marcherons sur la lune.» Les fonctionnaires me parlent de 2016 pour réaliser ça, ça va avoir pris 16 ans. La route est dangereuse. Il faut absolument, mais absolument faire quelque chose. Dans la région, c'est unanime, Conférence régionale des élus de Lanaudière, ils sont d'accord, table des préfets, ils sont d'accord, la MRC est d'accord, municipalité de Lanoraie, les propriétaires, tout le monde est d'accord. Il faut procéder, M. le ministre. C'est dangereux, et les gens y vont tout de même.

Alors, écoutez, moi, j'aimerais de votre part avoir un engagement ferme par rapport à ça. On ne peut pas laisser dormir de si beaux plans, et il y a présentement un momentum...

La Présidente (Mme Doyer): M. le député, je vais vous arrêter, parce qu'il faut bien que le ministre ait quelques minutes pour vous répondre. Alors, monsieur...

M. MacMillan: Mme la Présidente, bien j'aimerais y répondre, mais je n'ai rien compris, parce qu'on a commencé de parler d'un pont...

La Présidente (Mme Doyer): La route verte.

M. MacMillan: ...puis là la route verte, puis l'endroit... Je m'excuse, vous avez... vous avez mis ça sur le plancher, puis je ne le vois pas. Voulez-vous m'expliquer vraiment, là, de quoi vous avez dit, là? Dans tout ce que

vous avez dit, je n'ai rien compris. Alors, j'aimerais comprendre. Si vous me parlez d'une route verte puis d'argent à investir, je ne peux pas vous répondre aujourd'hui, mais je peux vous dire: Je vais vous répondre le plus rapidement possible. C'est-u de la route verte que vous parlez, là?

M. Villeneuve: Pour la première question de mon collègue... Je vais débiter ma question, vous répondrez aux deux questions en même temps. Il y a d'abord le pont à Berthierville, dont vous m'avez fait état l'autre jour en disant: Vu que c'est le chemin du Roy, on devrait être capables de débloquent les choses. Là, je vous parle du segment de 6,7 kilomètres entre Lanoraie et Sainte-Geneviève-de-Berthier, qui est identifié comme étant la route verte qui est utilisée par les vélos, évidemment, même si elle n'est pas identifiée sur les cartes de la route verte, mais on comprend que les gens y passent pareil. Il y a un travail magnifique qui a été fait, l'ensemble des acteurs du milieu sont d'accord. Ce n'est pas un projet qui est politique, c'est apolitique. Alors...

La Présidente (Mme Doyer): C'est beau.

M. MacMillan: Je m'excuse, je n'avais pas compris votre question. Pour le pont, je vous ai dit que, si mes informations que j'ai reçues, que c'était vraiment en plein cœur du chemin du Roy, qu'on appelle, on a demandé aux gens... il y a un comité qui est formé pour étudier tous ces ponts-là. Alors, j'ai demandé rapidement d'avoir une réponse pour ça, le plus rapidement possible. Alors, je ne vous parle pas de 16 ans, là. Je veux dire, il reste deux ans et demi avant l'élection, ça fait que je vais essayer de vous répondre avant ça, là. Non, je vais vous répondre le plus rapidement possible pour le pont. Pour moi, si c'est au cœur de la route du chemin du Roy, nous allons regarder comment on peut s'organiser pour faire quelque chose, M. le député de Berthier.

Et, pour la route verte, je vais demander... parce que c'est spécifique, là, vous le savez, puis... Mme Anne-Marie Leclerc, qui est sous-ministre, va répondre pour moi, si ça vous va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, consentement, Mme Leclerc, en vous nommant, avec votre fonction.

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

Le tronçon de Lanoraie auquel vous faites référence est effectivement un tronçon de 6,7 km dans une zone étroite. Donc, pour réaménager la route de façon correcte et efficace pour les cyclistes, donc pour le tronçon de 6,7 km, pour la route verte, donc c'est une route sous la responsabilité du ministère qui a besoin d'une reconfiguration complète pour être capable d'accueillir les cyclistes.

C'est des travaux qui sont d'importance, c'est des travaux qui vont nécessiter, vous l'avez mentionné, de l'acquisition. C'est sûr que, pour le ministère des Transports, c'est un projet qui est toujours d'actualité. Et graduellement, comme Mme Gingras vous l'a expliqué, c'est un projet dans lequel on va s'engager. Mais effectivement il y a beaucoup d'étapes préalables, notamment en matière d'acquisitions. Ensuite, il y a de la consultation publique. Il y aura besoin d'autorisations MDDEP, CPTAQ. Donc, c'est

toutes ces étapes-là qu'il faut franchir. On n'est pas, vous comprendrez, à l'étape travaux, mais on est à l'étape où on s'engage à développer le corridor.

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

M. MacMillan: ...j'aimerais juste mentionner que c'est la première fois que vous me parlez de ce dossier-là, parce qu'on s'est vus...

M. Villeneuve: ...je vais déposer le document tantôt, si vous êtes d'accord. Aux crédits, l'année passée, on vous a interrogé. M. le député de Verchères vous a interrogé là-dessus.

M. MacMillan: Le député de Verchères m'a interrogé là-dessus, puis il ne s'est rien passé depuis ce temps-là?

M. Villeneuve: Oui.

M. MacMillan: Ça va mal en maudit! Je serais d'accord avec toi, moi aussi, d'abord.

M. Villeneuve: ...27 janvier 2010: demande au MTQ, demande au régional de répondre. Il ne rappelle pas. C'est inacceptable. La municipalité n'a pas aucune réponse. Silence radio total.

M. MacMillan: Ça me surprendrait bien gros, là, mais je vous... je vous...

Une voix: ...

M. MacMillan: Non, mais, M. le député, Mme la Présidente, je vais vous répondre immédiatement qu'on va s'en occuper, puis on va vous rappeler.

M. Villeneuve: ...va être avant 2016?

M. MacMillan: Vous dites à tout le monde que vous allez prendre le pouvoir. Si vous nous battez dans deux ans, tu le feras dans la première année.

La Présidente (Mme Doyer): Bon. Alors, M. le ministre, c'est à vous la parole pour 20 minutes.

M. MacMillan: Ah oui?

La Présidente (Mme Doyer): Eh oui!

Une voix: ...

M. MacMillan: Oui, allez-y.

La Présidente (Mme Doyer): Bien, il voulait faire quelques remarques préliminaires avant. Vous aviez laissé entendre que vous vouliez faire quelques remarques... peut-être une minute ou deux.

M. MacMillan: Je les ai faites tantôt, là. Ça va bien. Ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Vous les ferez en conclusion.

