



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 21 avril 2011 — Vol. 42 N° 4

Étude des crédits du ministère des Transports (4):
volet Transport maritime

**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 jeudi 21 avril 2011 — Vol. 42 N° 4

Table des matières

Document déposé	1
Transport maritime	
Discussion générale	1
Adoption des crédits	19
Adoption de l'ensemble des crédits	19
Documents déposés	19

Intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

M. Norman MacMillan
Mme Lorraine Richard
M. Patrick Huot
M. Marc Carrière
M. Stéphane Billette

- * M. André Meloche, ministère des Transports
- * Mme Josée Hallé, idem
- * M. Georges Farrah, Société des traversiers du Québec

- * 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 jeudi 21 avril 2011 — Vol. 42 N° 4

Étude des crédits du ministère des Transports (4): volet Transport maritime*(Onze heures vingt-six minutes)*

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

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

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

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Reid (Orford) est remplacée par Mme Gonthier (Mégantic-Compton) et Mme Ouellet (Vachon) est remplacée par Mme Richard (Duplessis).

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 ces crédits quelques minutes avant la fin du temps imparti à leur étude. Puisque nous avons débuté nos travaux à 11 h 26, y a-t-il consentement pour poursuivre la séance au-delà de l'heure prévue, c'est-à-dire à 13 h 26? Pas de réponse, ça veut dire consentement. Par ailleurs...

Une voix: ...

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

Document déposé

Avant de débiter, je désire déposer formellement le document intitulé *Projet du train de l'Ouest* remis hier en commission par M. Joël Gauthier, président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport. Je le remets à notre secrétaire.

Transport maritime**Discussion générale**

Alors, nous allons maintenant poursuivre l'étude des crédits, et je suis prête à reconnaître la porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport maritime et députée de Duplessis pour une première intervention d'une durée de 20 minutes. À vous la parole.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. le ministre, bonjour à vous tous qui accompagnez le ministre aujourd'hui. D'entrée de jeu, je vous dirais qu'on va aborder... tout de suite on va aller en questions, parce que deux heures, c'est quand même peu.

Vous savez, le fleuve Saint-Laurent, notre autoroute bleue et le transport maritime, je pense qu'il revêt une importance capitale pour tous les Québécois et les Québécoises. Donc, je vais aller tout de suite en questions.

M. le ministre, vous savez, le 4 février dernier, la Commission canadienne de la sûreté nucléaire a autorisé le transport de 16 vieux générateurs de vapeur nucléaire sur le fleuve Saint-Laurent par la compagnie Bruce Power. Vous n'êtes pas sans savoir tout le tollé de protestations autant des maires que des personnes... les riverains n'étaient pas d'accord. Bon. On a fait même des interventions en Chambre. On sait que, bon, quand les eaux du fleuve vont être dégagées, qu'on va procéder au transport des déchets nucléaires sur le fleuve Saint-Laurent, et je vous dirais que ça m'inquiète.

Donc, j'imagine, Mme la Présidente, que le ministre délégué aux Transports, qui est responsable du transport maritime sur le Saint-Laurent, s'est senti interpellé par ce dossier tout comme nous. Et est-ce qu'il peut nous expliquer le plan d'urgence qui a été préparé dans l'éventualité où il y aurait un problème lors du transport des déchets radioactifs sur le fleuve?

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

● (11 h 30) ●

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. Pour commencer, j'aimerais profiter de l'occasion de vous dire qui m'accompagne: M. Michel Boivin et son équipe et ainsi que M. Georges Farrah, un ancien collègue, qui est à la barre de la Société des traversiers du Québec. Et je tiens à remercier tous ces gens pour leur travail exceptionnel. Je veux profiter des heures qui sont accordées pour répondre aux questions de Mme la députée de Duplessis.

Alors, vous commencez par une question de matières sur le Saint-Laurent. Complètement d'accord avec vous. Et je partage l'inquiétude avec vous, Mme la députée, concernant le transport radioactif sur le fleuve Saint-Laurent. Je tiens à spécifier la position, que la circulation maritime sur la voie navigable est sous la juridiction du gouvernement fédéral. La Commission canadienne de la sécurité nucléaire s'est longuement penchée sur le dossier lors des audiences de l'automne 2010; la commission a écouté plus de 75 intervenants et elle a pris connaissance de 32 mémoires. Les conclusions des audiences publiques sont sans équivoque, et je le répète, sont sans équivoque: les risques pour la population et l'environnement sont négligeables, et ça, même dans les scénarios les plus extrêmes.

Alors, j'aimerais... c'est important, votre question, Mme la ministre, et je vais demander vraiment aux gens, si vous me donnez le consentement, demander à monsieur... C'est parce que la dernière partie de votre question, je pense que c'est la partie la plus importante, et j'aimerais laisser ça aux spécialistes, si ça ne vous dérange pas, de consentement, Mme la Présidente, pour demander à M. Meloche, le sous-ministre, de nous parler: si jamais... Et je le répète, là, quand ils ont eu la Commission canadienne de sécurité, 75 intervenants, et on ne pense pas qu'il peut

y avoir des problèmes, mais, en cas, c'est une question qu'on doit poser.

La Présidente (Mme Doyer): M. Meloche, en donnant votre nom au complet et votre fonction.

M. Meloche (André): André Meloche, sous-ministre adjoint aux politiques et à la sécurité. En effet, c'est une situation, on le constate, qui préoccupe des gens. Mais en même temps, comme le soulignait le ministre, le transport maritime, la navigation maritime est de juridiction fédérale, donc il doit s'assurer... le gouvernement du Canada doit s'assurer que le transport doit se faire de façon sécuritaire.

Maintenant, je pense que c'est important de bien comprendre puis de bien saisir que toute la question du transport des matières dangereuses, il y a quand même un code international, le Québec y adhère. Je veux dire, la notion de transport de matières dangereuses, que ce soit en camion, que ce soit en ferroviaire, que ce soit en maritime ou en transport aérien, il y a quand même un code international, et on doit y adhérer. Donc, la responsabilité, elle est avant tout... elle relève avant tout du gouvernement du Canada et... mais je peux vous assurer qu'on suit ce dossier de très près avec les différents intervenants.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Bien, si vous me le permettez...

M. MacMillan: J'aimerais... Allez-y.

Mme Richard (Duplessis): Peut-être que ça va vous permettre de revenir par la suite, parce que, vous savez, bon, vous le dites vous-même, on a tous été inquiets. C'est quand même la première fois qu'il y aura des déchets nucléaires qui vont passer sur le fleuve Saint-Laurent. Je comprends, bon, que le fédéral a donné l'autorisation, il y a quand même des plans d'urgence. Mais, nous, ici, est-ce qu'au Québec, au ministère des Transports, on a un plan d'urgence? On ne veut pas que ça arrive, mais, si ça devait arriver... Vous savez, un accident, on ne veut jamais... on n'en souhaite jamais, là, mais il faut être prêt si ça devait arriver, parce que c'est extrêmement dangereux.

Moi, je veux juste savoir si, au niveau des discussions que vous avez eues avec vos homologues, on a quand même, au Québec, un plan d'urgence pour pallier à une situation, là.

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

M. MacMillan: Merci. Il faut le répéter, là. S'il y a un plan d'urgence, c'est aux gens du fédéral de le mettre en place. Mais je veux signaler quelque chose qui est important, parce que ça touche, nous, les Québécois, directement. C'est qu'il faut rappeler, Mme la députée, que la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est supervisée par la Corporation des pilotes du Saint-Laurent. Soyez assurée que les pilotes du Saint-Laurent sont les personnes les plus qualifiées pour assurer un trafic maritime sécuritaire sur le fleuve. Et ces gens-là ont été... ont été... pas

questionnés — je cherche le bon mot — mais ont été demandés... leur opinion sur le sujet en place.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Mme la Présidente, je veux juste rappeler que le Québec n'a pas présenté de mémoire lors des audiences de la commission. Et, s'il devait y avoir un accident, vous comprenez que c'est le ministère de l'Environnement du Québec qui devra intervenir à ce niveau-là. Moi, je veux juste savoir, M. le ministre, je comprends, bon, que... puis je ne mets pas en cause la qualité ni l'expérience de nos pilotes, bien au contraire, mais je veux juste savoir si, au niveau du ministère des Transports, on a eu une préoccupation et qu'on fait en sorte de s'arrimer avec un plan d'urgence, si ça devait arriver.

M. MacMillan: Absolument, Mme la ministre, et on va suivre ça de près, là. Et, si jamais...

La Présidente (Mme Doyer): C'est vous, le ministre, là.

M. MacMillan: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): C'est parce que vous dites «Mme la ministre», ça fait deux fois que vous le dites.

M. MacMillan: J'ai dit «Mme la ministre»?

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Ça fait deux fois.

M. MacMillan: Ah bien! Écoute, sûrement qu'elle doit y penser, comme bien d'autres sur leur côté.

La Présidente (Mme Doyer): C'est fondamental, c'est intrinsèque à la fonction de député, mais là c'est vous.

M. MacMillan: Le plan d'urgence, c'est la responsabilité de l'expéditeur. Mais je dois vous dire, là... bien, pas franchement, mais en aucun temps... on va suivre ça de près, au ministère du Transport, au ministère de l'Environnement, c'est sûr, quand ça va se passer. Et, si jamais, si jamais il y a quelque chose... comme je connais les gens qui travaillent au ministère du Transport, et dans mon rôle, on va être présents là à la première minute, là. Mais, je veux dire, l'expéditeur est vraiment responsable d'un plan d'urgence.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Bon, écoutez, je ne voudrais pas... Vous savez, on n'a pas beaucoup de temps, mais je vais quand même revenir sur cette question-là parce que je pense qu'elle est extrêmement importante. Il y a une responsabilité des expéditeurs, mais, nous, au Québec, je pense que le ministère des Transports a aussi la responsabilité d'avoir un plan d'urgence. Est-ce qu'il y aura... S'il n'y en a pas, est-ce qu'il y en aura prochainement? Est-ce que vous êtes capable de nous déposer des documents? Moi, c'est... moi, c'est une question qui me préoccupe énormément.

La Présidente (Mme Doyer): M. Meloche. Oui, M. Meloche.

M. Meloche (André): Oui. Vous savez, dans l'acheminement des produits radioactifs de la Bruce, il va... compte tenu que les Grands Lacs sont également limitrophes, il y a des États américains qui sont limitrophes, il y a également des consultations avec les Américains, donc il y a... il y a beaucoup d'États et de gouvernements qui sont préoccupés par cette situation-là, et on a fait valoir aux instances responsables nos préoccupations.

A savoir s'il y a des documents déposés, il n'y a pas de documents déposés sur cette question.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Mme la Présidente, j'aimerais savoir soit de la part du ministre ou de M. Meloche: Pourquoi vous n'avez pas participé? Lors des audiences, vous n'avez pas présenté de mémoire, vous n'êtes pas intervenus, vous n'avez pas été questionnés. C'était un bon moment, il me semble, pour faire valoir nos préoccupations au niveau du Québec.

M. MacMillan: Bien, écoutez...

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

M. MacMillan: ...c'est la responsabilité totalement du... du ministère du Transport au fédéral. Mais, depuis tous ces... Les questions que vous avez soulevées et les questions qui ont été posées par les gens au Québec, le ministère de l'Environnement a obtenu l'assurance qu'à l'avenir le Québec sera préalablement consulté pour ce type de transport sur les eaux québécoises. Alors, c'est important, et on ne peut pas... On n'a pas assisté, comme vous dites, là, mais pourquoi qu'on n'a pas assisté? Je ne peux pas vous répondre à ça. Mais, maintenant, à partir du moment qu'il y aura un transport qui va être, si vous voulez, dangereux sur les eaux québécoises, nous avons obtenu l'assurance que nous allons être consultés et même parti pris des décisions.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Au niveau du ministère des Transports, au niveau du transport maritime, on a un programme, c'est un programme qui est... ça vise la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre, et j'ai vu, bon, j'ai vu des beaux projets où on a reçu des sommes importantes. Ce que je vois, c'est que, bon, c'est un plan d'action pour 2006... de 2006 à 2012 sur les changements climatiques, puis il y avait une enveloppe globale de ce programme de 60 millions de dollars jusqu'au 31 mars 2013. J'ai la liste pour les projets qui ont été retenus, 2011-2012. Je voulais savoir: Est-ce qu'il y a des nouveaux projets présentement qui vous sont présentés, et combien... Combien vous en aviez en tout? Parce que, là, moi, j'en ai un... J'en ai huit qui ont été retenus. Est-ce qu'il y en avait plus?

M. MacMillan: Depuis le début du... c'est ça que vous voulez?

Mme Richard (Duplessis): Mais au moins, tu sais, pour l'année qui s'est terminée.

M. MacMillan: Bien, je vais... Ce ne sera pas plus long de vous le donner, vous avez commencé en parlant de 2006. Depuis le début du programme, il y a 42 projets qui ont été déposés, il y a 14 projets qui ont fait l'objet d'un engagement du ministre délégué, huit projets sont en cours d'analyse, cinq projets ont été refusés parce qu'ils ne répondaient pas aux critères du programme, 15 projets ont été retirés à la demande du promoteur. Alors, le potentiel de réduction des émissions de gaz des projets acceptés s'élève à 72 137 tonnes. Le ministère croit qu'il pourra dépasser l'objectif de ce... puisqu'il a déjà atteint 90 % de l'objectif de 80 000 tonnes.

Mme Richard (Duplessis): Mais combien reste-t-il, M. le ministre, sur les 60 millions?

M. MacMillan: Il en reste 45 millions.

Mme Richard (Duplessis): Nous avons également, aussi, un programme, c'est un programme d'aide à l'intégration modale, et j'ai vu, bon, même récemment qu'il y a eu une aide financière de 300 000 \$ qui a été versée à l'administration portuaire du Saguenay. Parce que, là, je n'avais pas les documents, malheureusement, pour m'y référer dans les cahiers de crédits, je voudrais savoir l'enveloppe globale de ce fonds, et est-ce que... Ce programme, je ne sais même pas s'il est reconduit ou pas, là, parce que je n'étais pas capable de le retrouver.

