



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le vendredi 24 avril 2009 — Vol. 41 N° 5

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
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 sur 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 vendredi 24 avril 2009 — Vol. 41 N° 5

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
M. Stéphane Bergeron	3
M. Janvier Grondin	4
Discussion générale	5
Investissements dans le réseau routier	5
Crédits de transfert	7
État du réseau routier	9
Coûts comparatifs des travaux routiers	11
Effets du gel selon le type de chaussée	12
Travaux sur l'autoroute 73, dans la Beauce	13
Projet de modernisation de la rue Notre-Dame, à Montréal	14
Travaux sur les ponts et structures	15
Investissements dans les transports collectifs	17
Projets en transport collectif dans la région de Montréal	19
Sécurité du transport par véhicule lourd	22
Modifications législatives concernant le transport par taxi	23
Commentaires du Vérificateur général sur la gestion des grands projets	24
Parachèvement de l'autoroute 25	24
Commentaires du Vérificateur général sur la gestion des grands projets (suite)	24
Parachèvement de l'autoroute 25 (suite)	25
Projet de modernisation de la rue Notre-Dame, à Montréal (suite)	28
Parachèvement de l'autoroute 30	30

Autres intervenants

M. Patrick Huot, président suppléant
Mme Lucie Charlebois, présidente suppléante

M. Guy Ouellette
M. Jean-Paul Diamond

- * M. Denys Jean, ministère des Transports
- * Mme Anne-Marie Leclerc, idem
- * M. Henri Gilbert, idem
- * M. Claude Martin, idem
- * M. Jacques Gagnon, idem
- * Mme Sandra Sultana, idem
- * Mme Lise Lambert, Commission des transports du Québec

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le vendredi 24 avril 2009 — Vol. 41 N° 5

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

(Neuf heures trente-trois minutes)

Le Président (M. Huot): À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes de la salle d'éteindre les sonneries de leurs téléphones cellulaires, s'il vous plaît.

La commission est réunie aujourd'hui pour procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'année financière 2009-2010.

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

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Villeneuve (Berthier) est remplacé par M. Bergeron (Verchères), et M. Picard (Chutes-de-la-Chaudière) est remplacé par M. Grondin (Beauce-Nord).

Le Président (M. Huot): Merci. Alors, maintenant, suggestion quant à l'organisation de nos travaux: je vous propose de procéder à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes maximum sur l'ensemble des crédits relevant du portefeuille Transports et de mettre aux voix ces crédits deux minutes avant la fin de la période de temps de 12 heures prévue à cet effet. Aujourd'hui, nous sommes réunis pour un bloc de trois heures. Est-ce qu'il y a consentement pour procéder de cette façon?

Une voix: Consentement.

Remarques préliminaires

Le Président (M. Huot): Donc, nous allons commencer, sans plus tarder, avec les remarques préliminaires. Je vous rappelle que, selon une entente entre les leaders, la ministre et le porte-parole de l'opposition officielle bénéficieront de 15 minutes, et le porte-parole du deuxième groupe d'opposition disposera de cinq minutes. Mme la ministre des Transports, vous avez la parole pour un maximum de 15 minutes.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Merci, M. le Président, Mmes et MM. les membres de la commission. Alors, chers collègues, ça me fait plaisir, en ce vendredi matin, de débiter l'étude des crédits du ministère des Transports. Alors, on vous remercie pour votre accueil, et je vous assure d'emblée, M. le Président, de ma volonté de répondre le mieux possible à vos questions. Au besoin, je ferai appel à l'une ou l'autre des personnes qui m'entourent.

Et je tiens d'entrée de jeu à vous les présenter, M. le Président. Alors, à ma droite, M. Denys Jean, sous-ministre au ministère des Transports; les quatre sous-ministres adjoints du ministère, M. Jean-Pierre

Bastien, M. Jacques Gagnon, M. Henri Gilbert, Mme Anne-Marie Leclerc; et enfin M. André Caron, directeur général des services à la gestion. Alors, ces gens-là sont tout de suite derrière moi.

Alors, merci de vous être rendus disponibles pour cet exercice qui permet aux citoyens, par l'intermédiaire de leurs élus, de savoir quelle utilisation nous faisons des fonds publics. Par rapport à l'an dernier, il y a une nouveauté en ce qui concerne cette étude de crédits. Nous serons deux à répondre: mon collègue le ministre délégué aux Transports se présentera devant vous le 28 avril prochain pour éclairer la commission sur les dossiers qui relèvent de ses fonctions.

En ce qui me concerne, mes commentaires d'introduction porteront sur cinq thèmes:

- 1° le redressement de l'état du réseau routier;
- 2° la politique québécoise du transport collectif;
- 3° la sécurité routière;
- 4° le développement durable; et
- 5° j'aborderai quelques grands dossiers à venir.