M. MacMillan: Ça va tellement bien, là, que je veux continuer avec des questions et des réponses.

La Présidente (Mme Doyer): Ça allait bien. Mais...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): C'est vous, M. le député de Huntingdon?

M. Billette: Bien oui, Mme la Présidente. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

● (17 h 30) ●

M. Billette: Je vais accueillir également le ministre délégué, mes collègues également et toute l'équipe du ministère et du cabinet. C'est: heureux de vous retrouver; également mes collègues des deux oppositions officielles.

Ce que je veux parler, Mme la Présidente, c'est un sujet qui est très d'actualité aujourd'hui. Je veux parler de motoneige. On voit la température à l'extérieur, donc on ne peut pas choisir meilleure journée pour parler d'un sport qui se pratique uniquement dans la neige. Et, beaucoup plus que la motoneige, on va parler des véhicules hors route, qui est un sujet d'actualité de façon constante au cours de la dernière année, et on pourrait monter même dans les dernières années. Puis, je vais vous dire, c'est une industrie qui est omniprésente au Québec. Lorsqu'on parle des véhicules hors route, on parle des quads, communément appelés les quatre-roues, et les motoneiges, et, si on englobe, les statistiques sont assez impressionnantes. On parle de 530 000 véhicules immatriculés au Québec, que ce soit motoneige ou VTT. Des retombées économiques, c'est une des industries les plus importantes au niveau touristique, la plus importante. On parle de 2 milliards de retombées économiques, et ce, dans toutes les régions du Québec, que ce soit dans le nord, dans le sud du Québec, en Abitibi, en Gaspésie, il y en a un petit peu partout. C'est près de 15 000 emplois... qui peuvent avoir une job, à ce moment-là, reliée. Et, je vais dire, on en a entendu beaucoup parler dans les dernières années. La dernière année, M. le ministre, même, a déposé un projet de loi, qui est la loi n° 121. L'objectif était assez clair quand même, c'était d'améliorer la cohabitation entre les citoyens et les usagers, à ce moment-là, que ce soit de la motoneige ou des VTT.

Je vais vous dire, Mme la Présidente, c'est un plaisir pour moi, parce que je suis un adepte de motoneige. J'en faisais... Avant d'être député, j'en faisais au-dessus de 10 000 kilomètres par année. Donc, j'ai visité le Québec au complet, même votre comté, Matapédia. Puis des fois on parle souvent à la Gaspésie, il y en a même dans le comté... on passe même dans le comté de Chomedey, dans le milieu urbain. Puis, je veux dire, j'ai fait le tour de plusieurs endroits...

Une voix: ...

M. Billette: Ils sont pas pires...

Une voix: ...

M. Billette: Mais, je vais vous dire, je suis allé en Gaspésie à quelques reprises également puis, je vais vous

dire, j'ai fait le tour. Que ce soit le Québec, l'Ontario, le Minnesota, le Maine, le Nouveau-Brunswick, j'ai fait le tour, je dirais, du Nord-Est de l'Amérique, et, je vais vous dire, c'est au Québec qu'on a les plus beaux sentiers. On a de quoi en être fiers, parce que, je veux dire, c'est une richesse qu'on a, au niveau des sentiers de motoneige, et c'est important de bien soutenir ces clubs-là, les bénévoles qui s'en occupent également, parce que c'est une industrie majeure et qui fait vivre beaucoup de gens.

Mais je pense qu'au-delà des retombées économiques, je pense, c'est l'histoire même du Québec. Tout le monde connaît le nom de Bombardier, qui est un nom maintenant connu à travers le monde par les moyens de transport, que ce soit par le ferroviaire, l'aviation. Maintenant, c'est BRP, parce que la division a été divisée au niveau des motoneiges, mais il faut remonter en 1959, lorsque Joseph-Armand Bombardier a créé sa première motoneige dans la région de l'Estrie, à Valcourt précisément. Et ce fut un fer de lance pour les véhicules récréatifs au niveau du Québec, et les premiers sentiers se sont développés, parce que c'est important de savoir également d'où vient l'ouverture des premiers sentiers. Ça a été le sentier des Pionniers, qu'on appelait, qui est dans le coin de Saint-Donat, dans ce coin-là, qui ont été les premiers, en 1974. Et, je veux dire, ça réglait un problème que l'on revit... qu'on ne souhaiterait pas revivre de nos jours.

Auparavant, avant d'avoir des sentiers de motoneige, peut-être mon collègue de Beauce-Nord a connu ça, dans ce temps-là, les gens se promenaient à travers les champs, coupaient les clôtures, faisaient leurs propres sentiers, passaient sur les résidences, près des résidences privées. Dans les chemins, je vais dire, c'était, excusez l'expression, c'était assez décousu pour pratiquer la motoneige, et il ne fallait pas oublier également le risque d'accident. Tous les producteurs agricoles, dans le temps, avaient des clôtures pour conserver le bétail aux champs et, l'hiver, ne les enlevaient pas, donc on entendait souvent des histoires des gens qui coupaient les clôtures. Il y a eu des décès, malheureusement, ou des fossés des fois pas remplis.

Donc, c'était, premièrement, une cohabitation qui était très difficile, une sécurité qui était vraiment déficiente pour les usagers, et même dire... voire même dangereuse et mortelle, même. Donc, en 1974, ils en ont... il y a des gens qui ont eu la bonne idée: On va faire des sentiers sécurisés, balisés, où les gens vont passer tous au même endroit. On va s'assurer de la cohabitation entre les habitants et les usagers. Et, je vais dire, on voit que l'industrie s'est développée, et tout ça pour avoir une première carte de sentiers du Québec en 1980, où les gens pouvaient se rendre aussi bien... peut-être pas dans ce temps-là mais probablement, de l'Abitibi en Gaspésie, on pouvait parcourir le Québec au complet.

Et on regarde aujourd'hui où on en est rendus, c'est 33 000 kilomètres de sentier, Mme la Présidente, qui vont partout. Même les gens sont impressionnés des fois. Vous partez d'un point et... Et, moi-même, je suis déjà parti de Huntingdon, descendre au Minnesota. Ça vous donne une idée que le réseau est beaucoup plus grand, que le réseau de Québec maintenant, c'est un réseau qu'on pourrait dire presque nord-nord-américain, parce que, dans le Sud, c'est beaucoup plus difficile de le pratiquer.