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

● (11 h 40) ●

M. MacMillan: On était dotés d'une enveloppe 21 millions, Mme la députée. Ce programme a été en vigueur de 2006 à 2011 et il comptait cinq volets: infrastructures, projets pilotes, études, promotion et valorisation. Depuis la mise en place du programme, 87 projets ont reçu des contributions totalisant 20,3 millions et ont permis de générer des retombées en investissements de l'ordre de 92 millions. Une synthèse, un peu, là: maritime: 77; ferroviaire... Nombre de projets soumis: maritime: 77; ferroviaire: 112, pour un total de 189. Nombre de projets acceptés: maritime: 38; ferroviaire: 49, total de 87. Subventions engagées: maritime: 7,9 millions; ferroviaire: 12,4, pour un total de 20,3 millions. Investissements reliés aux projets acceptés: maritime: 51 millions; ferroviaire: 41 millions, pour un total de 92 millions. Le programme s'est terminé le 31 mars 2011. Nous sommes en train de modifier peut-être le programme PAREGES et l'inclure ensemble pour... mais ça, on n'a pas pris de décision encore, là, mais ça devrait se faire bientôt.

Mme Richard (Duplessis): Si je comprends bien, M. le ministre, votre décision n'est pas prise à l'effet, bon, que vous pouvez fusionner, si on veut, les deux programmes puis quel en sera... parce que c'est quand même des montants importants, on sait combien c'est important, là. Est-ce que cette offre au niveau financier, est-ce que ce sera bonifié? Et je vous dirais que ça interpelle beaucoup les gens du maritime, en tout cas, à l'effet... ils trouvaient ce programme PAIM extrêmement important, et là, vous

me dites: Il peut être fusionné. Il faudra certainement... peut-être, oui, à la fusion, mais qu'il soit reconduit avec les montants, là, je vous dirais... je vais m'assurer que... en tout cas, je vais vous demander qu'il ne soit pas moindre, parce que c'est des sommes importantes puis c'est...

M. MacMillan: ...Mme la députée, ce n'est pas une question d'abolir les programmes, c'est juste une question de fusionner pour être plus pratique, mais, si je peux demander à Mme Hallé, si vous êtes pour... elle peut vous répondre vraiment, là, dans les détails sur le projet, alors Mme Hallé.

La Présidente (Mme Doyer): C'est bien, M. le ministre, alors en vous nommant, votre nom et votre fonction au ministère.

Mme Hallé (Josée): Josée Hallé, directrice du transport maritime aérien et ferroviaire. Alors, le PAREGES, actuellement, c'est qu'on travaille justement à faire une modification pour intégrer des volets. C'est ce qui était couvert anciennement à l'intérieur du Programme d'aide à l'intégration modale. Alors, le Programme d'aide à l'intégration modale avait cinq volets, comme disait le ministre tout à l'heure. Alors, à l'intérieur du PAREGES, c'est ça, on va intégrer ces volets-là, évidemment avec la connotation de réduction de gaz à effet de serre.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, madame. Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Oui, est-ce que vous avez fixé un échéancier? Moi, j'aimerais connaître l'échéancier. J'aimerais savoir, bon, si vous êtes en analyse, vous devez... c'est sûr que le programme PAIM, c'est un montant de 21 millions. Est-ce que ces sommes-là seront reconduites quand le programme sera fusionné? L'échéancier et les montants, c'est ce que j'aimerais savoir.

Mme Hallé (Josée): Actuellement, dans le PAREGES, c'est ça, comme disait le ministre tout à l'heure, il y a 15 millions d'engagés, et le PAREGES avait un budget de 60 millions, et ça se termine en 2013. Alors, avec le budget résiduel du PAREGES, on est confiants d'être capables de couvrir et les demandes qui vont venir traditionnellement, PAREGES, et les demandes qui viendront du PAIM.

Mme Richard (Duplessis): Si je comprends bien, parce qu'on avait 60 millions dans l'autre programme dans le PAREGES et on avait 21 millions dans le PAIM, ça ne veut pas dire nécessairement que ces sommes-là vont faire 81 millions. Ce que vous me dites, en fait, c'est qu'on va fusionner, mais on pourrait prendre une partie des sommes du 60 millions qui n'a pas été dépensé? Est-ce que je comprends bien ou c'est...

La Présidente (Mme Doyer): Mme Hallé.

M. MacMillan: Il n'y a...

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

M. MacMillan: Oui. Il n'y a aucun projet qui va être amputé, là. On a une enveloppe, il y a des argents qui

demeurent, on a eu tant de demandes. On va par l'expérience passée, et, si jamais il y a plus de demandes, on va être les premiers à regarder, mais là, avec les montants d'argent qui existent, on va être capables de remplir et de suivre nos demandes avec les gens, soit ferroviaire ou soit maritime.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Mme la députée.

Mme Richard (Duplessis): Moi, ce que je veux m'assurer, M. le ministre, c'est qu'on aura autant d'argent qu'on en avait par le passé, qui était le total des deux, qui était 81 millions, là, si ma mémoire est bonne.

M. MacMillan: Je vais mentionner, depuis que le programme est... depuis 2006 — les deux programmes?

Mme Hallé (Josée): C'est ça...

M. MacMillan: Les argents qui étaient là, qui avaient été votés, ont suffi aux demandes, et on va continuer. Et, si jamais il y a plus de demandes, bien on parlera au sous-ministre.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Vous savez, M. le ministre, je viens d'une région où l'importance du transport maritime revêt une importance particulière, je vous dirais, dans tout le contexte du projet hydroélectrique de la rivière Romaine. On a eu des échanges, vous et moi, à quelques occasions, et, lors de nos derniers entretiens, une étude a été mise sur pied, je pense, avec des partenaires tels qu'Hydro-Québec, les Armateurs du Saint-Laurent, le ministère des Transports, pour un montant, je crois, de 100 000 \$ pour éventuellement peut-être mettre en place une desserte maritime qui viendrait favoriser le transport du fleuve.

Parce que, M. le ministre, je n'ai pas... je n'ai pas eu l'occasion de vous voir aux crédits de la voirie, je... Malheureusement, vous savez, toujours, c'est une question de temps. Mais, vous savez, je l'ai dit, bon, la route 138, on avait des investissements l'année passée de 170 millions, et on a eu 47,7 millions, je pense, de mémoire, qui n'ont pas été injectés sur la route 138 faute d'employés au ministère des Transports. Et notre route 138 est mise à contribution, c'est énorme, ce qu'on lui demande, donc là revêt l'importance d'utiliser le fleuve au maximum. Je voudrais vous entendre, en tout cas: où en est rendue l'étude, quand elle sera déposée, quels en sont les... quels sont les paramètres, si on veut, qu'on a donnés à la firme qui doit produire cette étude-là. Mais je peux comprendre qu'il ne me reste pas beaucoup de temps.

La Présidente (Mme Doyer): Deux minutes, puis, si vous voulez revenir dans votre autre bloc, on...

Mme Richard (Duplessis): Bien, on va revenir sur l'autre bloc, d'abord.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, il vous reste deux minutes.

M. MacMillan: Mme la députée, sur la 138, malheureusement, et je suis d'accord avec vous, il y a des montants d'argent qui n'ont pas été investis, mais ce n'est pas juste parce qu'il y a eu un manque d'employés, d'ingénieurs, là. Il faut comprendre, là, qu'il y a eu un ouragan qui a... qui a... l'ouragan Earl, qu'il y avait un projet à La Tabatière qui a été remis, il y avait la même chose au Vieux-Fort, il y a la municipalité de Natashquan qui a demandé de retourner, mais déjà il y a des travaux de l'année passée qui sont déjà commencés. Pour l'étude... Et puis, c'est une bonne question, Mme la députée, parce que vous avez participé à la rencontre avec Mme la ministre, moi et les gens de la Minganie — j'ai toujours de la misère à le... — Minganie qui étaient présents, et je dois vous dire que j'ai eu... le rapport va bien. Il y a eu des changements aux Armateurs Saint-Laurent, vous le savez, de présidente et de directeur général, et les ai rencontrés cette semaine, et vraiment je pense que bientôt le rapport sera déposé. Il y a un rapport... Ils ont donné le... le... Ils ont engagé la firme pour faire le rapport, il y a déjà une ébauche qui est commencée. Je n'ai pas de copie avec moi, mais, une fois que ce sera terminé, sûrement qu'on pourra vous rencontrer puis vous l'expliquer. Mais, d'ici ce temps-là, on veut absolument laisser les gens produire ce rapport-là, parce que c'est important pour le côté maritime, avec La Romaine et... qu'on regarde, et, pour la 138, je suis complètement d'accord avec vous, il faut trouver une solution, et peut-être que les bateaux, mais on... il faut... doit dire que c'est un choix des gens de choisir soit le bateau ou le camionnage.

La Présidente (Mme Doyer): 40 secondes.

Mme Richard (Duplessis): Bien, 40 secondes, Mme la Présidente, je vais le reprendre sur l'autre bloc, là.

La Présidente (Mme Doyer): Vous gardez ça pour votre autre bloc.

Mme Richard (Duplessis): C'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous passons à la partie ministérielle. M. le député de Vanier.

M. Huot: Merci, Mme la Présidente. Salutations aux collègues, la députée de Duplessis. M. le ministre et toute son équipe, il me fait plaisir de vous retrouver. Je m'excuse de mon absence hier à la première heure de la période des crédits, je voulais laisser toute la place au député de Chomedey. On a parlé beaucoup du député de Chomedey, donc je voulais trouver une façon de lui laisser l'espace.

M. le ministre, je vais vouloir parler de transport maritime aussi, moi, mais beaucoup en lien avec la Société des traversiers, parce qu'avec... On va profiter de la présence de M. Farrah, entre autres. Il y a eu des annonces, en 2009, que le ministre a faites avec M. Farrah, qu'on accordait quelques centaines de millions de dollars à la Société des traversiers, 400 millions, pour la construction de trois navires pour le... entre autres, pour... Il y avait un navire pour Matane—Baie-Comeau—Godbout et deux autres pour la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Bon. Je ne suis pas expert en transport maritime ni en bateaux, mais je crois comprendre que ce n'est pas le même type de navire pour la traverse... la... la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout

que pour la traverse, qui est beaucoup plus courte, Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Il y a deux bateaux, deux traversiers qui sont prévus pour Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, un pour Matane. C'est des investissements importants. Là, je crois que l'appel d'offres est sur le point d'être lancé. Donc, moi, je veux comprendre comment fonctionne ce processus d'appel d'offres pour ces navires-là.

Et qu'est-ce qu'on fait... Parce qu'il y a déjà des bateaux actuellement qui sont là, il y a eu des rénovations qui ont été faites sur les bateaux. Quand on commande de la construction de nouveaux navires comme ça, la durée de vie utile des bateaux, ça va être quoi? Ceux qui sont déjà là, il y a eu des rénovations à la fin des années quatre-vingt-dix, ils n'ont pas tout à fait atteint leur durée de vie utile. Qu'est-ce qu'on fait avec ces navires-là par la suite, donc, et pourquoi on les change maintenant, aussi?

Donc, je veux comprendre un peu cette réalité-là des appels d'offres, et qu'est-ce qu'on fait avec les bateaux, et pour combien de temps, les nouveaux bateaux qui vont arriver, pour combien de temps on va avoir ces navires-là, c'est 30, 40, 50 ans? C'est ce que je veux bien saisir, Mme la Présidente.

● (11 h 50) ●

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

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. Merci de votre question, M. le député, et c'est malheureux que le député de Chomedey n'est pas ici avec nous aujourd'hui, parce qu'il m'avait dit qu'il avait un intérêt sûrement pour les bateaux, les nouveaux bateaux.

En septembre 2009, j'ai eu le plaisir d'annoncer, à Baie-Comeau, le plus gros investissement de l'histoire de la Société des traversiers du Québec, en compagnie de mon ami Georges. 400 millions pour le remplacement de trois navires, le Camille-Marcoux, Matane—Baie-Comeau et Godbout et les deux navires Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. J'ai également eu l'occasion de faire l'annonce des contrats pour l'élaboration des plans et devis avec la Société des traversiers du Québec en 2010. On parle d'un investissement de 7,8 millions qui a été accordé à deux consortiums composés de deux entreprises de la ville de Québec, soit l'entreprise Concept naval, qui est active dans la conception navale depuis 20 ans; l'autre entreprise, c'est Navtech, qui est dans le domaine depuis 30 ans. Alors, je suis fier que l'expertise navale est québécoise qui a été mis... et ont été mis à contribution. Un processus d'appel d'offres pour la conception sera lancé prochainement, et j'espère toujours que le génie québécois pourra encore une fois être mis à profit.

Alors, je vais en profiter, si vous me permettez, Mme la Présidente, de passer la rondelle à mon ami Georges, la puck, comme je dis très bien, pour pouvoir expliquer de long en large la vie, la longueur de la vie de ces bateaux-là, pourquoi les changements et l'investissement qui va se faire, et quand on peut s'attendre que ces bateaux-là soient à l'eau. Alors, M. Farrah.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, merci, M. le ministre délégué aux Transports. Et je vais vous donner la parole, M. Farrah. Vous vous présenterez. Vous reconnaissez cette enceinte, aussi, bien sûr, et je vous souhaite la bienvenue. Vous avez déjà siégé ici, vous avez été député des Îles-de-la-Madeleine. Alors...

M. Farrah (Georges): Merci, Mme la Présidente. Alors, Georges Farrah, président-directeur général, Société des traversiers du Québec. Alors, effectivement, c'est toujours avec plaisir que je viens dans cette enceinte, là, ayant vécu à peu près ici pendant 13 ans. Donc, salutations aussi à Mme la députée de Duplessis et aussi les députés de la partie gouvernementale, évidemment.