M. le Président, notre gouvernement combat farouchement la récession. Comme l'a dit le premier ministre dans son discours inaugural, tout le gouvernement, chaque ministre, chaque député, chaque ministère, chaque société d'État est mobilisé pour aider nos travailleurs et nos entreprises à traverser cette crise. Le ministère des Transports est au coeur de cette bataille. À preuve, sur les 41,8 milliards de dollars qui seront investis par le gouvernement dans le cadre du Plan québécois des infrastructures, plus de 16 milliards sont destinés au réseau routier. En tant que maître d'oeuvre du Plan de redressement de l'état du réseau routier, nous sonnons la charge contre la récession en créant des milliers d'emplois dans toutes les régions et en préparant le Québec de demain. Ce sera mon premier point.

Ce plan de redressement, M. le Président, établit comme objectif que l'état du réseau routier québécois devra être comparable aux meilleurs réseaux de nos voisins immédiats, c'est-à-dire qu'il devra être considéré en bon état à 80 % dans un délai de 15 ans. L'an passé, près de 3 milliards de dollars ont été investis sur nos routes. 1 850 chantiers routiers ont été entrepris, poursuivis ou complétés, un record. Près de 2 700 km de chaussée ont fait l'objet d'une intervention, et ce, en incluant les travaux préventifs, 653 km, et les travaux de réfection de chaussée, 2 066 km, un autre record vieux de plusieurs années. Des travaux ont été effectués sur quelque 700 structures; quelque 36 000 emplois ont été créés ou maintenus.

Je peux vous confirmer, M. le Président, que nous avons enfin renversé la tendance observée au cours des dernières années. Ainsi, en 2007, 54,5 % des structures étaient en bon état; c'est 1,6 % de plus qu'en 2006. C'était la première fois en 10 ans qu'il y avait une amélioration d'une année à une autre. Nos chaussées s'améliorent également. Ce n'est qu'un début. Maintenant, au Québec, le bon état du réseau routier ne cesse de s'améliorer. La compilation des données de 2008

n'est pas terminée, mais, chose certaine, ce progrès s'est accéléré.

En 2009-2010, les investissements atteindront 3,7 milliards de dollars, en hausse de 23 %, dont 1,2 milliard dans des interventions visant à améliorer la sécurité routière. Ces investissements se traduiront par plus de 1 700 chantiers qui feront travailler près de 50 000 Québécois.

Parmi les plus grands chantiers de l'heure, je mentionnerai ceux des autoroutes 25 et 30 et des routes 175 et 185. D'autres grands chantiers sont en cours, comme l'échangeur Dorval. Le complexe Turcot fait, pour sa part, l'objet de travaux préparatoires à sa reconstruction. Nous sommes en train de nous donner des infrastructures routières dont nous serons fiers et qui vont contribuer au dynamisme de notre économie, à la qualité de vie, au développement durable et à la prospérité.

M. le Président, je poursuis avec mon deuxième point: la mise en oeuvre de la politique québécoise du transport collectif. Au moment de l'adoption de cette politique, en 2006, le gouvernement visait une augmentation de 16 % de l'offre de service entre 2006 et 2012. Nos efforts touchent deux volets particuliers. Dans un premier temps, nous investissons pour maintenir et rénover les actifs. Ça veut dire autant de gares, des stations et des terminus que des autobus, des wagons de métro ou des voitures et des locomotives pour les trains de banlieue. Sur cinq ans, l'investissement prévu est de 4,5 milliards de dollars. De ce montant, 1,2 milliard permettra le renouvellement des voitures de première génération du métro de Montréal.

● (9 h 40) ●

Deuxièmement, avec l'appui de nos partenaires essentiels que sont les organismes de transport et les municipalités, nous avons déjà atteint l'objectif que nous nous étions fixé, et il est prévisible que nous aurons augmenté l'offre de service de plus de 20 % entre 2006 et 2012.

Nous accélérons nos investissements. L'automne dernier, j'ai annoncé de nouvelles mesures totalisant 155 millions de dollars pour que la STM ait plus rapidement ses nouveaux autobus, pour couvrir jusqu'à 100 % des coûts pour l'achat ou la rénovation d'autobus usagés et pour dé plafonner les plans d'amélioration d'offre de service proposés par les organismes de transport. Avec cette cadence d'investissement accrue, l'Agence métropolitaine de transport augmentera de 14 % dès cette année sa capacité d'accueil, avec l'équivalent de 61 000 nouvelles places assises par semaine dans les trains de banlieue, et, ailleurs au Québec, les différents organismes de transport en commun vont pouvoir ajouter 300 000 heures de service de plus. Cette politique du transport collectif est un franc succès. Je salue le dynamisme des organismes de transport du Québec et l'implication des municipalités, mais je salue surtout les Québécois, qui nous font la preuve que, lorsqu'il y a une alternative valable à l'automobile, ils sont prêts à laisser leur auto à la maison.