Et je vais dire également: Au niveau touristique, c'est une carte de visite vraiment impressionnante pour le Québec. En 1990, il y a un événement qui a été mis sur

pied qui a fait vraiment... qui a été un fer de lance pour l'industrie au niveau de la France, c'est Harricana, qui a été connu également sous le nom de Challenge Kanada. C'était René Metge, l'organisateur du Paris-Dakar, qui avait mis ça sur pied et qui a fait découvrir à nos cousins de la France le sport de motoneige.

Puis, si on regarde aujourd'hui, on parle du tourisme, on parle souvent de la personne qui a sa motoneige, qui se promène, qui va dans les hôtels, dans les motels. Et maintenant il y avait une étude en 1995 ou 1996 qui avait sorti, c'était Zins Beauséne qui avait sorti l'étude: près de 25 % des motoneiges louées à cette époque-là au Québec était fait par des Français. Et on voit des groupes de Français descendre. Il y a même des hôtels, justement l'hôtel, je pense, c'est CanadAventure, à Saint-Michel-des-Saints, qui est strictement presque réservé aux touristes français. L'hôtel est toujours plein, ils arrivent en groupes de 25, 30, et j'en rencontre des fois même que c'est leur 15^e fois qu'ils viennent ici. C'est leurs vacances annuelles, ils viennent au Québec découvrir le sport de la motoneige. Je vais dire, c'est vraiment, là... Ils appellent ça le scooter des neiges et non la motoneige comme nous, mais c'est des gens qui sont devenus maintenant presque des professionnels, il y en a qui vont en hors sentier maintenant. Donc, c'est adopté. Donc, c'est une carte de visite vraiment impressionnante.

Et, si on regarde au niveau des sentiers de motoneige, je parle beaucoup de la motoneige, le quad est arrivé un petit peu plus tard. Comme j'ai dit, c'est 33 000 kilomètres de sentiers balisés qui sont entretenus par des machines vraiment spécialisées qu'on appelle des surfaceuses ou des «dozers», dans les termes. C'est 209 clubs, c'est 45 000 bénévoles, Mme la Présidente.

Et je veux revenir sur le mot «bénévole», c'est très important. C'est des gens qui donnent de leur temps, c'est des gens qui ne comptent pas les heures qu'ils mettent et qui ont à cœur le sport qu'est la motoneige. Et je veux souligner en même temps, M. le ministre, l'initiative que vous avez lancée au cours de l'année 2009. Ça a été le prix de reconnaissance que vous avez mis sur pied pour reconnaître les bénévoles qui mettent des heures, du temps. Et c'est 90 000 membres, Mme la Présidente, qui pratiquent le sport, qui ont une carte de sentier de la fédération des clubs de motoneige de Québec, qui pratiquent.

C'est sûr et certain que c'est une industrie qui s'est développée rapidement. Ça ne s'est pas fait facile. Les premières problématiques, je pense qu'on ne reviendra pas sur le dossier, qui date de 2004 maintenant, c'est le P'tit-Train-du-Nord. Tout le monde l'a entendu, c'est un dossier qui est allé à la Cour supérieure du Québec, et qui en est venue à une décision où la MRC a dû défrayer des frais aux propriétaires locaux. C'est une décision qui a été rendue par le tribunal et qui a fermé un bout de sentier fort important entre Saint-Faustin et Labelle. Donc, c'était un lien entre Mont-Laurier et la région des Laurentides, entre Sainte-Agathe et les Laurentides, qui était probablement le sentier le plus fréquenté, le plus achalandé au Québec.

Y a-tu eu de l'abus? Ça, je pense, la décision du juge est là, les gens ont été entendus, puis c'est sûr et certain qu'il y a beaucoup de choses qui ont évolué depuis ce temps-là. C'est sûr que le sentier passait près des résidences. Les motoneiges étaient beaucoup plus bruyantes dans ces années-là. Maintenant, on parle de motoneiges à quatre temps. Chaque compagnie, les quatre fabricants

ont maintenant, depuis... je pense que c'est Yamaha, avec le RX-1, qui a été le premier à développer les motoneiges quatre-temps. Et maintenant toutes les compagnies, que ce soit Polaris, Arctic Cat, Bombardier ou... il m'en manque une, mais ont maintenant des moteurs quatre-temps, un niveau sonore beaucoup moins important que ce qu'on a connu dans le temps.

Donc, c'est important. Je pense que, oui, il y a eu des mauvais commentaires sur la motoneige, mais je pense qu'il est temps de redonner les lettres de noblesse aux fabricants, qui font maintenant des motoneiges beaucoup moins bruyantes, beaucoup moins polluantes. Et, au niveau de consommation d'essence, c'est presque la même chose qu'une automobile maintenant.

Au niveau des quads, maintenant, je pense que c'est une autre partie de l'industrie des VHR qui est en plein développement. Voilà 10 ans, on parlait très peu du quad, il n'y avait pas d'organisation ou de sentier. Maintenant, on est rendu à 123 clubs de quad à travers le Québec. Donc, c'est le modèle de la motoneige qui sert à développer celui des clubs quads, de quatre-roues, et c'est 2 000 bénévoles également. Donc, on parle motoneige et quads, dans le VHR, c'est 6 500 bénévoles qui donnent de leur temps, bénévoles non payés, non rémunérés. Et le nombre de quads même a doublé au Québec, le nombre de quads immatriculés, dans les 10 dernières années. En 1989, on parlait de 175 000 quads, et maintenant on parle de 350 000, en 10 ans. Donc, on voit juste les impacts, pas juste l'utilisation des sentiers, mais les détaillants. Que ce soient motoneiges, les stations d'essence, restaurants, hôtels, tout le monde en bénéficie.

● (17 h 40) ●

Et, je vais dire, ces bénévoles-là, en plus, se sont pris en main. La fédération des clubs de motoneige ont même leurs propres patrouilleurs maintenant pour épauler le travail des différents corps policiers. Ils peuvent même émettre des contraventions. Donc, il y a une surveillance beaucoup accrue, et le mot d'ordre est souvent la sécurité. Je pense que c'est important lorsqu'on pratique des sports... on peut appeler ça presque sports extrêmes, Mme la Présidente. Bien, je pense, c'est important d'encadrer et de superviser les gens.

Et, je vais vous dire, depuis quelques années, depuis que ça a débuté, le cas du P'tit-train-du-Nord, on voit que le réseau est devenu sensible. On a vu beaucoup de réseaux fermer des tronçons. Des fois, il s'agit juste de perdre un droit de passage, Mme la Présidente, et ça vient de changer complètement le visage... On a parlé du cas de Saint-Jérôme, il y a eu un autre cas, à Saint-Hippolyte, où on a dû refaire un sentier qui a coûté plusieurs centaines de milliers de dollars, et chaque région le vit. Il s'agit d'avoir un terrain, des fois, d'une longueur de 100 pieds ou de 200 pieds, on perd un droit de passage et le sentier doit être fermé. Et souvent ça arrive à quelques semaines de l'ouverture de la saison du VTT ou de la motoneige. Donc, ça met dans l'embarras des bénévoles, donc, de se creuser la tête pour trouver les endroits où passer.