Alors, oui, effectivement, comme M. le ministre l'a évoqué, c'est le plus gros investissement de la Société des traversiers du Québec de son histoire. Évidemment, de telles décisions dans la construction de trois nouveaux bateaux, évidemment, nécessitent une réflexion au préalable, là, et une justification au niveau des besoins, parce qu'il va de soi que, pour présenter des dossiers de la sorte, il a fallu travailler avec l'équipe à la Société des traversiers du Québec et développer un justificatif, si vous me permettez l'expression, pour justement s'assurer qu'on puisse défendre de façon adéquate le dossier soit au ministère des Transports et aussi au niveau du gouvernement.

Donc, par conséquent, suite à l'évaluation de ces besoins-là, c'est simple, sur le bateau de Matane, donc, d'une part, le Camille-Marcoux, qui évidemment opère actuellement, est un bateau qui est peut-être... qui est âgé à peu près de, quoi, 35 ans, 35, 36 ans, et les nouvelles règles de stabilité des navires, qu'on appelle, de Transports Canada, qui vont être en vigueur à partir de janvier 2016... fait en sorte que le bateau actuel, sa capacité de passagers diminuerait de 600 passagers à 399. Sinon, pour se conformer à ces nouvelles règles là, ça nécessiterait des investissements très importants en termes d'amélioration au niveau de la coque du navire, des doubles cloisons et des éléments comme cela qui fait en sorte que ce seraient des investissements fort considérables pour un bateau qui, quand même, serait d'âge de... à ce moment-là, de 40, 41, 42 ans, d'une part.

D'autre part, aussi, quand on regarde les tendances au niveau des clientèles, évidemment, il y a eu une étude qui a été faite, une étude sérieuse, sur les tendances des clientèles, tendances démographiques au niveau des 25 prochaines années, et on voyait quand même une augmentation réelle de l'ordre de peut-être jusqu'à 7 %, 8 %, 10 %, 12 %. Alors, le bateau actuel n'aurait pas pu combler cette demande-là. Donc, c'est la raison pour laquelle, entre autres, que la décision a été prise de construire un nouveau bateau pour le remplacement du Camille-Marcoux. Et vous me dites: Quelle durée ou combien de temps peut durer un bateau comme celui-là?, bien, vous voyez le Camille-Marcoux, actuellement, a 35 ans, donc on travaille sur un horizon, avec un bateau neuf, d'une quarantaine d'années. Donc, c'est important de bien saisir les enjeux, bien connaître les tendances, parce qu'à partir du moment que vous investissez dans un bateau comme celui-là, bien vous l'avez pour 35, 40 ans, donc il faut que vous vous assuriez que vous pourrez répondre à la demande dans 20, dans 25, dans 30 ans ici. Donc, premier élément.

Deuxième élément, au niveau de Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, alors la même chose, on voit des tendances en termes d'achalandage qui sont relativement importantes au cours des prochaines années. On sait également que la 138, à la hauteur de Baie-Sainte-Catherine, Tadoussac, durant la période notamment estivale, on se rend compte aussi... ou on voit des files d'attente qui sont relativement importantes. Alors, en termes de service à la clientèle, et ça, c'est important pour nous, il fallait faire en sorte de trouver des bateaux qui auraient des capacités plus

importantes en termes de véhicules, camions, en termes de passagers. Et c'est ces éléments-là, évidemment, qui ont motivé la décision de la société et du gouvernement d'aller de l'avant.

Alors, ces bateaux-là, c'est à peu près la même vie utile. On parle de 35, 40 ans. Et l'important aussi à noter par rapport aux nouveaux bateaux qui vont être en opération à Tadoussac, Baie-Sainte-Catherine, c'est que, durant la période estivale, actuellement, pour combler une demande qui est forte, alors on est obligés d'introduire un troisième bateau, alors le Félix-Antoine-Savard vient porter main forte au Jos-Deschênes et au Camille-Imbeau... c'est ça, hein?

Une voix: ...

M. Farrah (Georges): Armand-Imbeau, je m'excuse, alors vient en support. On a trois bateaux durant la période estivale pour combler la demande et même à... des fois, comme je vous disais tantôt, même il y a des périodes, durant les vacances de la construction notamment, où on voit des lignes d'attente qui sont très importantes au niveau de ce service-là.

Alors là, on a profité de l'occasion pour construire deux nouveaux bateaux qui vont être un peu plus que la capacité totale des trois bateaux d'été, parce que les trois bateaux durant l'été, mais, durant le reste de l'année, on est à deux bateaux. Donc, là, on va avoir une capacité un peu plus grande que qu'est-ce qu'on a en été durant toute l'année. Alors, je pense que c'est une amélioration de l'offre qui est sensiblement importante et qui est tout à fait justifiée.

Et, dans notre vision, nous, au niveau de la gestion de notre flotte, qu'est-ce qui est intéressant avec les choix qu'on a faits par rapport à Tadoussac et Matane, ça fait en sorte que les deux bateaux de Tadoussac actuels deviennent disponibles, également. Ce sont des bateaux qui sont en très, très bon état, de très, très bonne capacité également. Et ces deux bateaux-là, à ce moment-là, qu'est-ce qu'on va faire, c'est qu'on va les envoyer à Sorel-Tracy et Saint-Ignace-de-Loyola, alors qu'à Sorel-Tracy, Saint-Ignace-de-Loyola on a, en termes de tendance dans les années futures, une poussée de la demande de façon très importante. Et, je vous dirais, c'est une des poussées les plus importantes, là, dans notre réseau, et notamment au niveau du transport lourd, parce qu'il y a beaucoup d'échanges entre Sorel, Saint-Ignace au niveau transport lourd, notamment au niveau de l'agriculture, au niveau des déchets, ces éléments-là, donc on voit de plus en plus, là, de façon très importante, une demande très importante au niveau du camion.

Et le phénomène actuel, c'est qu'on a deux bateaux, à Sorel, Saint-Ignace-de-Loyola, Mme la Présidente, et on a un bateau qui est âgé de 44 ans, qui est le Catherine... ce n'est pas le Catherine-Legardeur, mais le Lucien-L., et, compte tenu de l'âge du bateau, c'est que sa capacité en port lourd est diminuée, sa structure fait en sorte qu'on ne peut pas embarquer beaucoup de camions dessus, pour des questions de sécurité, évidemment.

Donc, ça fait en sorte qu'alors que vous avez une tendance... une tendance très forte en termes de trafic lourd à Sorel et qu'on a un bateau qui n'a pas la capacité de pouvoir embarquer ces camions-là, donc c'est l'autre bateau qui est à notre disposition qui agit dans ce sens-là, donc on a une opportunité extraordinaire avec, les bateaux de Tadoussac, qui sont construits de façon très solide... et d'ailleurs il y a

beaucoup de camions qui voyagent sur nos bateaux à Tadoussac. Donc, ça fait en sorte que des bateaux de Tadoussac vont s'en aller à Sorel.

Donc, avec trois nouveaux bateaux, on vient de régler, en fin de compte, l'équivalent de cinq bateaux dans notre flotte et répondre évidemment à une demande qui est de plus en plus croissante. Et surtout, qu'est-ce qui anime la Société des traversiers, évidemment, c'est notre mission, évidemment, de satisfaire la clientèle. Donc, avec la confiance que le gouvernement a eue à l'égard de notre plan d'immobilisation, nous serons en mesure, là, de faire en sorte qu'avec ces nouveaux bateaux là on va pouvoir encore améliorer davantage notre service client et pouvoir répondre aussi à la demande croissante au cours des prochaines années.

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

M. MacMillan: Est-ce que...

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

M. Huot: Oui, merci, Mme la Présidente. Ces trois bateaux-là, je ne crois pas que la construction des bateaux en tant que telle est débutée. Juste pour comprendre, est-ce que... parce qu'il y a eu... on sait, dans la campagne fédérale, il y a un enjeu pour nos chantiers maritimes, entre autres. Est-ce que les bateaux seront construits au Québec, au Canada? Est-ce que le... Comment fonctionne le processus d'appel d'offres dans ce domaine-là? Est-ce que c'est particulier? Est-ce qu'on a un... Est-ce qu'il y a des considérations particulières à avoir? Parce que c'est quand même 400 millions d'investissement, il y a des emplois reliés à ça. Donc, comment fonctionne le processus d'appel d'offres pour la construction de ces navires-là?

● (12 heures) ●

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

M. Farrah (Georges): Alors, Georges Farrah, P.D.G. de la STQ. Alors, M. le député, la présentation du projet et la justification du projet de ces trois nouveaux bateaux là, compte tenu que ce sont des investissements de 40 millions et plus, s'inscrit dans la politique des grands projets du gouvernement. Alors donc, il y a tout un processus qui a été mis en branle depuis à peu près un an et demi — c'est très lourd et très pertinent, ce processus-là, en passant, mais très lourd, évidemment — alors, ce processus-là, dans la politique des grands projets, fait en sorte qu'il y a beaucoup, beaucoup de filtres que vous devez... que vous devez passer au travers afin de s'assurer de la justification, de la gestion des risques financiers, la gestion aussi des risques au niveau de la qualité, risques au niveau de la livraison également, tout ça. Donc, on est passés au travers de toute cette politique-là depuis un an et demi, comme je vous disais.

C'est une politique qui se découpe en trois étapes importantes: la première étape a été la présentation du dossier stratégique; la deuxième étape a été le dossier d'affaires initial. Alors, à cette étape-là, on commence à avoir des estimés de coûts un peu plus précis, puis tout ça, pour arriver, en conclusion, à la dernière étape qui est le dossier

d'affaires final, et le dossier d'affaires final, lequel dossier est présenté au gouvernement qui, lui, statue par décret à savoir, oui, si on va de l'avant avec le projet ou non. Parce que les projets ont passé au travers de tout ce processus-là. Alors, le dossier d'affaires final, qui est la dernière étape.

Le dossier essentiellement est terminé, a fait l'objet d'une approbation d'Infrastructure Québec, parce qu'Infrastructure Québec est partie prenante de cette politique des grands projets là, en termes d'évaluation, a fait état aussi... a été... a passé au Conseil du trésor, et là le dossier actuellement chemine au niveau du Conseil exécutif pour une approbation finale, et c'est à ce moment-là que le gouvernement aussi va statuer au niveau des appels d'offres publics, au niveau de l'approvisionnement, pour aller construire ces bateaux-là.

Alors, évidemment, pour nous, en ce qui concerne la Société des traversiers, en termes d'approvisionnement, donc en termes d'appels d'offres publics, on est régis évidemment par les règles d'attribution de contrats du gouvernement, du Conseil du trésor, lesquelles règles sont soumises aussi aux accords que le gouvernement du Québec a signés avec ses partenaires, soit des provinces, alors, entre autres, c'est qu'à ce stade-ci et en ce qui concerne la Société des traversiers du Québec — et là je ne mets pas en cause le gouvernement, parce qu'il n'a pas encore statué relativement au dossier d'affaires final, comme je vous disais — donc, à ce stade-ci, c'est que l'enlèvement relativement à l'approvisionnement serait que les bateaux de Tadoussac... les bateaux de Tadoussac feraient l'objet d'un appel d'offres public pancanadien, en respect de l'accord sur le marché intérieur. Et le bateau de Matane, comme le ministre l'avait déjà annoncé d'ailleurs, ferait l'objet d'un appel d'offres possiblement international, mais qui n'exclut pas le Québec et le Canada, évidemment, pour une question de susciter la concurrence aussi et s'assurer d'une bonne gestion de fonds publics, pour aller chercher évidemment le meilleur prix possible.

Ceci étant dit, moi, je vous parle au niveau de la prérogative de la Société des traversiers du Québec, mais, compte tenu qu'en final et en conclusion, évidemment, c'est le gouvernement qui doit statuer, je pense qu'on doit davantage la décision finale du gouvernement pour en connaître davantage en ce qui concerne l'approvisionnement au niveau de ses navires. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Farrah. Alors, vous avez gardé vos habiletés. M. le député de... de... dites-moi-le pas, de Chapleau.

M. Carrière: Merci. Merci, Mme la Présidente. J'aimerais à mon tour saluer les gens qui sont ici aujourd'hui, M. le ministre, avec toute son équipe, M. Farrah et les gens de la Société des traversiers, mes collègues. En Outaouais... et je veux parler aussi des traversiers, là, à mon tour. En Outaouais, à vraiment une beaucoup plus petite échelle, on a des traversiers dans l'est de la région, dans le comté justement du ministre régional, ils ont... pour traverser en Ontario, ça prend à peu près, quoi? une minute et demie, deux minutes pour traverser, mais c'est un service qui est essentiel. C'est un service privé dans notre coin, mais je peux imaginer, dans des coins comme le comté de ma collègue, l'importance que revêt les traversiers pour, premièrement, transporter les gens, transporter les biens

pour les citoyens qui vivent dans ce secteur. Donc, je crois que la Société des traversiers joue un rôle capital.

M. le ministre, en août dernier, vous avez annoncé, en compagnie de notre collègue de Montmagny-L'Islet, également des maires de Montmagny et de l'île aux Grues, la modernisation du N.M. Grue-des-Îles, avec un investissement de 4,5 millions. N.M., ce n'est pas Norm MacMillan? Je ne sais pas, là. J'ai...

Une voix: ...

M. Carrière: Non, c'est «navire motorisé». C'est une blague! Selon mes recherches...

Une voix: ...

M. Carrière: ...le N.M. Grue-des-Îles a été construit au chantier Turbec, à Sainte-Catherines, en 1981. Donc, le navire va fêter ses 30 ans cette année, puis c'est une construction québécoise, d'après ce que je peux comprendre. Puis il effectue depuis ce temps-là la desserte Montmagny-l'île aux Grues. Puis, comme on sait tous, la population insulaire, c'est le seul moyen de transport qu'ils ont avec le continent. Donc, on me dit qu'il me reste deux minutes, la réponse viendra peut-être à mon deuxième bloc.