M. le Président, je vais vous parler un petit peu de sécurité routière. Vous savez à quel point ça me tient à coeur. Et j'en suis maintenant à mon troisième point: l'amélioration de la sécurité routière. Au début des années 2000, le Québec voyait son bilan routier se détériorer

année après année. Or, ce sont des tragédies, des souffrances que nous pouvons éviter. Je le répète encore, dans plus de 80 % des accidents, le facteur humain est en cause. Bien souvent, ce n'est ni la neige, ni l'état de la chaussée, ni le soleil; c'est l'imprudence, l'inouciance, la témérité. Ce sont ces comportements que nous devons condamner et dénoncer afin d'éviter les accidents.

Nous avons fait des progrès très importants, nous avons renversé la situation. D'abord, nous avons mobilisé tous les partenaires de la sécurité routière pour sonner l'alarme. Nous avons fait de 2007 l'année de la sécurité routière pour conscientiser les Québécois, puis nous avons modifié le Code de la sécurité routière avec le projet de loi n° 42, adopté en décembre 2007. En condamnant plus fermement les grands excès de vitesse, en punissant plus sévèrement la conduite en état d'ébriété, en imposant l'installation de pneus d'hiver, en interdisant l'utilisation du cellulaire combiné au volant, en obligeant l'activation des limiteurs de vitesse sur certains véhicules lourds et en resserrant l'accès à la conduite, notamment par la réintroduction du cours de conduite obligatoire... Ce projet de loi prévoyait aussi la mise en oeuvre d'un projet pilote sur l'utilisation des radars photo et la surveillance à certains feux rouges. Les endroits où ces nouveaux dispositifs seront installés ont été annoncés il y a quelques semaines, et une période d'avertissement débutera le 19 mai prochain. Le projet pilote en tant que tel débutera le 19 août.

Nous avons agi avec fermeté pour redresser la situation et nous y sommes parvenus. Dès 2007, nous avons connu une amélioration importante du bilan routier et, en 2008, nous avons fait encore mieux. Je l'ai annoncé hier, lors du dévoilement du bilan routier 2008: Pour la première fois depuis 1948, le nombre de décès est passé sous la barre des 600 en 2008, pour se chiffrer à 557, et ce, malgré l'augmentation du nombre de permis et du kilométrage parcouru. Il s'agit d'une diminution de 10 % par rapport à l'année 2007. Il y a eu moins de décès, mais aussi moins de blessés. Le nombre de blessés graves a baissé de 17 % par rapport à 2007.

Nous sommes donc sur la bonne voie et nous allons maintenir les efforts avec de nouveaux dispositifs, comme les radars photo, que j'ai évoqués tantôt, avec un meilleur encadrement et une meilleure sensibilisation des jeunes conducteurs, avec le retour des cours de conduite obligatoires et avec des opérations ciblées, notamment sur le port de la ceinture de sécurité. Le message commence à passer: Nous sommes tous responsables de notre conduite.

Récemment, M. le Président, j'ai annoncé avec grande fierté la publication de la Stratégie de développement durable 2009-2013 du ministère des Transports ainsi que de son Plan d'action en développement durable couvrant la même période. Cette stratégie constitue une initiative originale du ministère des Transports pour mobiliser son personnel et ses partenaires au regard de la mobilité durable. Elle regroupe les orientations, les objectifs, les actions et les cibles qui marquent l'engagement ministériel à assurer des déplacements sécuritaires et efficaces en tout temps, en soutien au développement économique et social dans le respect de l'environnement et sans entraver les capacités des générations futures. Elle prévoit la mise en oeuvre de

26 actions et a été élaborée en tenant compte de l'ensemble des 16 principes inscrits dans la Loi sur le développement durable. Elle se déploie dans les trois domaines d'intervention du ministère, c'est-à-dire la planification des activités de transport, la gestion des réseaux de transport ainsi que sa gouvernance.

C'est en s'appuyant sur cette base que le ministère a consigné dans le Plan d'action de développement durable 2009-2013 les mesures qu'il compte appliquer pour contribuer aux objectifs de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013. Par ces interventions, le ministère entend notamment assurer la pérennité des infrastructures et des équipements de transport, contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à une meilleure efficacité énergétique. Le ministère s'engage avec d'autant plus d'enthousiasme dans cette démarche que le secteur des transports peut avoir un effet de levier majeur en matière de développement durable. Il se trouve au coeur des enjeux de la mobilité durable et constitue un acteur clé pour la poursuite de l'amélioration de la performance du secteur des transports dans cette perspective.

J'ai déjà traité du transport collectif, dont nous entendons intensifier le développement et l'utilisation, mais notre action est beaucoup plus large. Nous avons aussi publié en mars dernier un bilan de nos réalisations en matière de développement durable qui illustre que le ministère intègre progressivement, depuis plusieurs années, ce concept dans l'ensemble de ses activités. Par exemple, mentionnons l'application d'une méthode d'entretien écologique des fossés routiers, d'une gestion écologique de la végétation des corridors autoroutiers, la mise en place d'un programme à l'intégration modale des actions en sécurité routière, la politique sur le vélo, etc.