C'est un réseau fragile, comme j'ai dit, pour le cas du P'tit-train-du-Nord. Une autre problématique qu'on a vécue cette année, qui a affecté beaucoup les clubs de motoneige au niveau de la vente de passes de saison, ça a été l'Union des producteurs agricoles, face à un moyen de protestation face aux mesures de resserrement de l'assurance-stabilisation du revenu agricole, l'ASRA, qui

a laissé un petit peu en doute les utilisateurs ou les pratiquants de ces deux sports-là. Donc, on voit un petit peu que le réseau est très fragile et souvent la preuve de menace de fermeture ou de perte de droit de passage. Donc, c'est important... Et les gens doivent planifier leur saison, que ce soit au niveau des commerçants, au niveau des clubs de motoneige. Donc, c'est toujours une menace qui plane au-dessus de leur tête, donc c'est important de le faire.

Et, le 26 janvier 2011, Mme la Présidente, M. le ministre délégué aux Transports a fait une annonce que, d'ici 2012, il voulait développer maintenant un réseau permanent de sentiers qui permettrait d'avoir un réseau qui serait établi. Est-ce que c'est les 33 000 kilomètres? Je pense qu'on va lui laisser la chance d'y répondre. Et tout ça s'est fait de façon concertée. Ça s'est fait avec la table de concertation, les tables de concertation régionales sur les véhicules hors route qui se sont déployées dans toutes les régions, toutes les régions du Québec, et que les gens ont participé pour trouver des solutions, puis des solutions, qu'on pourrait dire, qui assureraient une certaine pérennité au niveau de ces deux sports-là.

Donc, je pense que, dans l'objectif d'avoir une santé économique, des retombées économiques qui se poursuivent et surtout une carte de visite au niveau international, le ministre a annoncé, le 26 janvier 2011 de cette année, que d'ici 2012 il souhaitait avoir des sentiers permanents à la grandeur du Québec pour pouvoir découvrir les belles régions comme la Gaspésie, ou la Beauce, ou toutes les régions du Québec, la vallée de la Matapédia...

Une voix: ...

M. Billette: ...le Bas-Saint-Laurent, excusez-moi. Et j'ai deux questions pour M. le ministre. Je voudrais savoir, premièrement, de la part du ministre comment il compte arriver à pouvoir avoir son réseau permanent à travers la grandeur du Québec. Et deuxième chose, je pense que c'est important, je l'ai soulignée, l'initiative que vous avez faite face aux bénévoles. Je veux dire, j'en ai même déjà planté, des piquets de sentier de motoneige, moi aussi, puis c'est du temps. C'est rare qu'il fait chaud, on est toujours dans la neige, dans le froid. Et je lève mon chapeau également à tous les bénévoles, les 6 000 bénévoles des clubs quads. Vous aussi, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Je l'ai déjà fait. J'ai même assisté parce qu'il y avait des gens de ma région qui avaient des prix.

M. Billette: Bien, je vous félicite.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, si vous voulez que votre ministre vous réponde, il faudrait lui laisser la parole.

M. Billette: Je ne veux pas.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, il lui reste un gros cinq minutes pour répondre à tout ce questionnement.

M. Billette: Puis je veux savoir également de la part du ministre délégué s'il compte bien rééditer, je pense, le coup de chapeau qu'il a donné aux bénévoles des différents clubs, un petit peu sur la soirée reconnaissance qu'il a faite, s'il compte rééditer cet événement-là.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. M. le ministre délégué aux Transports.

M. MacMillan: Ça a été bon, hein?

La Présidente (Mme Doyer): Je ne juge pas de ça, moi. Je vous donne la parole, M. le ministre, je suis sûre que vous êtes capable de vous vanter vous-même. Les politiciens sont tous capables de le faire.

M. MacMillan: Je réponds à ça. Je ne réponds pas par ma bouche, je réponds par mon travail. Au lieu de me vanter, j'essaie de m'organiser, comme le député de Berthier, à essayer de régler ces dossiers le plus rapidement possible. C'est bon?

La Présidente (Mme Doyer): C'est vraiment amicalement que je vous dis ça.

M. MacMillan: Alors, là... bien ce n'était pas la première question, mais la question qui est très importante, c'est la question des bénévoles, le député de Beauharnois qui pensait... J'annonce aujourd'hui...

Une voix: Huntingdon.

M. MacMillan: ... — Huntingdon, excusez — que la soirée bénévole va avoir lieu le 24 mai ici, à l'Assemblée nationale, encore une fois. C'est pour la deuxième année. On se rappelle que les gens, l'année passée... ou quand j'avais commencé, Mme la Présidente, après ma nomination, il y avait trois choses qu'on voulait mettre sur la table comme ministre délégué aux Transports: le financement des clubs et la création d'un programme d'infrastructure, l'adoption d'un projet de loi pour améliorer la cohabitation avec les utilisateurs et les citoyens, qui était important, et la création d'un réseau de sentiers permanents. Je pense que c'est la clé de tout ça.

Et il y a beaucoup de gens qui pensent qu'on voulait... on veut avoir un sentier permanent à cause, j'appelle ça, de l'accroc qu'on a eu au mois de décembre avec les agriculteurs. Je voudrais rassurer les agriculteurs, ce n'est pas dans mes intentions de vouloir exproprier pour qu'on ait des pistes permanentes au Québec. Du début, quand j'ai commencé comme ministre délégué aux Transports, que je mentionnais tantôt, c'était une chance pour moi de vouloir promouvoir la motoneige et les quads au Québec. Et on l'a mentionné tantôt, le député de Huntingdon l'a dit, 2 milliards de retombées économiques, 14 000 emplois par année, et on veut améliorer ça, côté touristique. Moi, je veux que la route... l'autoroute, moi, j'ai baptisé ça une autoroute permanente pour la motoneige et pour le quad, qu'on... pour qu'on peut développer le tourisme, augmenter le tourisme pour aider nos régions. Je pense que le développement économique fait partie de ça, surtout les loisirs, oui, pour les Québécois, Québécoises qui peuvent se servir de nos pistes, mais inviter les gens de l'extérieur, les gens de l'Ontario, les gens du reste du Canada, les gens des États-Unis, l'Europe, pour venir chez nous. Et, si on a une piste permanente, une autoroute permanente, on n'aura pas 33 000 kilomètres de pistes permanentes, là, il faut clarifier ça immédiatement, mais il y a beaucoup de travail qui a été fait depuis le mois de janvier, une fois que le projet de loi... pour s'avancer.