Donc, je pense que... puis, je ne sais pas, si vous avez eu, M. le ministre, l'occasion d'aller visiter l'île aux Grues, c'est un coin paradisiaque, tout à fait extraordinaire. Quand on pense à l'île aux Grues, bien, naturellement on pense à Jean-Paul Riopelle. Je ne sais pas si nos collègues ont des peintures de ce célèbre peintre; peut-être que le député de Chomedey aurait une peinture de Riopelle, je ne sais pas. Il y a la fromagerie de l'île aux Grues. Quand on pense à tout le cyclotourisme qui s'y fait, moi, j'imagine le ministre délégué aux Transports faire le tour de l'île aux Grues en vélo, je pense que ce serait un beau voyage pour lui cet été. Donc, je pense que le rôle qu'a joué et joue ce bateau depuis déjà 30 ans est primordial.

J'aimerais savoir de la part du ministre... ou peut-être M. Farrah, là, en quoi consiste... Premièrement, c'est quoi, la raison de la modernisation? Est-ce qu'il y avait un problème majeur avec ce navire, avec ce bateau? Et c'est quoi, les impacts techniques pour les citoyens, s'il y a autant de l'île aux Grues ou de Montmagny à cet effet-là?

La Présidente (Mme Doyer): Je pense que ce serait peut-être préférable d'attendre, je vais vous garder votre minute à l'autre bloc plutôt que d'interrompre, hein, le début. Alors, je vais passer tout de suite à Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Donc, on va continuer, si vous le permettez, M. le ministre. Bon. On était toujours à l'utilisation du fleuve par rapport au projet Romaine, sur l'étude. Bon. Moi, ce que je voudrais savoir, je ne sais pas si c'est M. Meloche, si je peux me permettre, je ne sais pas c'est qui au ministère des Transports. Bon, vous avez donné un mandat à une firme. Je voudrais savoir, bon, quel mandat lui a-t-on donné, à la firme, pour l'implantation éventuellement d'une desserte maritime? Donc, sous quels paramètres... dans lesquels ils ont travaillé, sont lesquels? Est-ce que... Un exemple. Est-ce que les gens sont allés voir les gens du Havre-Saint-Pierre au port de Havre-Saint-Pierre pour discuter... Bon. On sait

qu'on a eu la cession du port de Havre-Saint-Pierre, ça, ce n'est pas un problème, on y a injecté près de 13 millions. Mais est-ce qu'au niveau d'autres infrastructures... je pense, exemple, à des infrastructures au niveau des grues, et tout ça, pour débarquer le matériel, transport maritime via le transport routier, parce qu'il y a quand même quelques kilomètres à faire avant d'avoir accès au chantier Romaine.

Donc, moi, j'aimerais ça, si c'était possible d'avoir, dans un premier temps, une copie du mandat quand on va avoir l'étude, parce que c'est extrêmement important, là.

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

M. MacMillan: Je suis d'accord avec vous, Mme la députée. La compagnie, je ne sais pas si vous le saviez, mais la compagnie vient de Sept-Îles, la compagnie s'appelle CPCCS, de Sept-Îles, qui, en janvier 2011... ça a commencé un peu en retard parce que... je ne sais pas si vous étiez au courant, mais à cause des changements de garde, si vous voulez, aux armateurs, le directeur général et la présidente, le conseil d'administration... M. Farrah, je pense, siège là-dessus, il peut confirmer. Et, depuis ce temps-là, vraiment, depuis janvier que le contrat est donné, et il y a beaucoup de travail qui a été fait, il y a eu un rapport préliminaire, si vous voulez, qui n'a pas été déposé mais que j'ai pu le voir puis discuter avec les gens. Vous ne l'avez pas vu encore, vous allez le voir à la fin, il n'y a pas de problème avec ça. Mais les travaux sont en cours et ils se déroulent selon l'échéancier. M. Meloche va sûrement être capable de vous donner l'échéancier, la question que vous venez de poser, Mme la Présidente, si vous donnez le consentement.

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

● (12 h 10) ●

M. Meloche (André): André Meloche. Alors, je vais me permettre de passer à travers chacune des étapes rapidement parce que... Au départ, c'est certain que, comme dans toute étude, c'est important de recenser, d'aller voir qu'est-ce qui s'est fait ailleurs puis de recenser la documentation. Il y a également une enquête auprès des donneurs d'ordres, qui est importante, si on veut établir... parce que, là, ce qu'il est question, c'est une question d'offre et de demande: est-ce qu'on est capable d'établir quelle va être l'offre de service et est-ce que la demande... est-ce que l'offre est capable de supporter la demande? Alors, il y a une enquête auprès des donneurs d'ordres.

Ensuite de ça, il y a l'identification et caractérisation de la demande. Comme je vous disais, c'est extrêmement important d'aller voir quel genre de demande. Alors, techniquement, il faut confectionner une grille, il faut faire une sélection de marchandises, il faut aller voir quels sont les expéditeurs, et naturellement rédaction et présentation d'un rapport d'étape. Alors, il y a un premier rapport d'étape qui est déposé, qui va faire l'objet d'une analyse par le comité directeur et le comité de suivi. Par la suite, on va procéder à toute la caractérisation de l'offre de services maritimes, je veux dire, quel genre d'offre de services maritimes peut offrir. On va identifier toute la question des origines, destinations, questions d'entreposage, les accès routiers. On va faire une analyse également de la... de la description des travaux à réaliser ou des équipements à installer dans les ports. On va identifier puis caractériser l'ensemble des navires canadiens, parce que, là, quand

on parle de transport de ce type-là, ça prend des navires canadiens. On va adresser toute la question de la logistique, faire des scénarios de consolidation et puis examiner toute la question des coûts reliés.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Si vous permettez, Mme la Présidente, M. Meloche, est-ce qu'on pourrait avoir une copie du mandat qui a été confié à la firme de Sept-Îles?

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, est-ce que vous acceptez que ce soit déposé officiellement à la commission par M. Meloche?

M. MacMillan: C'est une bonne question, on va demander aux experts.

M. Meloche (André): Oui, après une vérification sur, toujours, la question de l'accès à l'information, ce qu'on m'informe, c'est que le devis est public, puis on pourrait le déposer.

M. MacMillan: Bon. Bravo!

Mme Richard (Duplessis): Donc, je peux compter sur vous pour que vous m'acheminiez? Parfait.

La Présidente (Mme Doyer): Aujourd'hui même, M. Meloche, ou ultérieurement, ou vous l'avez en main?

Une voix: Ultérieurement.

M. Meloche (André): Parce qu'il y a des notes sur le document.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait.

Mme Richard (Duplessis): Une dernière question, M. Meloche: Est-ce que vous pourriez me dire, bon, quand... quand l'étude... Parce que je comprends qu'il y a un préliminaire, là, qui a été... que le ministre a eu accès, puis sûrement les fonctionnaires. Mais, l'étude finale, elle va être disponible quand?

La Présidente (Mme Doyer): M. Meloche.

M. Meloche (André): Ce qui est visé comme échéancier actuellement, Mme la Présidente, c'est octobre de cette année.

Mme Richard (Duplessis): Bien, je vous pose une dernière question, et c'est pour ça que j'aurais aimé voir le mandat, puis j'essaie de vous questionner, vous savez, et je vais terminer là-dessus. Je fais... je fais la route, hein, et je prends la 138 régulièrement pour me rendre à Havre-Saint-Pierre, et dernièrement, quand j'ai pris le véhicule de Sept-Îles pour me rendre à Havre-Saint-Pierre, je me suis dit: Oupelâie! j'avais oublié qu'on va sortir le bois du chantier Romaine. Et je vous dirais que, écoutez, c'étaient des convois, là.

J'ai discuté avec les gens de... les différents partenaires, parce qu'on a une scierie à Rivière-Saint-Jean, on

a plusieurs partenaires aussi qui sont impliqués avec les Innus. Et — est-ce que je le dis? — est-ce que vous avez pensé à utiliser le fleuve? Parce que j'ai dit: Écoutez, là, c'est quand même gros, c'est quatre... quatre centrales, donc vous imaginez toute la route qu'on a à construire pour se rendre à Romaine-4. Ils m'ont dit: Oui, on est super... et on serait superintéressés éventuellement d'utiliser le transport maritime. Est-ce que les installations au port de Havre-Saint-Pierre sont adéquates? Moi, je dis oui, mais il faudra quand même... il faut quand même vérifier: Bon, est-ce qu'on est capables d'entreposer le bois, et tout ça?

Et je leur ai demandé: C'est combien de mètres cubes de bois? 700 000 m³ de bois. On me dit — j'ai essayé de le calculer, comme ce n'est pas du transport hors normes, je vous le dis sous toutes réserves, mais c'est à peu près ces chiffres-là, je l'ai fait valider par trois personnes — de 18 000 à 20 000 camions. Pensez-vous qu'on n'aura pas... on n'aura pas fini, là, d'avoir des vans de bois? Quatre, cinq vans, ça, c'est à part de tout ce qui rentre sur le chantier, dans une route 138 qui ne supporte même pas le trafic actuel. Donc, je voulais juste vous lancer ça comme ça, M. Meloche, si ce n'est pas... C'est pour ça que j'aurais voulu voir le mandat. Mais je vous dirais que 700 000 m³ de bois à sortir sur le chantier, c'est des vans sur la route 138, qui ne le supportera pas. Ça fait que je vais attendre de voir le mandat, puis sûrement qu'on aura à se parler. J'ai bien hâte de voir l'étude.

La Présidente (Mme Doyer): Je pense que M. Meloche aurait quelque chose à dire, M. le ministre aussi.

M. MacMillan: Je voulais juste rajouter: C'est bon signe, par exemple. C'est du développement économique, là, ce bois-là qui sort. Tu sais, ça crée des emplois, là. Il faut le mentionner aussi.

Mme Richard (Duplessis): Mais vous... vous me lancez la balle, hein, M. le ministre, je vais la prendre... je vais la prendre.

M. MacMillan: Non, non, mais je ne vous lance pas la balle, là, mais, je veux dire...

Mme Richard (Duplessis): Non, non. Et je vous dis... Non, je vous dis ça de toute façon très amicalement...

La Présidente (Mme Doyer): J'aimerais que vous ne vous commenciez pas à vous interpeller l'un l'autre. Continuez à faire ça, ça va bien aller.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Mais je dis ça en toute amitié au ministre: C'est sûr que c'est un beau développement puis qu'on en est fiers, mais, je vous l'ai dit d'entrée de jeu, on a quand même eu des sommes, près de 50 millions, qu'on n'a pas pu investir, qui étaient pourtant budgétées sur notre réseau. Donc, la 138, vous comprenez que c'est un enjeu majeur dans la région.

Et, si vous me le permettez, mais, écoutez, je vais repasser à d'autres sujets. Je vais aller, moi aussi, au niveau des traversiers. Bon, on sait qu'on a le Camille-Marcoux, on a les deux autres traversiers dans la traverse de Tadoussac, pour un montant de 400 millions de dollars. D'entrée de jeu, tantôt, quand votre collègue vous a posé la question, bon, sur les nouveaux traversiers qui devront être construits,

M. le ministre, vous avez dit: Bon, écoutez, pour le... on avait de l'expertise pour la conception au Québec, on était contents de donner ça à une firme québécoise. Moi, je serais contente aussi si on pouvait donner la construction de ces navires. C'est quand même des sommes importantes, c'est 400 millions, ça fait travailler notre monde chez nous. Je sais que, bon, au niveau de la construction, là, des navires, on a franchi à peu près toutes les étapes. C'est rendu, si je ne m'abuse, au Conseil exécutif, au Conseil des ministres.

Donc, M. le ministre, est-ce qu'à votre niveau, est-ce que vous avez pris une décision, au gouvernement? Quand vous allez lancer les appels d'offres, est-ce qu'ils seront exclusivement réservés au Québec ou qu'on ira à l'international?

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

M. MacMillan: Oui, merci. À cause de l'Accord sur le commerce intérieur, Mme la députée, c'est difficile pour vous dire si on a pris position. On n'a pas pris position encore, mais c'est dans l'intérêt, c'est dans notre intérêt, sur les trois bateaux, qu'il y ait une possibilité qu'il y aurait deux bateaux qui pourraient être construits strictement au Québec. Le plus gros bateau, le Camille-Marcoux, s'il était construit seulement au Québec — et je me répète, là, on n'est pas décidés encore, mais le plus gros des bateaux des trois, Matane... Godbout, là — il coûterait 50 % plus cher. Ça, c'est les experts qui nous ont mis ça, là. Mais on n'est pas rendus là. Les deux... je vous...

Nous, on aimerait beaucoup que, sur les trois bateaux, qu'il y en ait deux qui soient construits au Québec. La décision n'est pas prise encore, on est en train de regarder s'il y a une possibilité. Mais je le répète, le plus gros bateau, celui de Matane, si jamais on le construisait juste au Québec, pour des raisons que, moi, je ne peux répondre, je ne suis pas expert, mais, dans les études qu'on m'a transmises, on pourrait aller jusqu'à... je vais le mettre à 40 %, là, pour être plus «safe», plus cher que si on le ferait juste au Québec. Mais la décision n'est pas prise encore.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la députée.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Mais, si je comprends bien, M. le ministre, dans les deux plus petits bateaux, là il n'y a pas d'écart entre la construction au Québec ou si on va sur des appels d'offres internationaux. Mais, pour le plus gros, est-ce qu'on a des explications, pourquoi les coûts seraient augmentés de 50 %, sur un bateau seulement? Et sur les deux autres? Donc, si on avait un appel d'offres, je vous donne un exemple, au niveau du Québec, pour les trois bateaux, il me semble que plus il y en a, des fois, plus le coût...

M. MacMillan: Ce n'est pas la même expertise, pour commencer. Mais j'ai oublié de vous mentionner que les deux petits bateaux officiellement vont être construits au Canada. Alors, les appels d'offres, les gens au Québec vont pouvoir aller dans les appels d'offres. Alors, le...

La Présidente (Mme Doyer): Et sur la question précise de... de...

Mme Richard (Duplessis): Vous avez dit: Est-ce que c'est une... Je ne pense pas que ce soit une nuance.