Toutefois, dans le contexte actuel, le ministère considère comme nécessaire de renouveler son engagement et d'entamer une nouvelle étape. Cet engagement lui permettra d'affronter les enjeux de la mobilité durable et de contribuer à la démarche gouvernementale en cours en faisant contribuer pleinement le secteur des transports à la poursuite du développement durable du Québec. C'est pourquoi le ministère s'est doté non seulement d'un plan d'action en développement durable comme le lui commandait la loi, mais d'une stratégie ministérielle qui vient encadrer toute la démarche ministérielle en la matière. Pour moi, conjuguer mobilité et développement durable, c'est une priorité.

Je termine ma présentation, M. le Président, avec ce cinquième point, simplement pour porter à l'attention de la commission certains projets qui me tiennent à coeur. Le ministère des Transports est associé de près à cette vision d'avenir chère au premier ministre qu'est le plan Nord. Nous en poserons les premiers jalons notamment en procédant à la mise à niveau de certains aéroports nordiques, au coût de 106 millions de dollars, et en ouvrant l'accès aux monts Otish. Également, nous entendons présenter au cours de l'année deux nouvelles politiques: la première, sur le transport routier des marchandises, et la seconde, sur l'intermodalité des transports. Toutes deux auront comme axe commun la recherche d'efficacité dans une optique de développement durable.

M. le Président, mes derniers mots seront pour féliciter tous les employés du ministère des Transports, qui mettent en oeuvre avec compétence et dévouement des projets majeurs pour le développement du Québec. Chaque jour, ils me rendent très fière d'être leur ministre. Merci, M. le Président.

● (9 h 50) ●

Le Président (M. Huot): Merci, Mme la ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports, M. le député de Verchères, à faire ses remarques préliminaires pour un maximum de 15 minutes.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Bonjour, Mme la ministre. Je veux saluer évidemment tout le personnel du ministère des Transports. Puis je voudrais revenir justement sur les derniers mots de la ministre, lorsqu'elle dit que nous avons au ministère des Transports, comme dans l'ensemble de l'appareil gouvernemental québécois d'ailleurs, des gens dévoués, des gens compétents, des gens qui travaillent inlassablement pour le mieux-être des Québécoises et des Québécois, et je pense qu'on doit leur être redevables du travail qu'ils font au quotidien pour la population du Québec. Alors, merci infiniment d'être là ce matin et de prendre part à cet exercice de l'étude des crédits, par ce beau vendredi matin, la première journée ensoleillée que nous ayons depuis un certain nombre de jours, et nous nous retrouvons ensemble. Alors, je veux saluer les collègues, je veux saluer les membres du personnel politique des différentes formations qui sont représentées ce matin.

Alors, nous avons peu de temps pour aborder de nombreux sujets, pour poser de nombreuses questions et tenter d'obtenir le plus de réponses possible. Les crédits budgétaires, si on se rappelle un peu l'histoire de notre système parlementaire, et cette salle, je pense, illustre très bien, la salle Louis-Joseph-Papineau, ce qui est la base de notre système parlementaire, la responsabilité ministérielle devant les élus du peuple, qui accorde les crédits budgétaires au gouvernement pour opérer... Et c'est donc un exercice fondamental, puisque nous avons à examiner ce que le gouvernement entend faire des sommes qu'il demande au Parlement. Donc, il y a lieu de se réjouir du fait que nous fassions de cet exercice un exercice qui soit le plus rigoureux possible, et ce, dans le meilleur intérêt de la population du Québec.

Je sais que chacun d'entre nous et chacune d'entre nous autour de la table sommes ici justement pour travailler dans le meilleur intérêt de nos concitoyennes et concitoyens. Dans l'ensemble, je pense que nous partageons de grandes valeurs, notamment au niveau du transport. Évidemment, si nos visions étaient totalement semblables, nous ne serions pas dans des formations politiques différentes. C'est donc dire qu'en termes de vision il y a des différences qui nous démarquent les uns, les uns des autres. Alors, on aura l'occasion, j'imagine, d'en parler, mais je ne doute pas que quiconque ici, autour de la table, soit là pour le mieux-être de nos concitoyennes et concitoyens.

Il y a des choix qui sont faits, il y a des choix qui ont été faits par ce gouvernement en matière de transport. Certains dont on doit très certainement se

féliciter, d'autres qui nous apparaissent, nous, on parlait de vision tout à l'heure, plus discutables. La ministre se targue souvent d'avoir investi des sommes importantes en matière d'infrastructures routières, et il est vrai en effet qu'on a mis beaucoup de sous sur les infrastructures routières, on aura l'occasion d'en parler un peu plus tard aujourd'hui. Mais c'est une chose que de vouloir entretenir le réseau et c'en est une autre, dans ce contexte particulier qui est le nôtre où on voit, au niveau environnemental, les impacts du transport, les émissions de gaz à effet de serre, le transport y contribue pour à peu près 40 % au Québec, alors c'est donc dire qu'il y a un effort à faire pour améliorer le bilan environnemental du Québec. Et le développement de nouvelles infrastructures routières ne nous apparaît peut-être pas toujours des plus judicieux.