Mme Cashman, Mme Pelletier-Cashman, qui est avec moi, on a créé un bureau de projets au ministère du Transport du Québec, on a concerté les différents ministères impliqués: le MTQ, MRNF, MDDEP, le MAMROT, le Tourisme. On a contacté les tables de concertation pour la première fois, pour leur donner un mandat, et présentement Mme Cashman contacte ces gens-là. Il y a eu un plan de travail régional qui a été livré le 1er avril, et quatre des futurs sentiers seront livrés à l'automne 2011. Et je vais demander à madame... Il reste peut-être deux, trois minutes. Je vais demander à Mme Cashman de nous...

La Présidente (Mme Doyer): Une minute.

M. MacMillan: ... — deux minutes — de nous expliquer où on est rendus au moment où on est pour la piste, pour l'autoroute permanente.

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

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui, merci. Alors, comme le ministre l'a mentionné, les régions sont toutes à pied d'œuvre actuellement, là, pour travailler à réaliser leur plan de travail qu'elles se sont donné au mois d'avril dernier, donc, pour mettre en place les réseaux de sentiers permanents. Ce qu'on travaille actuellement...

La Présidente (Mme Doyer): ...je dois vous interrompre.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui.

La Présidente (Mme Doyer): J'ai oublié de demander le consentement. Je pense bien que les collègues sont d'accord? Consentement. Pardon. Et peut-être nous dire votre fonction au ministère.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui. Stéphanie Cashman-Pelletier, chef du Service des politiques de sécurité.

Donc, c'est ça, alors toutes les régions travaillent actuellement là-dessus pour livrer à l'automne des cartes des sentiers avec une liste de pistes de solution pour rendre permanents ces sentiers-là. Alors, on travaille régulièrement avec eux. En fait, il y a des rencontres mensuelles téléphoniques qui se font pour faire un suivi vraiment très rigoureux de tout ça et bien accompagner les régions aussi, s'assurer qu'on est avec eux pour les accompagner tant en termes de géomatique qu'en termes de facilitation aussi pour la conciliation interministérielle. Alors, on travaille vraiment fort, là, tous les aspects pour bien les accompagner dans la réalisation du mandat.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme Cashman-Pelletier. M. le ministre, il vous reste une minute.

● (17 h 50) ●

M. MacMillan: Alors, je voudrais juste continuer un peu pour donner un peu de temps aux gens de l'opposition et à notre collègue de deuxième parti d'opposition, mais vous mentionner que, le 24 mai — et j'aimerais ça que les gens de l'opposition puissent mentionner dans leurs caucus, mais on va vous informer — ce sera encore la soirée qu'on va choisir le bénévole de l'année soit pour la motoneige et les quads. Il faut mentionner que sans

ces gens-là... Et, la première année que je suis arrivé en poste, en faisant une tournée des tables de concertation, on s'est aperçu que les bénévoles étaient... commençaient vraiment à être fatigués parce qu'ils n'avaient pas d'outils. Alors, on se rappelle, depuis cette année, on a commencé déjà, on a mis un plan d'infrastructure, avec 4 \$ sur la plaque qu'on va avoir, on souhaite, à partir de l'an prochain, je ne sais pas, 1,5 million à 2 millions, Mme la Présidente.

Alors, on va fêter les bénévoles. On a besoin des bénévoles pour continuer et on va leur donner des outils pour que ces bénévoles-là s'amuse et fassent le travail qu'on a de besoin pour nos pistes. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Merci, M. le ministre. Alors, M. le député de Beauce-Nord, vous avez quatre grosses minutes et 12 secondes. Profitez-en!

M. Grondin: Alors, merci. Écoutez, moi, je... c'est un peu dans le même angle. Je trouve qu'on est en train... dans mon comté, en tout cas, on travaille beaucoup pour ça, là, présentement, on a beaucoup de projets sur la table pour des pistes permanentes. On aurait quand même un avantage, on pourrait avoir un sentier, nous, des États-Unis aller jusque dans le milieu du comté, qu'on pourrait avoir une piste permanente. En tout cas, on y travaille. Je vous en ai parlé un petit peu, M. le ministre, puis j'espère que ça va... j'espère qu'on va être bien accompagnés dans ce projet-là.

Et je voulais savoir, moi, là on a mis... dans le dernier budget, on avait mis une taxe, comme vous en avez parlé, mais on est rendu que tout le monde va chercher des dollars sur la taxe de l'essence, puis tout ça. Tous ces clubs de motoneige là et de VTT, c'est des gros consommateurs d'essence, on pourrait peut-être profiter puis dire... Même si on prendrait juste la taxe d'accise que le fédéral... qu'il charge aux automobilistes, puis la ramener à ces clubs-là, ce serait un surplus pour essayer de les développer. On sait très bien que dans l'avenir le loisir prend une place très importante. Que ce soient les VTT, que ce soient les skidoos, que ce soient les pistes cyclables l'été, ça prend une place importante dans la société.

Mais, vu que je n'ai pas beaucoup de temps, j'aimerais savoir, on a parlé de carrefour giratoire tantôt. C'est quoi que... Ça coûte-tu bien cher d'établir des carrefours giratoires au lieu de mettre des lumières de circulation? Parce qu'on va dans des pays des fois en Europe, on est toujours dans des carrefours giratoires, il n'y a pas de lumières de circulation. Souvent, c'est juste des carrefours giratoires. Pourquoi qu'au Québec on n'a jamais regardé pour implanter plus de ce système-là de carrefour giratoire? Y a-tu une raison?

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

M. MacMillan: Si vous me permettez, Mme la Présidente, comme on dirait dans mon jargon, je vais passer la puck à Mme la sous-ministre, qui connaît ça encore 100 fois plus que moi. Alors, madame, allez-y.

La Présidente (Mme Doyer): En vous nommant. Il y a consentement, bien sûr.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Alors, Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe, Infrastructures et technologies.

Vous avez tout à fait raison, M. Grondin, le prix de revient, le coût de revient d'un carrefour giratoire n'est

pas du tout le même que celui d'une installation avec des feux de circulation. Ça revient plus cher à l'achat. Par contre, dans le temps, sur le plan de l'entretien, bien il y a peut-être moins d'exigences. Ce n'est pas des signaux lumineux, il n'y a pas d'électricité, il n'y a pas de facture d'électricité, donc il y a des différences aussi à l'exploitation.