Vous avez dit «au Canada», donc ce n'est pas exclusif au Québec.

Mais, M. le ministre, si vous me le permettez, pourquoi, pourquoi n'avoir pas privilégié le Québec? Écoutez, on l'a fait à La Pocatière avec les wagons, on a privilégié une entreprise québécoise. On a de l'expertise au niveau de la construction, ici, navale. C'est des sommes importantes que le Québec ne pourra pas bénéficier pour la construction de ces navires. J'en suis... j'en suis très, très peinée.

M. MacMillan: Vous n'avez pas à être peinée là, je vous ai dit qu'on est en train de le regarder. Et, s'il y a une possibilité qu'on peut... mais, à cause des accords de commerce intérieur, si on n'a pas le droit, on n'a pas le droit, mais, si on peut... on est en train de le regarder, puis je vais être le premier à défendre que la construction et les appels d'offres soient au Québec. Mais il faudra être patient un petit peu, là.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, vous savez que je vais être patiente, mais je vais quand même suivre ce dossier-là de près, parce que le gouvernement libéral l'a fait dans le cas des wagons à La Pocatière, donc je pense que, s'il y a une volonté du gouvernement libéral, on devrait aller de l'avant avec la construction des trois traversiers au Québec.

Dans un autre... Pour une autre question, j'ai vu récemment qu'on avait un traversier tout neuf, celui-ci, c'était pour Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. Bon. C'est au coût, je crois, de 9 millions, si je ne m'abuse. Et, bon, on dit que la mise en service devrait avoir lieu en septembre 2013. On est allés en appel d'offres ici pour ce navire?

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

M. MacMillan: Alors, merci.

La Présidente (Mme Doyer): Le traversier de l'Isle-Verte. Il reste huit minutes... sept minutes au bloc.

M. Farrah (Georges): Alors, Georges Farrah

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. Farrah.
● (12 h 20) ●

M. Farrah (Georges): Merci, Mme la Présidente. Alors, au niveau de ce traversier, l'appel d'offres va être fait sur le marché canadien en respect des accords sur le marché intérieur, au Canada. Ceci étant dit... Et, nous, au niveau de nos appels d'offres, là, de ce niveau-là, c'est tout le temps la même chose.

Mais je dois vous dire que, compte tenu de la grosseur du traversier et du type de traversier, je vous dirais, et par expérience, que les chances que la construction de ce bateau-là soit faite au Québec sont très grandes. On a des chantiers, des chantiers qui sont très compétents. Le type de chantiers qui peuvent construire ce niveau de bateau là, on en a. Je prends, par exemple, le Méridien, à Matane, vous avez Forillon, à Gaspé, Verreault, aux Méchins, qui fait davantage de réparation que de la construction mais qui aurait le potentiel de le faire, le Groupe Océan, à l'île aux Coudres. Donc, à notre point de vue, avec la capacité de construction navale pour ce type de bateau là que nous avons au Québec, les chances sont bonnes.

D'ailleurs, juste un exemple: le Ivan-Quinn, le bateau qui maintenant navigue de Cap-aux-Meules à

l'île d'Entrée, qui était un bateau même un peu plus petit que celui-là quand même, mais nous avons été obligés évidemment d'aller sur le marché canadien en raison des ententes interprovinciales, et c'est Méridien, à Matane, le chantier qui l'a eu, puis on était bien contents, parce que, nous aussi, on a un mandat de développement économique comme société d'État, et, dans la mesure que les retombées sont au Québec, nous en sommes très fiers.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Farrah. Mais vous comprenez que je trouve important qu'on fasse travailler nos entreprises d'ici, et je pense qu'on a une bonne expertise au niveau de la construction navale au Québec. Et il faut quand même souligner ça et faire en sorte le plus possible que ce soit construit au Québec.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Je sais qu'elle a beaucoup de questions...

M. Farrah (Georges): ...vous dire, c'est qu'évidemment la Société des traversiers du Québec, comme société d'État du gouvernement du Québec, doit respecter les règles du Conseil du trésor au niveau des appels d'offres publics. Alors, nous, on ne peut se... on n'a pas la capacité de dérogation, ou quoi que ce soit. Alors, pour tous nos contrats, nous devons respecter les ententes que le gouvernement signe, et c'est dans ce sens-là qu'on y va. Mais je pense qu'on s'entend, et M. le ministre l'a dit tantôt, qu'on fait tout en notre possible pour essayer de favoriser le Québec. Parce qu'il va quand même... ce sont des fonds publics québécois, et il y a une capacité de ce niveau de chantier là, évidemment, très, très, très bonne ici, au Québec.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la députée.

Mme Richard (Duplessis): Merci, M. le ministre, récemment, on a vu, bon, que ce soit autant sur la Rive-Nord que sur la Côte-Sud, des élus, des acteurs socioéconomiques se mobiliser pour demander que la traverse Saint-Siméon—Rivière-du-Loup se fasse sur base annuelle. Et je vous dirais que... Je vais revenir sur d'autres dossiers. On a vu qu'on a, bon, on a des études sur d'autres dessertes à travers le Québec, et je me demandais, dans ce cas-ci — parce que c'est quand même important, la traverse Saint-Siméon—Rivière-du-Loup, il y a beaucoup de gens qui l'empruntent, cette traverse-là; encore une fois, ça vient désengorger notre route 138 — et je me demandais, bon, quelle était l'orientation ministérielle face à cette demande. Parce qu'on a demandé la possibilité d'élaborer un projet pilote pour opérer les services de traversier pendant toute l'année. Quelle est l'orientation ministérielle? Est-ce qu'on a pensé à faire une étude, à regarder toutes les données au niveau de la faisabilité, là, et de la rentabilité également?

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

M. MacMillan: Oui, merci, Mme la Présidente. En vertu du contrat que la Société des traversiers du

Québec verse annuellement, 1 470 000 \$, à une entreprise privée qui opère le service Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, le besoin réel d'une opération de la traverse durant toute l'année ne nous a pas clairement été démontré, Mme la députée. Le navire utilisé pour la traverse n'a jamais été utilisé durant la période hivernale, où des glaces sont présentes, et je le répète, où des glaces sont présentes. Ainsi, la façon dont se manoeuvrerait le navire dans ce type d'environnement est inconnue. De plus, les probabilités que des dommages au navire surviennent sont élevées.

J'ai rencontré dernièrement le maire de Saint-Siméon, M. Tremblay, et le député de Rivière-du-Loup, le 22 mars, d'ailleurs, et nous avons convenu que ce projet avait du potentiel, et que toutes options sont sur la table, et qu'on parle peut-être d'un projet pilote, pas de décision à une solution permanente, alors... et une étude devrait être faite, et nous collaborons avec le milieu pour en arriver à une solution gagnante.

Mme Richard (Duplessis): Est-ce que je peux savoir... Bon, vous avez dit vous avez eu des rencontres, ça fait que je... vous avez été sûrement dû être à même de constater comment les gens, en tout cas, voudraient avoir ce projet pilote. Puis je vous dirais qu'il y a des opinions qui sont partagées quant à la faisabilité par rapport aux glaces, et tout ça. Parce que j'ai lu différents documents, et les gens sont partagés, autant d'autres disent que c'est faisable, d'autres disent que non par rapport aux glaces, etc. Il y a beaucoup d'autres facteurs. Bon, vous dites vous avez rencontré des gens dernièrement, dont le député de Rivière-du-Loup. Je ne sais pas si au départ il était favorable ou pas, là, mais je sais que, des deux côtés, en tout cas, les gens se parlaient. Est-ce que vous vous êtes fixé un échéancier pour... ou vous allez demander une étude ou vous allez aller directement avec un projet pilote? Qu'est-ce...

M. MacMillan: Non, il n'y a pas... À la rencontre, M. Tremblay, qui a quitté, là, la rencontre, qui, eux, vont retourner chez eux, vont parler avec les gens de la CRE, puis vont revenir me voir. Il n'y a pas d'échéancier. Ils vont voir leur projet pilote, s'il y a une étude de faisabilité qui doit se faire, etc. Mais il faut comprendre, là, dans le contexte économique, il faut vraiment regarder la situation, là, en avant de nous, là, avec un... côté économique. Mais, s'il y a moyen, avec les gens du milieu, de trouver une solution qui est gagnante pour ça, on va le faire, Mme la députée. Mais, au moment où on se parle, là, je ne pense pas qu'on pourrait le faire sans regarder sérieusement comment on peut le faire.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, je vais reporter la minute dans le bloc, le prochain bloc, et je vais reconnaître le député de Chapleau.

M. Carrière: Merci, Mme la ministre. J'avais... Je prends les mauvais plis de mon collègue, Mme la Présidente.

Une voix: ...

M. Carrière: Merci. J'avais débuté ma question dans le bloc précédent. Je traitais effectivement, là, du traversier, là, le N. M. Grue-des-Îles, qui fait la navette entre justement l'île aux Grues et Montmagny et... Puis je vais faire, peut-être faire un parallèle, juste un parallèle,

puis je m'en vais d'ouest en est, là, avec celui de l'île aux Coudres et de Saint-Joseph, sur la rive nord. On sait que c'est vraiment un... pour ces régions-là, c'est un développement, c'est du développement touristique, c'est le développement des régions, c'est maintenir des emplois dans chacune de ces régions-là. Donc, c'est des investissements massifs en infrastructures pour justement garder les gens en emploi pendant la crise économique qu'on a vécue. Donc, ma question tantôt, c'était à savoir c'étaient quoi, les raisons de cette modernisation, là, du N. M. Grue-des-Îles. Et, deuxièmement, quels sont les impacts techniques ou les impacts qu'ils peuvent avoir, là, au niveau des citoyens autant de l'île aux Grues que de Montmagny, puis également peut-être faire le parallèle, s'il y a des choses semblables qui se font au niveau, là, du traversier, là, de l'île aux Coudres.

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

M. MacMillan: Mme la Présidente, j'ai eu le plaisir d'annoncer avec le député de Montmagny la rénovation du Norm MacMillan Grue-des-Îles. Comme il était... atteint plus de la moitié de sa vie utile, estimée, ce cas, à à peu près de 50 ans, il était nécessaire d'améliorer les conditions générales du navire pour prolonger sa vie utile de 20 ans, si je ne me trompe pas, et aussi mieux desservir la population.

Le projet comporte des éléments suivants: remplacement du moteur principal, rénovation et modernisation du salon des passagers, la rénovation et la modernisation du quartier d'équipage, l'agrandissement et rénovation de la timonerie — je le dis-tu comme il faut? — timonerie — je m'améliore — allègement du navire afin de maximiser sa charge utile, modification du système du refroidissement de l'eau de mer afin d'éliminer le blocage pour les glaces, remplacement des hélices et renforcement pour les glaces.

Alors, pour plusieurs raisons, premièrement, là, le navire ne répondait plus aux normes en matière de services aux personnes handicapées et aux exigences réglementaires du Transports Canada pour l'entreposage de l'eau potable; deuxièmement, la fiabilité du service est parfois compromise en début et en fin de saison par des problèmes de refroidissement aux moteurs principaux en raison de l'obstruction des prises d'eau de mer; finalement, la qualité du service devrait être améliorée en raison de la croissance de l'achalandage.

Alors, les travaux pourront être augmentés de 40 tonnes métriques, pour un maximum de 130. Cela offrira un meilleur service aux camions lourds; c'est un point qui est important. Alors, je vais demander à M. Farrah d'élaborer un peu sur la rénovation du bateau.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Très brièvement. Je n'ai pas à élaborer, M. le ministre, vous l'avez très, très bien expliqué.

M. MacMillan: Merci.

M. Farrah (Georges): Peut-être juste pour le bénéfice des collègues ici, au salon bleu, c'est que les travaux ont été faits au chantier naval d'Océan, à l'île aux Coudres;

donc, c'est un contrat de 4,2, 4,3 millions de dollars. Donc, nous étions en appel d'offres public, le même... de la même façon, et donc c'est une preuve, là, qui démontre, pour ce type de bateau là, là, les chantiers navals ici, au Québec, sont très, très bien positionnés. Donc, on était très fiers. C'est des bonnes retombées, 4,5 millions à l'île aux Coudres. Ça s'est fait au chantier naval Océan. Je voulais rajouter ça, Mme la Présidente.

● (12 h 30) ●

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Farrah. Alors, M. le député de... J'ai deux mains qui se lèvent.

M. Carrière: Juste une dernière complémentaire, peut-être, là.

La Présidente (Mme Doyer): Une dernière avec vous, et ensuite on passera à votre collègue.

M. Carrière: C'est juste des questions techniques, là, et sûrement que M. Farrah et son équipe pourront répondre. C'est quoi, la capacité de ce bateau au niveau de... soit des camions lourds, etc., au niveau du nombre de gens qui puissent traverser, là? Si vous avez l'information.

La Présidente (Mme Doyer): M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Oui, Georges Farrah. Oui, merci, Mme la Présidente. Alors, en termes de capacité, c'est une quinzaine de voitures, mais, en termes de camions, c'est à peu près trois, parce que qu'est-ce qu'il faut savoir, c'est que c'est la charge utile. Alors, pour des fins de sécurité, on ne peut pas non plus surcharger le bateau. Alors, ça veut dire que, lorsque vous avez trois camions, approximativement, là, dépendamment des camions, disons une bétonnière, trois bétonnières, c'est que vous avez atteint la charge utile maximale du bateau, ce qui fait en sorte que, même si vous avez de l'espace à côté pour des autos, vous ne pouvez embarquer des autos, parce que la charge utile est atteinte, et c'est pour des fins de sécurité.