Peut-être aurait-il fallu se montrer encore davantage proactif dans le développement des transports collectifs, d'autant que le Québec, jusqu'à preuve du contraire, demeure un importateur net de produits pétroliers, demeure un importateur net de véhicules automobiles, alors que le Québec a une expertise incroyable en matière de transport collectif et qu'il a, qu'il dispose d'une ressource énergétique quasi inépuisable qu'est l'hydroélectricité, l'électricité. Il y a donc lieu de mettre l'emphase sur ces technologies qui sont plus vertes et qui auraient davantage pour effet, quant à moi, d'améliorer le bilan économique... non seulement environnemental, mais le bilan économique du Québec et la balance commerciale du Québec.

Mais ce n'est pas le choix que ce gouvernement a fait pour soi-disant relancer l'économie québécoise, puis on aura l'occasion d'y revenir dans quelques instants. Lorsqu'on dit vouloir faire du développement durable une priorité, il faut s'assurer, comme on dit par chez nous, que les babines suivent les bottines. Alors, on aura l'occasion de discuter de cela aussi au cours de cette étude des crédits.

Les choix du gouvernement n'ont pas toujours été, quant à nous, judicieux, n'ont pas toujours été, quant à nous, audacieux. La vision du ministère des Transports et du gouvernement en fait qui imprime sa vision aux différents ministères, dont le ministère des Transports, est pour le moins discutable à plusieurs égards. Le Vérificateur général en faisait état, nous y reviendrons également dans le cadre de cette étude des crédits.

Nous allons revenir évidemment sur les très nombreux cafouillages qui sont survenus ces derniers mois du côté des transports collectifs à Montréal, et plus particulièrement du côté de l'Agence métropolitaine des transports. La ministre a choisi et s'est servie de sa majorité parlementaire au comité de ne pas confier à cette commission un mandat de surveillance sur l'AMT, alors que nous n'avions par reçu l'AMT depuis au moins cinq ans en commission. Je pense qu'il était de soi naturel que nous rencontrions les gens de l'AMT, et ça devenait d'autant plus important compte tenu des très nombreux cafouillages que nous avons connus l'automne dernier et l'hiver dernier. On a choisi — encore une fois, c'est une question de choix — on a choisi, du côté du gouvernement, de ne pas avoir de mandat de surveillance. Nous aurons l'occasion, à travers l'étude des crédits, même si ce n'est pas le bon forum quant à

moi, de poser un certain nombre de questions aux gens de l'AMT.

Nous devons aussi parler de projets qui tardent à se réaliser en raison notamment de discussions difficiles avec le gouvernement fédéral; je pense au projet de TGV, au SLR, dans la grande région métropolitaine.

La ministre ne sera pas surprise d'apprendre que je souhaite aussi revenir sur un certain nombre de grands chantiers qui ont cours présentement ou qui seront lancés prochainement, notamment dans la grande région de Montréal. On pense à l'autoroute 25, l'autoroute 30, l'échangeur Turcot, le projet de la rue Notre-Dame, ou de la route Notre-Dame. La réalisation de ces projets a un impact important maintenant et aura des impacts déterminants pour l'avenir de la grande région métropolitaine. On aura l'occasion d'y revenir également.

Les choix de ce gouvernement, la vision de ce gouvernement seront donc... feront donc l'objet de questions. Je le réitère, je crois que tout le monde est animé par le désir de mieux servir la population du Québec, mais c'est en termes de vision puis en termes de choix que les différences s'établissent entre nos formations politiques. Bref, les enjeux sont nombreux, et nous tenterons d'obtenir des réponses claires aux questions que soulèvent les choix de ce gouvernement en matière d'élaboration de projets au niveau du transport.

Je nous souhaite donc une commission des plus constructives. L'important en bout de piste est, comme je le signalais, de faire en sorte que nous puissions faire la démonstration que l'argent des contribuables sera dépensé de façon judicieuse, dans le meilleur intérêt de la population du Québec. Alors, je vous remercie toutes et tous de prendre part à cette étude des crédits.

Le Président (M. Huot): Merci, M. le député Verchères. Et nous allons maintenant procéder à l'étude des crédits. Alors, je suis... Wouh! pardon, excusez. Oui, oui. J'invite maintenant le porte-parole du deuxième groupe de l'opposition en matière de transports, le député de Beauce-Nord, à faire ses remarques préliminaires. Vous disposez de cinq minutes.

Une voix: ...

M. Grondin: Oui, une chance que je suis là!

Le Président (M. Huot): Cinq minutes, M. le député de Beauce-Nord.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: Bon, merci. Alors, je ne répéterai pas toutes les présentations, alors je salue tout le monde, et puis Mme la ministre et mes collègues.

Écoutez, je pense, la commission sur l'étude des crédits des Transports, c'est très important parce que c'est une commission, je pense, qu'on engage beaucoup de crédits pour les générations futures, parce qu'on sait que beaucoup de cet argent-là va se retrouver sur une dette. Mais il reste que, moi, je ne suis pas... je ne peux pas vous dire que je suis contre ça absolument, parce que je suis habitué, en agriculture, que, si on veut avoir

de quoi, des fois il faut s'endetter, mais, quand on dit, c'est une bonne dette.