Le carrefour giratoire va être très intéressant dans les endroits où on veut ralentir le trafic effectivement sans modifier la fluidité, parce qu'il reste fluide. Il demande énormément d'acquisitions, donc beaucoup d'acquisitions de terrains. Il prend... Ça prend de l'espace. Il faut s'assurer que les poids lourds qui circulent dans un des axes étoilés du carrefour soient toujours capables de circuler, donc parfois on est obligés de faire ce qu'on appelle des seuils franchissables au centre pour des aménagements particuliers.

Un carrefour giratoire type, dépendamment des coûts d'acquisition des terrains, vous comprenez que ça peut varier, c'est difficile de donner un chiffre exact. Ça peut se promener autour de 2 millions, tandis que des feux de circulation plus sophistiqués, ça vaut beaucoup moins cher que ça, on peut parler peut-être de 500 000 \$, mais il faut penser après ça qu'il faut entretenir ces infrastructures-là de... entretien d'hiver, en entretien d'été pour le carrefour giratoire, puis, pour les feux de circulation, évidemment, en système... il faut entretenir toutes les têtes de feu, il faut les remettre à niveau, il faut faire attention aussi pour les accidents. Donc, c'est... il y a du pour et il y a du contre dans les deux situations.

M. Grondin: Est-ce qu'il y a plus d'accidents dans les carrefours giratoires qu'aux feux rouges?

Mme Leclerc (Anne-Marie): Le carrefour giratoire est un carrefour très sécuritaire, effectivement. Par ailleurs, il a fallu faire beaucoup d'efforts en signalisation au départ. Quand on a commencé à en implanter au Québec, il a fallu faire beaucoup de sensibilisation pour comment utiliser le carrefour giratoire, comment s'insérer dans le mouvement, et maintenant ça va bien, on a beaucoup plus de carrefours giratoires. Vous allez continuer à en voir apparaître sur le réseau justement parce que c'est des outils qui nous permettent de ralentir et de s'assurer qu'il y a moins d'accidents. Les accidents sont très certainement moins graves quand il y en a, puisque la vitesse est plus basse. On a, je dirais, si vous me permettez l'expression, des accidents de tôle.

La Présidente (Mme Doyer): C'est terminé, Mme Leclerc, malheureusement, pour notre collègue. C'est le temps qui lui était imparti. Alors, nous passons à l'opposition officielle pour un bloc de temps de 5 min 40 s. M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): Alors, merci, Mme la Présidente. M. le ministre, moi, j'ai une question assez courte, et puis ça concerne un tronçon de route de 2,6 kilomètres sur la route 231, à Saint-Hyacinthe, qui longe la rivière Yamaska. C'est un projet qui a été débuté en 2008, on a fait 1,4 kilomètre. Il reste 1,2 kilomètre, et on pensait que ce 1,2 kilomètre là serait réalisé en 2009. Alors, en 2009, il n'a toujours pas été réalisé. On est rendus en 2011, et il n'apparaît pas cette année à la programmation du MTQ.

Alors, ma question est assez simple, M. le ministre: Pourquoi? Qu'est-ce qui explique que la réfection de ce

dernier tronçon ne fasse pas encore partie de la programmation du MTQ, trois ans après son début?

M. MacMillan: ...la réponse, elle va être simple, M. le député de Saint-Hyacinthe, c'est: On attend les autorisations d'environnement pour pouvoir continuer.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): Qu'est-ce qui fait que les autorisations du ministère de l'Environnement sont si longues pour un enrochement qui est à peu près sur 200, 300 mètres, 300, 400 mètres, qui n'est pas plus long que ça? Sur le tronçon qu'il reste à faire, il y a un enrochement d'à peu près 300 mètres.

M. MacMillan: Je vais demander à Mme la sous-ministre de répondre à ça, si vous me permettez, monsieur, si vous consentez.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, bien sûr. Allez-y, madame, en vous nommant.

Mme Gingras (Chantal): Il y a deux autorisations environnementales à obtenir au niveau du ministère québécois. On a eu une deuxième série de questions de leur part, qu'on a transmises au début avril. Alors là, c'est... la balle est dans leur camp, et on attend. Et on a aussi Pêches et Océans Canada à obtenir aussi.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): ...trois ans pour avoir une réponse, c'est ça?

M. MacMillan: Bien là, ça n'a pas pris trois ans, on en a fait une partie, là, 1 km, vous l'avez dit vous-même. Alors là, la minute qu'on... je peux vous garantir qu'une fois qu'on va avoir les autorisations ça va être dans la programmation le plus rapidement possible.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): ...M. le ministre. Merci, Mme la Présidente.

M. MacMillan: Avec plaisir, M. le député.

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

M. Robert: Malheureusement, on a pu constater plusieurs accidents durant les dernières années sur le tronçon de l'autoroute 55 entre Saint-Grégoire et Bécancour. Dans la circonscription de mon collègue député de Nicolet-Yamaska, l'autoroute 55 relie directement les autoroutes 20 et 40 tout en desservant le parc industriel de Bécancour. Ce n'est donc pas une route rurale. D'ailleurs, malheureusement, il y a deux jeunes originaires de Drummondville qui se sont tués récemment sur cette route-là.

Alors, j'aimerais demander au ministre s'il considère qu'il serait pertinent et urgent d'élargir cette autoroute.

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

M. MacMillan: C'est un accident, M. le député, qui a été vraiment... qui a frappé beaucoup de monde parce que c'est... il faut... c'est l'alcool qui pourrait être en cause de ce dossier, mais on va attendre le coroner, qui va venir et... Et je sais que les gens du Centre-du-Québec ont demandé

qu'on élargisse la 55 entre Bécancour et l'autoroute 20 à quatre voies, là. Le 11 avril, on a annoncé au lancement une étude d'opportunité pour l'autoroute 55 entre Bécancour et Sainte-Eulalie. L'étude devra analyser les accidents survenus depuis 2006 et leurs causes, la configuration de la route actuelle, les débits journaliers par tronçon. L'étude va préciser les besoins, et si un élargissement à quatre voies est nécessaire ou non, et sur quels tronçons.

Comme vous le savez, les études prennent un certain temps, alors c'est pour ça que j'ai demandé immédiatement, M. le député de... voyons, Saint-Jérôme, de...

Une voix: Prévost.