Alors, qu'est-ce qui se produit habituellement au niveau de l'île-aux-Coudres, c'est qu'on a une planification. Les gens de l'île planifient les traversées dites commerciales, entre guillemets, pour faire en sorte que souvent c'est en dehors de l'horaire, pour ne pas non plus faire en sorte que ça ne dérange la population ou les touristes, et souvent ça peut être même des voyages de nuit, ou quand il y a des bétonnières qui doivent rentrer pour des fins de construction, et tout. Donc, on parle à peu près... donc, la restauration qui vient d'être faite fait en sorte d'accroître quelque peu la charge utile pour justement qu'on augmente la capacité, exemple, de transport lourd, ou davantage de voitures, le cas échéant. Alors, c'est de même que ça fonctionne, là. Et on parle d'une capacité, au niveau de personnes, d'une cinquantaine, à peu près, une cinquantaine de personnes. Évidemment, beaucoup de vélos, parce qu'évidemment c'est une destination qui est très populaire aussi en termes de vélo. Donc, il y a fallu tenir compte de cet élément-là aussi dans la restauration du bateau.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Farrah. Alors, M. le député d'Huntingdon.

M. Billette: Merci beaucoup, Mme la Présidente. C'est un plaisir de vous retrouver. Je veux saluer également

mes collègues députés de Chomedey... Chapleau, excusez-moi, le député de Vanier et également la députée de Duplessis, M. le ministre et M. Farrah, c'est un plaisir de vous retrouver aujourd'hui.

Je veux poursuivre un petit peu, j'ai trouvé très intéressante la conversation qu'avait débutée notre collègue de Duplessis au niveau du traversier qui va rejoindre L'Isle-Verte à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. Vous avez parlé beaucoup de la construction, les retombées économiques au niveau du Québec et du projet pilote pour l'ouvrir à l'année. On sait que ce traversier-là actuellement n'est ouvert que du mois d'avril au mois de novembre, raison, premièrement, climatique, je pense, qui est assez importante. Et vous connaissez très bien la région également, je pense que vous êtes...

Une voix: ...

M. Billette: C'est un traversier que vous connaissez très bien madame...

La Présidente (Mme Doyer): ...L'Isle-Verte, L'Île aux Grues, je suis allée.

M. Billette: Et je... surtout, hier, j'ai appris que vous n'étiez pas dans la Gaspésie mais dans le Bas-Saint-Laurent. Donc, c'est un endroit vraiment magnifique. J'y ai été moi-même. Qui n'a pas vu le phare de L'Isle-Verte? C'est un phare qui a été bâti au début des années 1800, donc c'est le plus vieux phare qu'on retrouve dans l'estuaire du Saint-Laurent. Et c'est une attraction touristique, veux veux pas, c'est un très bel endroit, je pense, à visiter, j'invite tout le monde à y aller au cours de la saison estivale, et c'est à l'entrée de l'estuaire du Saint-Laurent, et d'autant plus, cette année, un incitatif supplémentaire: mon collègue le ministre délégué aux Transports a fait une annonce importante, c'est un nouveau traversier, c'est un nouveau traversier qui va remplacer celui qui est là actuellement.

J'aimerais savoir, Mme la Présidente, dans un premier temps, de la part du ministre... me parle un petit peu de l'annonce, parce que je sais que notre collègue de Duplessis... mais, pour les auditeurs, je pense que c'est important à savoir, et les gens surtout de la région qui utilisent de façon régulière le traversier puissent savoir en quoi consiste l'investissement qui a été annoncé, que M. le ministre a annoncé lui-même voilà quelques semaines.

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

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. Le 4 avril dernier, j'ai eu le plaisir, avec le député de Rivière-du-Loup et M. Farrah, d'annoncer un investissement de 9 millions de dollars pour le remplacement du traversier actuel, le N.M. Richardière. Ce navire fait la traversée de L'Isle-Verte—Notre-Dames-des-Douleurs... actuel, il a 52 ans, les bateaux... le bateau a 52 ans. Le nouveau navire, de type amphidrôme, sera conçu afin de répondre, encore une fois, aux normes d'aujourd'hui de Transports Canada. Et on voit qu'à chaque fois qu'on parle d'un nouveau bateau, c'est à cause qu'on doit suivre les normes du Transports Canada. Et vous remarquez que ça fait une cinquantaine d'années... à peu près tous les bateaux, 35 à 50 ans que les bateaux de la Société des traversiers du Québec... Alors, ils avaient besoin d'un investissement, vraiment on devait

moderniser la... bien, pas la Société des traversiers, mais la flotte des bateaux. Le nouveau navire, sa capacité, elle va atteindre 70 passagers, 12 automobiles et 20 bicyclettes. Sa charge utile sera également plus grande afin de mieux répondre aux demandes. Ce traversier sera aussi plus fiable, et ses coûts de maintenance seront réduits. Évidemment, les équipements seront mieux adaptés aux besoins de service, en plus de prolonger la saison d'opération. Ça, c'est important pour les gens qui peuvent se servir du service. Et, grâce à une vitesse accrue, qui pourra atteindre 11 noeuds, il sera possible d'augmenter le nombre de traversées aller-retour offertes par marée, c'est un autre point qui est important.

Les appels d'offres, Mme la Présidente, seront lancés bientôt, et on connaîtra le chantier retenu d'ici la fin de l'automne. Évidemment, je souhaite ardemment qu'un chantier naval du Québec soit retenu. Et je vais laisser à mon ami Georges continuer pour voir s'il a de l'information pour le monsieur, le député, la technique... la technique du bateau.

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

M. Farrah (Georges): Mme la Présidente, Georges Farrah. Peut-être un élément... un élément que voulais soulever également, c'est l'aspect environnemental, le respect de l'environnement. Donc, à la Société des traversiers, évidemment, en terme de développement durable, c'est un élément très important. Évidemment, on a un plan d'action en développement durable, et la construction de ce nouveau bateau là s'inscrit dans cette vision-là, avec, pour une première en Amérique du Nord, même, on pense, mondiale, où que ce bateau-là va avoir une propulsion hybride, soit électrique et diesel, donc avec des batteries. Et donc ça fait en sorte qu'on va... en terme d'émissions de gaz à effets de serre, il y a une réduction considérable. Et, à partir du moment... et on pense que c'est à peu près 30 % ou 40 % des traversées qui pourront être faites de façon électrique, donc c'est tout à fait important. Et c'est une vision d'avenir, parce qu'en fait c'est que, plus que la technologie va se développer en terme de batterie, ses capacités d'autonomie, on pourrait penser, un jour, que le bateau pourrait traverser peut-être de façon continue, électrique seulement.

Alors donc, on s'est servi de ce prototype-là parce que le modèle du bateau, la grosseur du bateau faisaient en sorte qu'on pouvait développer ce concept-là... et d'ailleurs qui est développé... qui a été développé avec une firme, ici, de Québec, avec Techsol, qui est une firme québécoise, ici, sur la rue Saint-Joseph, d'ailleurs qui performe extrêmement bien dans le domaine maritime. Donc, c'est un volet très intéressant, un volet vert, là, que nous avons intégré au niveau de la construction du bateau avec ce type de propulsion là.

Vous faisiez état tantôt, M. le ministre, au niveau des appels d'offres publics, je peux vous dire qu'à l'interne on m'avise, chez nous, là, qu'on devrait être en mesure d'aller en appels d'offres publics au cours des prochains jours, avant la fin du mois d'avril au plus tard, et faire en sorte qu'un chantier sera choisi approximativement au mois de septembre, début octobre, pour débiter la construction du bateau. Et, tel qu'avait été soulevé par la députée de Duplessis, on pense que le bateau pourrait être opérationnel au printemps 2013. Donc, cette année encore, avec La Richardière, un bateau de 52 ans, comme le ministre mentionnait, l'an prochain aussi, mais dans deux ans on

aura le nouveau bateau qui remplacera La Richardière à l'Isle-Verte.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Farrah. Alors, est-ce que j'ai un collègue qui a une intervention?

M. Billette: Juste un petit commentaire. Je veux dire, je trouve ça intéressant. Premièrement, comme adjoint parlementaire à l'environnement, c'est la première fois que j'entends parler... Un bateau avec moteur hybride, je pense que c'est le premier en Amérique du Nord, je crois. Je crois que ça vaut la peine d'être souligné, je veux dire, c'est la première fois... On parle beaucoup des autos hybrides, vous avez parlé même des bateaux électriques éventuellement, même, la politique d'auto électrique a été déposée. Puis, je suis content d'entendre ça, parce qu'avec la filière, je pense, électrique qu'on se prépare à développer... je pense qu'on pense souvent à l'auto électrique, mais, le bateau électrique, je pense que c'est la première fois qu'on entendait parler... qui va venir. On est maintenant... on va maintenant avoir un bateau hybride. Donc, je pense que ça va être tout à l'honneur des gens de l'Isle-Verte et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, pouvoir avoir, au printemps 2013, leur nouveau traversier.

Je vais laisser la parole à mon collègue de Vanier, Mme la Présidente.

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

● (12 h 40) ●

M. Huot: Merci, merci, Mme la Présidente. Je vais rester dans le sujet, parce que je vais vouloir parler de lutte aux gaz à effet de serre. J'en ai parlé avec le ministre des Transports au nom du député de Chomedey, entre autres, n'est-ce pas, au nom des collègues. Je voulais... On disait, on rappelait que le Québec s'est fixé un objectif assez ambitieux il n'y a pas tellement longtemps, quand on a annoncé une cible de réduction des gaz à effet de serre de 20 % par rapport à la cible de 1990, par rapport à l'année de référence, 1990. Donc, c'est un plan assez ambitieux, et on avait déjà publié un plan d'action sur les changements climatiques, aussi.

Bon, avec la Loi sur le développement durable, tout le monde... on demande à tous les ministères, tous les organismes de faire un effort dans la lutte aux changements climatiques. Et le ministère des Transports, entre autres, est touché par ça, parce qu'on le répète souvent, le secteur transports, dans nos émissions de gaz à effet de serre, ça représente 40 % de nos GES au Québec. Donc, l'effort est principalement là à faire, dans le domaine des transports.

Avec mon député de... mon collègue le député de Huntingdon parlait du plan d'action sur les véhicules électriques; oui, c'est une façon. Il y a le transport en commun aussi. On en a parlé avec le ministre des Transports, de la question du transport en commun, beaucoup. On en avait parlé avec le ministre de l'Environnement également. Et il y a un rôle à jouer de la part des entreprises aussi, des entreprises privées, dans leur... les modes de transport qui sont utilisés, par exemple.

J'ai fait une annonce la semaine dernière, même au début de la semaine, lundi, au nom du ministre du Développement économique pour une façon... une nouvelle

façon que le Centre de recherche industrielle du Québec est en train de développer pour le captage de CO₂ avec algues, des choses comme ça. C'est assez avant-gardiste, et il y avait quelqu'un, un représentant de l'Aluminerie Alouette qui était là, parce qu'ils sont partenaires du projet. Si je ne me trompe pas, c'est dans le comté de la députée de Duplessis, même. Donc, un des patrons d'Alouette était là, et eux autres disaient que, pour leurs transports, récemment ils ont pris un virage: au lieu d'utiliser la route, transport par camion, ils ont contracté avec une entreprise, et ça se fait par barge maintenant, donc ils sauvent un peu d'argent, ce n'était pas nécessairement le premier objectif, mais c'est en termes d'émissions de GES que l'entreprise émet par... à cause de ses transports, ils ont sauvé des milliers de tonnes de GES annuellement en faisant ça.

Donc, c'est ce type d'initiative là qui est encouragé, et le ministère des Transports a mis sur pied, a créé un programme, le Programme d'aide visant la réduction et l'évitement des émissions de gaz à effet de serre, PAREGES, dans le jargon ministériel qui est utilisé, pour viser l'implantation de projets intermodaux dans le transport de marchandises, ça peut être maritime, ça peut être ferroviaire. Donc, on vise évidemment à diminuer la quantité de GES qu'on va émettre, au Québec.

Donc, je sais qu'on en a parlé un petit peu, là, ce matin, mais je vais vouloir entendre un peu le ministre sur cette question-là, parce qu'avec ça on vise une réduction de 80 000 tonnes, ce qui est quand même assez significatif. Donc, j'aimerais entendre du ministre comment le ministère des Transports compte atteindre cet objectif-là qui était en lien avec le plan d'action, l'action 8 du plan d'action sur les changements climatiques du gouvernement, le document qu'on a appelé *Le Québec et les changements climatiques — Un défi pour l'avenir*. Donc, j'aimerais entendre le ministre sur cette question-là, s'il vous plaît.

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

M. MacMillan: Ah, madame! Je n'aurai pas assez le temps de tout faire une bonne réponse, mais quand même...

La Présidente (Mme Doyer): Vous continuerez à l'autre bloc.

M. MacMillan: ...on va essayer de... Je remercie le député de sa question. Et, au début, nous avons mentionné que c'est un peu... le PAREGES a commencé en mai 2008, M. le député, et il y a 60 millions de budget. L'objectif, c'était de 80 000 tonnes. Avec 25 % du budget qui a été engagé, 14 millions, 90 % de la cible est atteinte. Juste cette année, il y a un projet, Arbec, accordé en 2010-2011, 3 millions qui a été accordé... un potentiel, M. le député, de 10 000 tonnes de gaz à effet de serre, à un centre de transbordement d'Arbec sur le réseau ArcelorMittal, au nord de Port-Cartier.

Une voix: ...

M. MacMillan: Dans le comté... C'est dans votre comté, madame, c'est vrai. Je n'ai pas... On ne se sert pas de ça, mais je viens d'y penser, c'est votre... c'est votre comté. Alors, c'est une bonne nouvelle, un investissement de

3 millions. Alors... et j'ai une liste, là, je ne vais pas prendre le trois minutes, mais j'ai une liste, qu'on pourrait déposer, de tous les projets qui sont soit démarrés, ou terminés, ou engagés cette année.

Juste un exemple, Aluminerie Alouette, dont j'ai eu la chance de participer à l'annonce, là, au démarrage; la compagnie d'Arrimage Saint-Laurent, Traversée... chez nous, dans l'Outaouais, Termont Montréal, Emballages Smurfit-Stone Canada, Les Grains lac Supérieur, Canadian Steamship Lines, Produits chimiques Kruger, Rio Tinto Alcan, les Produits forestiers Arbec, je l'ai mentionné tantôt, Tembec, au Témiscamingue, Kruger, à Montréal, Norampac, dans Saguenay—Lac-Saint-Jean.