Alors, moi, je pense qu'on va avoir... Le ministère a aussi à surveiller, là-dedans, que, si on construit des routes et en améliorant les routes, on va reporter ça à la dette, bien, au moins, il faut s'assurer que les routes vont être construites à long terme. Si elles sont construites solides, pour 40, 50, 60 ans, alors on peut dire: C'est une bonne dette. C'est sûr que, si, au bout de cinq, six ans, ça tombe, c'est une mauvaise dette. Alors, je pense que c'est des choses qu'il faut regarder.

● (10 heures) ●

Et puis on a eu hier, aussi, le bilan routier de l'année 2008. En tout cas, je suis très heureux de voir qu'on a baissé de 10 % ou 12 % la mortalité sur les routes. Je pense que c'est un bon signe que les routes se sont améliorées. Mais aussi, ce n'est pas le seul facteur. Je pense qu'on a quand même le facteur des policiers qui est plus présent. On a nos contrôleurs routiers qui sont peut-être plus présents. Et on a un bon système, moi, je pense, d'ambulanciers qui répond quand même assez rapidement quand il y a des accidents de la route. Et puis on a une médecine qui est encore plus performante, qui permet, je pense... tout ensemble permet qu'on ait un meilleur bilan. Et tant mieux si on a un meilleur bilan, moi, je pense que tout le monde est d'accord avec ça, et on y travaille, tout le monde. On a des pistes cyclables qui fait que nos jeunes et nos moins jeunes peuvent faire du vélo en dehors des routes. C'est encore un autre outil qu'on n'avait moins avant et qu'on développe à tous les jours. Alors, c'est tant mieux.

Et je ne sais pas si on va pouvoir faire le même exercice qu'on avait fait l'an passé, mais on avait rencontré, à un moment donné au courant de l'année, les représentants de la Société de l'assurance automobile, la SAAQ, qui nous avaient expliqué un peu tout ce qui se passait et tous les... là où les secteurs étaient les plus dramatiques, là... où l'âge des conducteurs et les accidents, si c'était en auto, en camion... Alors, je pense, moi, que ça avait été un exercice que j'avais très apprécié. J'espère qu'on va être capables de faire ça encore cette année. Mais je pense que la plus grande... ce qu'on peut dire, c'est que le comportement des automobilistes aussi s'est amélioré, et je pense que c'est tout... Je pense que, dans tout ça, tout le monde est sorti gagnant et j'espère que ça va continuer comme ça. Alors, ça va être tout pour moi, et on va plus aller vers les questions plus tard.

Discussion générale

Le Président (M. Huot): Merci, M. le député de Beauce-Nord. Alors, nous allons maintenant débiter l'étude des crédits. Je suis prêt à reconnaître le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports, le député de Verchères, pour une première intervention. Vous disposez de 20 minutes.

Investissements dans le réseau routier

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Bonjour, Mme la ministre, encore une fois. Alors, comme je le signalais, je ne doute pas que nos échanges seront fructueux puis que nous réussissons certainement à offrir les meilleures réponses possible pour les Québécoises et

Québécois par rapport aux intentions du ministère des Transports pour la prochaine année.

Le gouvernement, on le sait, je l'évoquais tout à l'heure, se targue de vouloir relancer l'économie par des investissements massifs dans le réseau routier. En fait, le gouvernement a choisi d'axer principalement sinon presque uniquement sa stratégie de relance économique sur les travaux routiers. J'évoquais tout à l'heure ce qui, à mon sens, m'apparaît discutable dans cette stratégie-là.

Ceci dit, lorsqu'on regarde les chiffres de plus près, on constate que ce ne sont que 146 millions de dollars que le gouvernement prévoit investir de plus par rapport à ce qu'on prévoyait investir l'an dernier. Donc, pour ainsi dire, on compte relancer l'économie du Québec, en pleine crise mondiale, avec 146 millions de dollars d'investissements routiers. En effet, dans le communiqué sur le plan de redressement de l'état du réseau routier pour l'année 2009-2010, on annonce des investissements du ministère des Transports de l'ordre de 2 874 000 000 \$, alors que, dans celui de février 2008, on prévoyait dépenser 2 728 000 000 \$, donc un écart d'à peu près 146 millions de dollars par rapport aux investissements de l'an dernier. Puis là, évidemment on fait... ces montants excluent les contributions des partenaires.

Or, dans les réponses aux questions particulières que nous avons fait parvenir au ministère, et que nous avons reçues récemment, on indique que la dépense probable pour l'année 2008-2009 aura finalement été de 2 801 100 000 \$. C'est donc dire que ce sont finalement... ce ne sont finalement que 73 millions de dollars additionnels qu'on prévoit investir cette année dans le réseau routier par rapport à ce qui a réellement été investi l'an dernier.