M. MacMillan: De Prévost, excuse-moi. On va... À court terme, on va appliquer des changements, des bandes rugueuses au centre des deux voies. Et je peux vous témoigner que le projet pilote sur l'autoroute 50, qui est une partie dans mon comté et dans le comté d'Argenteuil, a donné des résultats concrets, il y a moins d'accidents depuis qu'on a ce projet pilote là. On va ajouter des panneaux clignotants indiquant que la route est bidirectionnelle, et la bonification du marquage de la chaussée, couleurs plus vives.

Alors, comme je vous le répète, on a demandé une étude, on a agi rapidement. Et c'est très malheureux. Je voudrais en profiter pour souhaiter mes sympathies à cette famille-là. C'est très douloureux pour eux, et je les comprends. Et nous avons agi le lendemain de l'accident, mais malheureusement ça ne sauve pas des vies.

● (18 heures) ●

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

M. Robert: Ma question concerne l'axe 3 de la route verte, qui va de Beauharnois-Salaberry à Lévis. On sait déjà que 3,4 millions ont été annoncés en 2008 pour le développement de cette route verte. Peut-on connaître les projets déposés depuis cette annonce et le financement qui a été accordé en rapport à cette enveloppe? Et je vais arrêter là, là, parce qu'il manque de temps. Combien reste-t-il dans cette enveloppe?

M. MacMillan: Mme la Présidente...

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

M. MacMillan: Oui. La route verte, là, au 31 octobre 2010, il y avait 96 % qui était complété, 4 167 kilomètres. Il reste environ 104 kilomètres d'accotement à asphalter sur les routes à l'entretien du ministère pour terminer la route verte, soit un investissement d'environ 11,6 millions. Le développement, la mise sur pied du programme d'aide au développement de la route verte a injecté 25,2 millions en subventions pour la construction de 1 366 kilomètres de voies cyclables avec nos partenaires municipaux depuis 1999. Alors, est-ce que ça répond à votre question, M. le député, ou... Est-ce que vous en... Si vous en voulez un peu plus, on peut demander à la sous-ministre d'en rajouter. Mais vous m'avez demandé comment est-ce qu'il y a... Il y a 96 % de la route qui est complétée. Nous avons l'intention de continuer et de compléter à 100 %.

M. Robert: Je reviendrai, M. le ministre, là-dessus.

M. MacMillan: O.K. Avec plaisir.

La Présidente (Mme Doyer): ...la parole, M. le ministre. Me permettriez-vous 30 secondes pour remercier les gens du ministère des Transports de ma région, de ma région du Bas-Saint-Laurent, mais particulièrement, pour ce qui me concerne, de mon comté? Parce que, lors des grandes marées, ils ont été d'un grand secours. Ils ont travaillé dans l'Est du Québec. Je pense qu'il faut saluer... parce que, vous savez, avec la sécurité civile, les services d'urgence des MRC, de mes municipalités, Sainte-Luce, Sainte-Flavie, Grand-Métis et Métis-sur-Mer, M. Bergeron, qui est très... qui est un bon collaborateur avec mes municipalités... Je veux rendre hommage aux gens du ministère des Transports. Ce n'est pas toujours des bêtises qu'il faut donner dans la vie.

M. MacMillan: ...dire des bêtises.

La Présidente (Mme Doyer): Non, non. Puis, moi...

M. MacMillan: Des fois, vous vous laissez aller.

La Présidente (Mme Doyer): ...mais j'ai toujours bien collaboré avec mes directions...

M. MacMillan: Il y a des fois que vous vous laissez aller, mais moi aussi.

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça. Puis, avec mes directions territoriales, je dois dire que j'ai toujours eu une bonne collaboration. Avec M. Mario Bergeron, ça se continue. Alors, je vous donne la parole.

M. MacMillan: Alors, je veux vous remercier des compliments pour les gens et Mario, qui...

Une voix: ...

M. MacMillan: Non, non. Ça va, ça, c'est...

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

M. MacMillan: Il reste quoi?

La Présidente (Mme Doyer): Huit minutes.

M. MacMillan: Il nous reste huit minutes. Alors, je ne sais pas s'il y a des collègues qui ont des questions. Je vais leur laisser...

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. Alors, moi, j'avais une belle question sur la route verte, mais j'ai déjà eu pas mal de réponses à ma question. Mais je voulais ajouter un petit bout à ma question, après tout ce que j'ai entendu.

Moi, j'ai un petit tronçon à Ayer's Cliff pour la route verte, pour lequel j'ai demandé... Les plans ne sont pas faits aussi détaillés que ça, mais j'ai demandé au ministère régional, avec lequel je m'entends très bien d'ailleurs et qui travaille très, très bien dans la région de l'Estrie... Et donc je voulais juste dire, Mme la Présidente, que le ministre aura sans doute un courriel ou un appel

du député d'Orford pour aller discuter un petit peu du tronçon. On va l'ajouter aux deux tronçons dont on vient de parler.

Mais, d'une façon plus générale, peut-être voudrez-vous ajouter quelque chose, M. le ministre, parce que, bon, le vélo, vous savez, c'est quelque chose qui, pour d'autres personnes que moi... enfin, pour moi, bien sûr, mais pour beaucoup d'autres personnes, est un élément important de loisir, un élément important pour rester en santé, et ça, c'est valable pour tous les âges. Et aussi je pense que de plus en plus, quand on parle de la route verte, ça s'inscrit dans le tourisme vert au Québec, qui est un tourisme de plus en plus important, d'autant plus que nous avons, nous, des destinations cyclotouristiques reconnues mondialement, là, si on pense à la revue *National Geographic* qui nous a reconnus comme étant une destination mondiale de très grande qualité, sans oublier que beaucoup de monde utilise le vélo, de plus en plus comme moyen de transport alternatif pour faire leur part dans l'élimination des GES. Alors, je ne sais pas, M. le ministre, si vous voulez nous donner quelques détails supplémentaires sur ce qui nous a été dit tantôt. Sinon, j'ai d'autres questions encore.

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

M. MacMillan: Oui. Mais il y avait une question... puis c'est des questions intéressantes pour la route verte, parce que, comme vous l'avez mentionné, nous avons été reconnus mondialement pour le vélo, hein? Je ne sais pas en quelle année, là, je n'ai pas la date, là, mais nous avons été reconnus mondialement. Et, en 2008... Nous avons annoncé en 2008, pour la route verte, que le programme sera reconduit jusqu'en 2013. Et tantôt je répondais au député de Prévost que la phase I actuellement est complétée à 96 %, et la phase II, la reconnaissance de nouveaux tronçons — ça va peut-être répondre, vous ne serez pas obligé de m'envoyer un courriel, M. le député — bien, que la phase II, il y aurait, c'est-à-dire, près de 950 nouveaux kilomètres, dont environ 52 % sont actuellement aménagés. Alors, la réalisation est un projet à long terme, mais nous allons continuer, parce que, moi-même, je me suis aperçu que... j'ai lu à un moment donné dans un article que 86 % des Québécois avaient une bicyclette et s'en servaient. Alors, c'est beaucoup. Alors, notre gouvernement a ça vraiment, la route verte, à coeur, nous allons continuer d'investir, et tout le temps.