Alors, on peut dire que le programme est un succès, et ça va sûrement continuer, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. le ministre. On va passer à Mme la députée de Duplessis pour votre dernier bloc de 19 minutes.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Toujours dans les... on reste toujours sur le maritime, mais toujours dans les dessertes maritimes. Récemment, M. le ministre, je crois que vous avez rencontré la mairesse de Port-Cartier, Mme Méthot, qui vous a demandé de regarder si éventuellement il pourrait y avoir une traverse de la Rive-Sud via la Côte-Nord. On avait déjà... en tout cas, par le passé, certains élus l'avaient demandé, entre autres, quand on a eu des ruptures, à plusieurs occasions, de notre 138, on se disait: Bon, si on avait un lien maritime, exemple, Sept-Îles—Matane, même, moi, avec mon collègue de Matane, on trouvait peut-être que c'était une idée intéressante, tout au moins qu'elle méritait d'être regardée.

Et j'avais vu récemment qu'on disait qu'on étudiait la possibilité, peut-être, d'implanter une telle desserte. Faudrait-il faire des études? Quand j'ai rencontré M. Bérubé, du ministère des Transports, en région, je lui ai demandé si le ministère des Transports avait été mandaté, il semblait dire que oui, mais on n'avait pas mis nécessairement... Bon, la Société des traversiers du Québec, on ne leur avait pas demandé leur apport ni leur collaboration dans une telle étude. Moi, je voulais juste savoir, M. le ministre, quelles ont été les discussions. Est-ce que vous pensez qu'éventuellement on peut aller de l'avant avec une étude plus approfondie? Comment vous voyez ça?

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

M. MacMillan: Je vous dirais, Mme la Présidente, madame... je n'ai pas rencontré la mairesse ou le maire de Port-Cartier sur ce sujet-là. Je l'ai rencontré l'an passé, quand j'ai fait la 138 au complet. Et je dois vous dire... je ne m'avancerai pas, parce qu'on vient de recevoir une lettre, par exemple, de la part de Mme la maire... je ne sais pas si elle dire la mairesse ou le maire, mais, en tout cas, Mme la mairesse Port-Cartier, et on va sûrement regarder ça. Si vous voulez, Mme la députée, on pourrait la rencontrer ensemble n'importe quel temps, d'ici la fin de la session, pour en discuter, faire un début, de regarder la possibilité. Je ne pourrai pas vraiment aller plus loin parce que je ne suis pas au courant plus qu'il faut dans le dossier.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la députée.

Mme Richard (Duplessis): Je suis toujours...

M. MacMillan: ...contacter mon bureau pour qu'on puisse la rencontrer?

Mme Richard (Duplessis): Absolument. Je serai disponible. C'est avec plaisir que je participerai à cette rencontre. Merci de votre ouverture.

Je voudrais terminer tout ce qui concerne les traverses au Québec. Malheureusement, je ne termine pas sur une bonne note, parce que, ce soir, à minuit, on aura à faire face à la grève à la Société des traversiers du Québec. Et vous savez, Mme la Présidente, comment c'est important, les services de traversiers au Québec. Je pense également, bon, on n'aura pas de services essentiels pour Sorel-Tracy, Québec-Lévis. Chez nous, sur la Côte-Nord, bon, il a fallu se tourner au niveau des services essentiels pour venir bonifier, si on veut, l'offre de services, parce qu'on le sait, Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac, c'est essentiel, puis c'est le congé pascal.

Donc, je voudrais juste demander à M. Farrah: est-ce que vous pensez que, bon, les négociations vont reprendre? Parce que c'est quand même dans une période importante, les gens vont quitter pour le congé pascal, et on sait combien c'est important, les traverses au Québec.

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

● (12 h 50) ●

M. MacMillan: Je suis content... Je voudrais juste signaler que la grève, c'est depuis minuit, ça va jusqu'à minuit ce soir, ce n'est pas demain, c'est aujourd'hui. C'est juste pour, en cas, vraiment... on est vraiment conscients, Mme la députée. Effectivement, le Syndicat canadien des officiers de marine ont déposé un avis de grève de 24 heures. Il y a eu... je dois vous dire que, depuis mars 2010, il y a eu sept rencontres, incluant la rencontre d'hier. La Société des traversiers du Québec, hier, par les gens qui s'occupent de ça, ont essayé une dernière fois de pouvoir essayer de venir à une entente avec des gens-là.

J'aimerais vous dire que... important, qu'est-ce que je vais vous dire, là, parce que la Société des traversiers a déjà renouvelé toutes ses conventions collectives jusqu'en 2013 à l'intérieur du cadre monétaire et convenu par le gouvernement et le secteur public. Alors, tous les gens qui travaillent à la Société des traversiers du Québec, à part d'un groupe, les officiers de marine marchande, ont signé l'entente. Alors, c'est difficile de pouvoir balancer, mais on veut, nous... Écoutez, on voudrait que ce soit signé. Mais là on a demandé aux Services... pas moi, mais la Société de traversiers ont demandé aux Services essentiels... et alors ils ont décidé de maintenir une desserte à Tadoussac, l'île aux Coudres ainsi qu'un voyage entre Matane et Baie-Comeau, et je tiens à rappeler qu'à la traverse de l'île aux Coudres des équipes seront disponibles en tout temps pour des urgences médicales. Alors, on va laisser la chance... J'espère qu'ils vont continuer. Je ne sais pas si M. Farrah a des choses à ajouter. Je vais... Mme la Présidente, si vous voulez...

La Présidente (Mme Doyer): M. Farrah, très court, si vous êtes capable.

M. Farrah (Georges): Très brièvement. Moi, je veux simplement vous dire qu'effectivement, nous, on

doit oeuvrer à l'intérieur du cadre budgétaire du gouvernement parce qu'on est tributaires d'une subvention gouvernementale, puis on est quand même aussi sous l'obligation de la loi n° 100. Donc, moi, la seule affaire que je peux vous dire, c'est que... J'ai participé, même personnellement, hier matin... on était en conciliation au ministère du Travail. On met tout en notre possible pour faire en sorte d'arriver à un règlement. Donc, la porte est toujours ouverte, à l'intérieur du cadre budgétaire dans lequel on est, et on souhaite, nous aussi, un règlement le plus rapidement possible pour faire en sorte que notre offre de services soit maintenue, parce qu'il y a des services essentiels, comme vous l'avez dit.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. Farrah. Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Écoutez, je sais qu'il ne nous reste pas beaucoup de temps, mais il y a un dossier qui est extrêmement important dans le dossier maritime, c'est la desserte maritime en Basse-Côte-Nord.

Malheureusement, je vous l'ai dit, il y a une façon de faire. Moi, j'ai déjà été critique au transports maritime, c'était facile de retrouver les documents, en tout cas, avec les cahiers des crédits, c'est un peu plus difficile cette année. Et, bon, c'est sûr que c'est toujours un dossier qui m'intéresse, je sais que, bon, la Bella Desgagnés, le nouveau bateau, est en construction en Croatie, on a connu des problèmes, donc sa mise en service est reportée, si je ne m'abuse, en 2012. Mais ce que j'aimerais savoir, parce que, moi, quand j'avais ce dossier-là, je sais qu'on a eu, bon, beaucoup de décrets, on a eu 18 ou 20 addenda au contrat, un moment donné, c'était pour 15 ans, c'était pour 10 ans, c'était assez difficile à suivre.

J'aimerais... je ne le sais pas, là, qui... qui dans le... Je sais que... M. le ministre, en tout cas, si vous permettez à un de vos fonctionnaires, moi, je vous donne le consentement tout de suite, immédiatement, parce que j'aimerais savoir, dans un premier temps, la durée du contrat, j'aimerais savoir, bon, le montant de la desserte maritime, tout ce qui s'est passé, aussi, bon, parce qu'on le sait, la Croatie voulait rejoindre l'Union européenne, ça a causé beaucoup de problèmes au niveau de la construction de la Bella Desgagnés, donc j'aimerais vraiment terminer sur ce dossier, mais qui est extrêmement important, là, pour la suite des choses.

La Présidente (Mme Doyer): Merci...

Mme Richard (Duplessis): Et à quel coût, là?

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre. M. Meloche, je crois que... Bon, c'est M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Oui, merci, Mme la Présidente. Alors, Mme la députée, dans un premier temps, le contrat... le nouveau contrat qui a été signé prend fin en 2021, O.K., prend fin en 2021. Le niveau de subventions, approximativement, est de 10 millions par année, O.K., avec des clauses d'indexation, vous comprendrez bien, là, au cours des années. L'autre élément, c'est que, par rapport au dossier de la Bella Desgagnés, qui est le nouveau bateau qui devait normalement entrer en fonctions le 1er avril

dernier, donc, pour des raisons... des raisons... pour des raisons de délai, comme vous avez dit, au chantier naval en Croatie, le bateau n'a pu être livré l'automne passé, comme ça aurait dû être le cas. Parce que, vous savez, un bateau de ce type-là, aussi, c'est qu'à partir du moment qu'il arrive ici, ou qu'il est mis en opération, c'est qu'il y a une période de rodage. Alors, vous avez une période de cinq, six mois nécessairement pour faire en sorte de bien le roder, ce sont des nouveaux équipements, puis tout ça.

Donc, compte tenu de ces problèmes-là, l'opérateur, donc le Groupe Desgagnés, a convenu avec le chantier naval que le bateau, le nouveau bateau Bella Desgagnés, devrait être livré au mois de septembre prochain, faire en sorte qu'avec le rodage, parce qu'il y a une période de rodage, on doit prendre pour acquis que le nouveau bateau sera en opération de façon continue et permanente à partir du 1er avril 2012. Donc, en conséquence, c'est un délai d'une année complète, et il y avait déjà une clause qui était incluse au contrat qui pouvait prévoir un délai, et on s'est servi de cette clause-là pour faire en sorte qu'on puisse autoriser l'extension. Et, entre autres choses, les conséquences, aussi, au niveau du milieu, par rapport que c'est le Nordik Express qui est encore en opération, c'est qu'au niveau des tarifs... les tarifs ont été gelés pour toute l'année, parce que c'est une clause de pénalité envers Groupe Desgagnés si le bateau, le nouveau bateau n'était pas en opération.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la députée.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Bon. Vous avez dit: Le contrat se termine en 2021, c'est 10 millions par année. Êtes-vous capable de nous donner... on est-u capables d'avoir le contrat? Parce que, je ne me souviens pas, parce qu'il y a eu tellement de prolongations, qu'on a prolongé pour deux ans, là, et, moi, je... C'est à partir de quand qu'on a renouvelé le dernier contrat, c'est-u 2006, 2009?

M. Farrah (Georges): En fait, c'est que le contrat avait été renouvelé à peu près pour 13 ans, parce qu'il y avait eu des addenda pour les trois premières années, parce que, là, il y avait eu négociations sur le nouveau bateau, ça a pris un certain temps. Donc, il y avait eu une période, une période, je dirais, de trois ans pour faire en sorte de clarifier le nouveau bateau. Donc, le contrat, le nouveau contrat, là, officiellement, pour une période de 10 ans, est effectif, si vous me permettez l'expression, à partir du 1er avril... non, 2011, jusqu'en 2021, qui fait cette période de 10 ans là. Excusez, Mme la Présidente.

Mme Richard (Duplessis): ...est-ce que c'est possible d'avoir ça public ou...

M. Farrah (Georges): ...des fins, parce qu'évidemment c'est un transporteur privé, là. Si, évidemment on... On va faire des vérifications, puis si on peut le faire, que c'est un document public, si c'est un document public, écoutez, on va faire en sorte d'être très transparents.

Mme Richard (Duplessis): D'accord.

M. Farrah (Georges): Alors, sujet à vérification, et on vous le fera parvenir.

Mme Richard (Duplessis): O.K. Parce que c'est quand même 100 millions, là, à échéance.

M. Farrah (Georges): Non, c'est de l'argent, il n'y a pas de doute.

Mme Richard (Duplessis): Vous savez que, M. Farrah, que, cette année, malheureusement, bon, on a notre 138 qui est très achalandée et qui est dans un état pitoyable, on a la Basse-Côte-Nord où on n'a pas... certains villages ne sont pas reliés par le réseau routier. Et, Mme la Présidente, l'hiver, les gens doivent se déplacer d'un village à l'autre en motoneige, c'est ce qu'on appelle la route blanche. On a eu une bonne tempête de neige ces jours-ci, mais malheureusement, en Basse-Côte et un peu partout, que ce soit pour les sports d'hiver, on n'a pas eu tellement de neige et on a dû prolonger la desserte maritime en Basse-Côte, si je ne m'abuse, c'est de quelques semaines.

J'aimerais, en tout cas, que vous me disiez le nombre de semaines exact qu'on l'a prolongé, à quel coût également, et si, au ministère des Transports, on s'est interrogés. Parce que je vous dirais qu'on l'avait vécu l'an passé, on l'a vécu cette année, le fait qu'il n'y ait pas eu de neige fait en sorte que, bon, la route blanche n'est pas praticable. Et c'est sûr que, cette année, bravo, parce qu'on y a répondu assez tôt, à la demande des citoyens de la Basse-côte. Ils sont déjà tellement isolés, je veux dire, au niveau géographique, par rapport au peu d'infrastructures qu'ils ont, que ce soit routières, aériennes, et tout ça, là, c'est extrêmement difficile pour eux.

Est-ce que le ministère s'est interrogé pour... l'année prochaine, exemple, si on... on devait avoir un hiver semblable à celui-ci, est-ce qu'on sera capables facilement? Parce que, là, il a fallu probablement, c'est pour ça que je vous le demande, négocier avec le Groupe Desgagnés pour que le Relais Nordik, bon, quelques semaines de plus, ça a coûté de l'argent, mais est-ce qu'on le prévoit là que ça se fasse automatiquement? Parce que je sais qu'il y a eu des discussions pendant quelques semaines, ce qui a fait en sorte que ces gens-là se sont retrouvés isolés, là, vraiment, là, complètement.