Chose particulière, on constate aussi, dans une autre réponse qui nous a été fournie par le ministère à une question particulière, que de nombreux projets approuvés dans la programmation 2008-2009 ont été reportés dans la programmation 2009-2010. Ma question, fort simple: Comment peut-on avoir dépensé plus que prévu en 2008-2009, alors qu'on n'a pas effectué l'ensemble des travaux prévus dans la programmation?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, vous allez me permettre de revenir sur le préambule de mon collègue, parce que, premièrement, il faut dire les vraies choses à la population, il y a des gens qui nous écoutent, ils méritent d'avoir l'heure juste, d'avoir la vérité...

M. Bergeron: M. le Président...

Le Président (M. Huot): En question de règlement, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Oui. Bien, je suis en train de me demander si la ministre ne m'impute pas des motifs lorsqu'elle dit qu'il faut dire les vraies choses à la population. Est-ce qu'elle veut dire que je n'ai pas dit les vraies choses à la population?

Le Président (M. Huot): Je n'ai pas... je ne crois pas qu'il faut interpréter les propos... On va laisser la ministre y aller de ses propos, M. le député de

Verchères. Vous avez posé une question, on va laisser la ministre répondre à votre question.

Mme Boulet: Alors...

M. Bergeron: Je veux bien, mais pourvu qu'on ne m'impute pas d'intentions.

Mme Boulet: Je vais dire les vraies choses, je n'impute pas d'intentions, M. le Président, je vais dire les vraies choses. Alors, laissez-moi les dire.

Le Président (M. Huot): Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Boulet: Alors, tout à fait. Alors, je vais dire les vraies choses puis je vais dire les vrais chiffres. Alors, c'est important de le dire à la population. Alors, l'année dernière, il y a eu 3 milliards de dollars investis sur le réseau routier.

Et c'est important de comparer ça à ce que le précédent gouvernement a mis, parce que, quand mon collègue dit: On a rajouté 180 ou 200 millions de plus, ou moins que ça, peu importe, ça dépend toujours d'où on part, parce que, quand on ajoute de l'argent sur un montant qui est déjà beaucoup, beaucoup plus gros que ce qu'ils ont mis, eux, ça ne donne pas tout à fait le même portrait. Alors, on a mis 3 milliards de dollars, M. le Président, l'année passée, comparativement à eux qui, pendant les neuf années du règne péquiste, ont investi 700 millions de dollars seulement sur le réseau routier, pendant neuf ans, pas une année, pas deux, là, une moyenne pendant neuf ans, M. le Président. Alors, nous, là, on est à 3 cette année, nous sommes à 3,7 milliards de dollars, donc c'est 3 milliards de plus que le maigre 700 millions de dollars qu'eux investissaient pendant leurs neuf années. Alors ça, c'est important de le dire à la population. Ça dépend... Quand on en ajoute sur un tas, ça dépend toujours de la grosseur du tas, hein? Alors, je pense qu'il y avait déjà beaucoup, beaucoup plus d'argent pour financer le réseau routier sous notre gouvernement qu'il n'y en a jamais eu dans toute l'histoire du Québec, M. le Président.

3,7 milliards de dollars, c'est vrai — on le décorique — c'est 2,9 milliards de dollars du gouvernement, plus 400... près de 400, je n'ai pas le chiffre juste, là, mais plus de 400 millions de dollars qui vient des partenaires privés, et 400 millions de dollars qui vient des partenaires, que ce soit le fédéral ou le municipal, pour un grand total de 3,7, M. le Président. Alors ça, là, c'est l'argent qui sera investi sur le réseau routier du Québec cette année. Ça va créer 50 000 emplois, il y aura 1 700 chantiers. Et, oui, M. le Président, on est très fiers parce que 80 % de ce montant-là va dans le maintien du réseau routier. Et, oui, depuis qu'on investit de façon importante, massive, sur le réseau routier, on a redressé des courbes de chaussées et de structures qui se dégradaient au cours des dernières décennies. Alors, on a changé la tendance, et aujourd'hui on est très fiers de dire que nos chaussées et nos structures s'améliorent. Alors ça, c'est très important de le dire, M. le Président: 3,7 milliards de dollars.

Et là-dessus, M. le Président, au niveau du transport collectif, on a la politique québécoise de

transport collectif que mon collègue, M. Després, à l'époque, a annoncée en juin 2006, dans laquelle on a annoncé 4,5 milliards de dollars pour 2006-2012. Et, cette année, juste cette année, M. le Président, c'est 1,1 milliard de dollars qui sera mis en transport collectif, comparativement à 238 millions de dollars qu'eux mettaient, M. le Président. Eux mettaient 238 millions de dollars par année sur le transport collectif, et aujourd'hui ils viennent prétendre que c'est une préoccupation pour eux et que c'est très, très important, mais ils mettaient cinq fois moins d'argent que, nous, on en met actuellement sur le transport collectif.