En passant, c'est que, quand on a commencé la route verte, au début... il faut continuer aussi à l'améliorer et à la réparer. Alors, c'est en deux temps, on va continuer. Le gouvernement, le ministère du Transport va continuer à investir dans la route verte au Québec.

M. Reid: ...Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, bien sûr, M. le député d'Orford.

M. Reid: Il me reste une dernière question. C'est une question courte également — donc, on a peut-être le temps, là — concernant le village-relais. Le village-relais... Bon, il y a des choses intéressantes qui se sont faites récemment ou qui sont en train de se faire, dont une à Magog en particulier, une halte routière. Mais il y a aussi les villages-relais, qui sont une approche extrêmement

intéressante pour permettre à des automobilistes de s'arrêter et de se reposer, de trouver ce dont ils ont besoin à des heures avancées du jour et de la nuit. Je pense à différents endroits comme Weedon, Chandler ou même Montebello, dans votre comté, M. le ministre. Dans le comté de Chomedey, je ne sais pas s'il y en a. Enfin, moi, je ne les connais pas, là, mais... Et, là-dessus, ma question est très simple. Ces villages-relais, ma compréhension, c'est qu'on vise par ces villages-relais non seulement à favoriser une harmonie dans le réseau, mais ce réseau-là vise aussi de favoriser la sécurité routière. Donc, il fait partie des efforts de sécurité routière du ministère.

Est-ce que vous pourriez élaborer un petit peu sur cette espèce... cet aspect donc des impacts sur la sécurité routière qu'amènent ce programme et ce réseau de villages-relais qui... Ils ont beaucoup d'autres intérêts en plus, mais j'aimerais concentrer sur celui-là.

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

M. MacMillan: Mme la Présidente, M. le député d'Orford, il est important que... Les villages-relais avaient été inspirés par une expérience française des villages-étapes. En 2003, une délégation québécoise s'était rendue en France pour prendre connaissance de l'expérience française. Et, comme vous avez mentionné, chez nous, à Montebello, qui est une municipalité ou un village, si on peut... ce terme-là, qui est extraordinaire, avec le château Montebello, que tout le monde connaît, mais qui est devenu un village-relais, et c'est... La première chose était toute pour répondre à la sécurité routière, comme vous l'avez bien mentionné, puis le développement local et régional, et là c'est pour offrir de l'hébergement, puis des services bancaires, et l'installation sanitaire, etc. Alors, c'est un appui extraordinaire pour le tourisme, ça donne une force dans toutes les régions du Québec. On ne peut pas avoir des haltes routières... Et je suis certain que ma collègue la sous-ministre ne voudrait pas parler des haltes routières toute la soirée, mais ces villages-relais-là remplacent, parce que c'est à peu près les mêmes services: il y a des petits restaurants, il y a des endroits que le tourisme... a une chance vraiment de pouvoir vendre sa région, vendre... Comme quand on parle de Montebello, on va parler de la Petite-Nation, qui est une région extraordinaire, le lac Simon, la plage du lac Duhamel, la SEPAQ, le parc Papineau-Labelle, etc. Alors, ça donne... Oméga, à Montebello, qui est un attrait touristique extraordinaire, et je vous invite d'emmener votre petit gars visiter ça, M. le député de Magog, c'est extraordinaire, et le village-relais donne une chance à une municipalité aussi de se faire connaître, et elle se porte... la municipalité se porte volontaire aussi à donner une chance à l'extérieur des grand-routes — puis heureusement on peut parler maintenant des grand-routes, on en a une chez nous; ça a pris du temps, mais là on l'a, l'autoroute 50 — et ça donne une chance aux gens de visiter nos petits villages. Alors, c'est un attrait, le village-relais, qui est magnifique et qui donne de bons résultats.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y. Oui?

M. Reid: Mme la Présidente, s'il reste encore une minute, j'aimerais en profiter...

● (18 h 10) ●

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Reid: ...pour à mon tour faire des remerciements à l'équipe régionale du ministère des Transports. On a des gens extraordinaires, et, en particulier en ce qui concerne les villages-relais, nous avons travaillé avec eux pour la ville de Stanstead, qui est une ville frontalière pour laquelle il y a beaucoup de monde qui passe mais peu de monde qui arrête. Et non seulement on veut, par différents événements... Ça va peut-être devenir un village-relais, peut-être pas, mais enfin on a tous les avantages, et l'approche du village-relais et ce qu'on cherche à faire, c'est de faire en sorte qu'on puisse répondre aux besoins de la population qui circule sur l'autoroute, en allant aux États-Unis ou en revenant, mais aussi on s'est rendu compte qu'en faisant ça, et le ministère des Transports joue un très grand rôle là-dedans, on va aussi donner à la population et aux gens d'affaires de Stanstead la possibilité d'attirer effectivement les gens qui arrêteront pour se reposer, prendre des services, de rentrer dans Stanstead, de voir cette ville extraordinaire qui était une des très grandes villes du XIXe siècle, la plus grande ville en Estrie, en fait, avant Sherbrooke, dans le XIXe siècle, et qui a gardé beaucoup de ce caractère historique extraordinaire.

Donc, autrement dit, ce genre d'approche et la collaboration et l'ouverture du ministère des Transports, ça fait en sorte qu'on en arrive à se servir de ces investissements majeurs pour le réseau routier, pour la sécurité routière, mais à s'en servir également pour le développement de nos communautés. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Merci, on va faire une courte conclusion avec le ministre.

M. MacMillan: Je voudrais juste répondre, pour Stanstead, il vous manque juste une confirmation de Tourisme Québec pour pouvoir aller de l'avant. C'est juste pour vous informer, M. le député de Magog... d'Orford. C'est une bonne nouvelle pour vous.

Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, je vous remercie de votre bonne collaboration, messieurs mes collègues, M. le ministre, M. le député de Prévost, responsable du dossier Voirie.

Alors, j'ajourne les travaux de la commission au jeudi 21 avril, après les affaires courantes, pour l'étude des crédits budgétaires du volet Transport maritime du portefeuille Transports. Bonne soirée à tout le monde.

(Fin de la séance à 18 h 11)