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

M. Farrah (Georges): Mme la Présidente. Oui, effectivement. Et moi-même, personnellement, venant des Îles-de-la-Madeleine, la notion d'isolé, d'isolement, évidemment je la comprends très, très bien, et d'ailleurs le ministre également. On a eu à discuter à certains moments données là-dessus. Évidemment, parce que c'était une première, hein, vous l'avez évoqué, que la route blanche... on ne pouvait pas prévoir, nous, qu'il y aurait un service pratiquement à l'année. Alors, on suppose, c'est peut-être les changements climatiques. Mais définitivement qu'on a été pris quelque peu de court, et ça, en toute franchise.

Mais vous devez reconnaître, puis vous l'avez fait aussi, et je l'apprécie, qu'on s'est virés de bord très rapidement pour faire en sorte que ces gens-là aient une extension de service jusqu'au 12 mars.

Alors, la desserte, de mémoire, se termine vers le début janvier, en tout cas si vous... peut-être, vous me corrigerez, parce que c'est votre coin de pays, vous le connaissez mieux que moi. Alors, nous, on a fait en sorte

de négocier avec le Groupe Desgagnés pour premièrement savoir jusqu'à quel moment qu'ils pouvaient justement opérer le bateau, et on est arrêtés le 12 de mars parce que le Relais Nordik devait aller en cale sèche pour des réparations. Alors, ça a coûté aux alentours de 1,3 million de dollars additionnels au contrat. Et je vous dirais que nous sommes en train d'analyser la situation, et, compte tenu qu'il y a des fortes probabilités que la même situation perdue avec l'adoucissement du climat et donc qu'il n'y ait pas de route blanche, alors, nous, on va faire en sorte de s'assurer que, si la situation qu'on a eue cette année est présente l'an prochain, alors on va faire en sorte d'agir avec célérité. Et on est déjà...

Là, l'important aussi pour nous, c'est qu'avant d'autoriser de façon permanente, c'est qu'il faut s'asseoir aussi, parce que c'est des fonds publics, vous comprenez bien, il faut s'asseoir aussi avec le transporteur pour justement s'assurer de négocier l'extension du contrat en respectant les objectifs de chacun, et c'est dans cet esprit-là, mais avec beaucoup d'ouverture.

Parce que la mission de la Société des traversiers du Québec, évidemment c'est une mission aussi de désenclavement, donc il y a une obligation de notre part, et on est très préoccupés par cette situation. Et, comme l'a fait cette année, on va continuer à gérer ainsi, mais évidemment, à ce moment-là, il y aura un ajout au budget, parce que le contrat qui a été négocié pour 10 ans avec le Groupe Desgagnés évidemment ne comprenait pas une desserte hivernale, parce qu'à ce moment-là c'était inimaginable, vous comprenez? Donc, ce sera un ajout au contrat. Il y aura probablement un addenda, et à ce moment-là on aura une garantie qu'à chaque année que la situation se présente on pourra opérer le bateau durant la période hivernale.

● (13 heures) ●

La Présidente (Mme Doyer): Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Parce que ce que je comprends, 1,3 million, c'était quand même très dispendieux pour la durée, là. Si on regarde que c'est 10 millions par année, là, sur une base annuelle. En tout cas, on pourra se questionner, là, mais ce n'est pas sur ça...

M. Farrah (Georges): Mme la Présidente, si vous permettez. Je vous dirais, Mme la députée, qu'on a eu... je pense qu'on a eu une négociation quand même très serrée, parce que, quand on regarde le contrat, là, et c'est à titre comparatif, là. Puis je vous dirais que la moyenne des voyages, là, durant l'été, en termes de coûts, relativement au contrat et à la subvention gouvernementale, c'est peut-être une moyenne de 35 000 \$, 38 000 \$ du voyage, alors qu'à 1,3 million on a réduit ça, dans notre négociation, à une moyenne d'environ 24 000 \$, 25 000 \$ du voyage. Donc, je vous dirais, là, que, quand même, quand on analyse dans son ensemble, là, puis qu'on regarde les enjeux, je vous dirais que c'est une négociation qui a été faite de façon... qui s'inscrit, je pense, dans une bonne gestion de fonds publics, sans prétention.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Peut-être question courte, répondre courte...

Mme Richard (Duplessis): Bah! écoutez...

La Présidente (Mme Doyer): ...il vous reste un peu plus de deux minutes.

Mme Richard (Duplessis): ...on, je n'aurai malheureusement pas assez de temps pour en... je voulais aborder toute la cession des ports, mais je n'aurai pas le temps.

Juste pour revenir pour la desserte, c'était la question que je posais comme ça, 1,3 million c'est sûr que ça frappe, mais, quand vous l'expliquez comme ça, on peut somme toute dire que, bon, vous avez fait une bonne négociation, mais c'est sûr qu'il faudra voir. Moi, ce que j'espère, en tout cas, c'est que vraiment vous y portiez une attention, parce que vous savez qu'avec les changements climatiques ça risque de nous rattraper encore l'année prochaine.

Moi, je veux remercier le ministre, je veux remercier les fonctionnaires également qui l'ont accompagné, M. Farrah et M. Meloche, je vais les nommer parce que je les connais pour avoir travaillé plusieurs dossiers avec eux. Vous savez qu'il restait plusieurs dossiers, que malheureusement on n'a pas eu le temps d'aborder, parce que l'industrie maritime, c'était extrêmement important au Québec. Et, bon, j'aurais bien eu d'autres questions, mais on se retrouvera l'an prochain, où on essaiera de négocier pour un peu plus de temps. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Doyer): Il vous restait deux minutes, 1 min 30.

Mme Richard (Duplessis): ...s'il me reste deux minutes, on pourra peut-être y aller. Je voulais savoir...

La Présidente (Mme Doyer): 1 min 30.

Mme Richard (Duplessis): ...par rapport à toute la cession des ports, où c'en est rendu. On avait quand même 38 infrastructures portuaires qui étaient visées par le programme. Là, on comprend que c'est le programme du fédéral, puis on avait la classification, également, de certains ports, là, et le fédéral en avait conservé la priorité... la propriété, je m'excuse. Exemple: des ports commerciaux comme Baie-Comeau, Gaspé, Gros-Cacouana et Matane, puis on avait procédé à la cession dans d'autres. En tout cas, moi, j'en ai bénéficié chez moi, à Havre-Saint-Pierre, là, dans mon comté. Mais je voulais savoir: Où le processus en est rendu, combien en reste-t-il?

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la députée. M. Meloche.

M. Meloche (André): Oui. C'est une... effectivement, c'est un dossier qui suit son cours. Je rappellerai... je me permettrai de rappeler que, Mme la Présidente, que l'objectif n'est pas nécessairement la cession des ports, mais de s'assurer que, s'il y a cession, les conditions soient favorables, puis ça a été le cas à Havre-Saint-Pierre après de multiples négociations.

Actuellement, les dossiers qui sont sur la table et pour lesquels on pourrait voir un dénouement lors de la prochaine année, le quai de Pointe-au-Pic et de Cap-à-l'Aigle, pour lesquels c'est à toutes fins pratiques terminé. Encore là, la question qui est toujours la même, une question environnementale; et possiblement Tadoussac aussi pour lequel on pourrait voir un dénouement cette année. Mais

il faut comprendre que la position de Transports Canada dans la cession...

La Présidente (Mme Doyer): C'est terminé, M. Meloche. Je ne sais pas si votre ministre veut que vous continuiez la réponse.

M. MacMillan: Je pense que oui, c'est important. Allez-y.

La Présidente (Mme Doyer): C'est quand même intéressant, je trouve, pour...

M. MacMillan: Non, non, il n'y a pas de problème. Il y a juste une chose que j'aimerais, avant. Quand vous parlez de temps, madame, moi, je n'ai pas d'expérience là-dedans, mais je pensais que c'est vous autres qui a demandé le nombre d'heures de négociation pour...

La Présidente (Mme Doyer): ...négociation entre les deux bureaux de leader...

M. MacMillan: Ah bon! Alors, l'année prochaine, demandez-en plus, ça va me faire plaisir. J'ai eu du plaisir à parler avec vous.

Mme Richard (Duplessis): Je peux rajouter, si le ministre me le permet. Vous savez, bon, l'an passé, on avait eu moins de temps. J'ai repris le dossier du transport maritime et j'ai demandé deux heures, et mon leader me l'a accordé, ce que j'étais extrêmement contente.

M. MacMillan: ...laisser aux gens que c'est moi qui ne voulais pas discuter, là.

Mme Richard (Duplessis): Non.

M. MacMillan: Parce que, moi, je pourrais faire ça toute la journée, si vous voulez.

La Présidente (Mme Doyer): Mais c'est pour ça qu'il vous reste du temps. Alors, il vous reste du temps, alors, si vous voulez gracieusement que M. Meloche continue de répondre sur ce sujet-là... Je veux juste que vous sachiez que c'est sur votre temps. Voilà.

M. Meloche (André): Ça va être plus court que ça. Mais j'aimais tout simplement dire que la position de Transports Canada, à un certain moment, c'est: au lieu de remettre les infrastructures à niveau, c'est qu'ils négocient un montant d'argent pour la remise à niveau. La difficulté de cette approche-là, c'est que tout le risque est transféré à l'acquéreur. Alors, pour nous et les ministères concernés, que ce soit le ministère du Développement durable, au niveau du transfert des lots d'eau et des lots de grève, que ce soit le ministère des Affaires municipales et de Régions, en ce qui concerne, là... lorsque c'est un organisme à but non lucratif qui relève du municipal, et le ministère, on coordonne. Mais, dans tous les cas, c'est une question, je dirais, environnementale, une question de remise à niveau et de risque, et c'est pour ça que les dossiers prennent tant de temps que ça.

Mme Richard (Duplessis): Combien il peut en rester? On a-tu une idée, combien?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Il reste un bloc de temps d'environ 18 minutes. M. le ministre.

M. MacMillan: Moi, je... Moi, si vous voulez, là, je vais faire un deal avec... Si vous voulez prendre cinq minutes puis, nous autres, on va prendre cinq minutes, puis on va arrêter. Ça va-tu?

La Présidente (Mme Doyer): Hé! C'est beau à voir, hein? Ce n'est pas souvent qu'on voit ça.

M. MacMillan: Tu sais, je ne veux pas couper ça, là, moi, mais...

La Présidente (Mme Doyer): Je l'apprécie, franchement. C'est bien.

M. MacMillan: Mais, je pense que vous avez fait... Je pense que vous avez fait... Non, mais, vous avez fait le tour de pas mal des dossiers que, moi, je pense, qui devaient être questionnés. Moi, je sais que mon leader va me chicaner parce qu'on coupe avant le temps, là, mais, écoutez, on s'en va vers Pâques, là, puis toutes nos familles nous attendent.

La Présidente (Mme Doyer): L'esprit du Seigneur est descendu sur nous.

M. MacMillan: Et voilà!

La Présidente (Mme Doyer): C'est donc beau à voir!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. MacMillan: Et voilà!

La Présidente (Mme Doyer): J'en suis toute ébahie.

M. MacMillan: Et c'est parce que...

Une voix: ...

M. MacMillan: C'est justement, j'étais pour vous le dire, puis je dois aller à la confesse à cinq heures, après-midi. Une heure avant la game de hockey qui est la plus importante de la journée, c'est la game de hockey des Canadiens qui vont battre Boston ce soir.

La Présidente (Mme Doyer): Je vais rentrer chez moi pour la regarder aussi. Alors...

M. MacMillan: Alors, si vous voulez continuer pour cinq minutes, allez-y, ou sinon, moi, je peux arrêter ça drette tout de suite, là.

Mme Richard (Duplessis): Non, juste savoir, la dernière... Combien de ports exactement il restait. C'est juste ça. Merci de votre collaboration.

Une voix: ...

Mme Richard (Duplessis): ...la liste de ceux qui restent, là, si je veux assurer un suivi.

M. Meloche (André): Mme la Présidente...

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

M. Meloche (André): ...au départ, il y a... pardonnez-moi.

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

M. Meloche (André): J'ai dit: au départ, il y en avait 35, il en reste 18 à céder.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va? Est-ce que c'est suffisant pour vous, madame? Alors, vous me laissez conclure dans l'ordre, par exemple, parce que, là, la madame, elle va se choquer.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui. Parce que, là, il faut voter vos crédits, hein? C'est important.

Alors, d'abord, j'ai besoin d'un consentement pour mettre fin maintenant aux crédits. Alors, consentement que le temps inutilisé pour la présente période de deux heures prévue pour l'étude de ces crédits soit réputée écoulee; j'ai votre consentement?

Une voix: ...

Adoption des crédits

La Présidente (Mme Doyer): D'accord, merci. Ensuite, je... Le temps imparti à l'étude de ces crédits étant écoulee, nous allons maintenant procéder à la mise aux voix des programmes 1 et 2 du portefeuille Transports.

Premièrement, le programme 1, intitulé Infrastructures et systèmes de transports, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

La Présidente (Mme Doyer): Le programme 2, intitulé Administration et services corporatifs, est-il adopté?

Une voix: Sur division.

Adoption de l'ensemble des crédits

La Présidente (Mme Doyer): L'ensemble des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'année financière 2001-2012 est-il adopté?

Une voix: Sur division.

Documents déposés

La Présidente (Mme Doyer): Alors, autre chose. Je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition. Ça vous convient? Et je veux un suivi pour ce qui n'est pas encore déposé, comme présidente de la commission, avec cette belle collaboration qui a été la nôtre.

Alors, je mets donc fin, la commission ayant accompli son mandat, j'ajourne les travaux au mardi 3 mai 2011, à 9 h 30, où elle entreprendra un autre mandat. Et je remercie tout le monde de leur bonne collaboration. Je vous souhaite des joyeuses Pâques, en espérant que la neige fonde vite. Alors, merci.

(Fin de la séance à 13 h 9)