Alors, le transport collectif, on y croit, on a de très beaux projets, on a des partenaires extraordinaires qui sont avec nous dans le développement de cette politique, et on en est très fiers. Parce que l'objectif de la politique, c'était d'augmenter l'achalandage de 8 % en augmentant l'offre de service de 16 %. Eh bien, M. le Président, on n'est pas rendus en 2012, on est juste en 2009, ça fait trois ans à peine que la politique est sortie, et on est bien au-delà de l'offre de service: on est à 20 %, on a déjà dépassé les objectifs qu'on s'était fixés pour 2012. Alors, ça veut dire que tout va bien. Les sociétés de transport, les autorités organisatrices de transport collectif, que ce soient la STM ou le RTC, la Société de transport de Laval, de Longueuil, nous ont présenté des projets que nous accompagnons, que nous soutenons financièrement grâce à l'argent qui est disponible à l'intérieur de la politique québécoise de transport collectif.

Alors, oui, il faut développer davantage le transport collectif sur le territoire du Québec, mais il faut aussi entretenir nos infrastructures, que ce soit le réseau routier, que ce soient nos structures, M. le Président. Ce réseau avait été longtemps négligé, sous-financé, et il y a du rattrapage qui doit être fait. Et les besoins sont là, et les montants d'argent répondent aux besoins de ce réseau routier là actuellement.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme la ministre. M. le député de Verchères.

● (10 h 10) ●

M. Bergeron: Alors, M. le Président, si la ministre a l'intention de faire en sorte que cette commission vienne en cirque partisan, le temps... elle va trouver le temps long, parce que je suis capable de la jouer, cette game-là, O.K.? Parce que le gouvernement du Parti québécois a été sanctionné par la population, ça fait que... O.K., on sait ce qui a été fait par le gouvernement du Parti québécois, on sait ce qui n'a pas été fait par le gouvernement du Parti québécois, la population s'est prononcée.

Maintenant, vous êtes là depuis six ans. Vous avez à rendre compte de votre administration. Je vous ai posé une question technique et je vous demanderais de répondre à la question sur une base technique et non pas à aller d'arguments politiques sur «nous autres, on fait mieux que ceux qui étaient là avant». Je vous ai demandé: Comment peut-on avoir dépensé plus que prévu l'année dernière, alors qu'il y a un certain nombre de projets qui ont été reportés cette année? Alors, c'est clair comme question, est-ce que c'est possible d'avoir une réponse?

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

Mme Boulet: Alors, on est entrés dans nos budgets, M. le Président, tout simplement. Alors, je peux laisser le sous-ministre répondre. On est entrés dans nos budgets. Il y a certains projets qui ont été reportés. Je l'ai dit: on a une règle rigoureuse, au ministère des Transports. Alors, étant donné qu'il y a beaucoup de contrats, qu'il y a des sommes d'argent importantes qui sont en cause, alors on a une règle rigoureuse, M. le Président: Si l'appel d'offres dépasse de 10 % l'estimé que le ministère avait fait, si... le contrôle, l'appel d'offres, la soumission est réévaluée par le directeur territorial de la région; s'il dépasse 15 %, c'est le sous-ministre qui fait l'évaluation de l'appel d'offres. Et, si on ne peut pas justifier les dépassements de coûts par rapport à l'estimé qui avait été fait, alors le projet est soit reporté, soit on peut retourner en appel d'offres, mais, l'année passée... Je vais laisser M. le sous-ministre compléter, si vous me permettez, M. le Président, pour donner précisément les montants, mais normalement on est rentrés dans les budgets qu'on avaient estimés.

Le Président (M. Huot): Mme la ministre, avant de donner la parole au sous-ministre, je dois demander le consentement de la commission. Est-ce qu'il y a consentement pour laisser le sous-ministre des Transports prendre la parole? Consentement. Je vous demande de vous identifier, monsieur, aux fins d'enregistrement de la commission.

M. Jean (Denys): Merci, M. le Président. Denys Jean, sous-ministre des Transports. Alors, les données que j'ai devant moi nous indiquent qu'on a annoncé, au 24 janvier, 2 728 000 000, et, au 16 avril 2009, c'est-à-dire il y a quelques jours, on était à 2 714 700 000. Il peut y avoir des variations, à un moment donné, sur des projets reportés ou sur des paiements aux partenariats public-privé, mais ça reste relativement à la marge. On est dans les chiffres annoncés en janvier 2008.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bien, M. le Président, je trouve la réponse intéressante, et surtout d'entendre qu'on est rentrés dans nos budgets alors qu'on a dépensé plus que ce qui avait été prévu, selon les chiffres qui nous ont été fournis par le ministère. Mais, qu'il y ait des projets qui ont été reportés, c'est comme si on me disait: j'ai un budget familial équilibré. Il y a des dépenses que je prévoyais faire, mais je ne les ai pas faites, mais j'ai dépensé plus que j'avais prévu dépenser. Puis on nous dit: on est rentrés dans notre budget.

Alors, je pense que la population est en droit de se poser un certain nombre de questions. Mais, quoiqu'il en soit, est-ce qu'on doit conclure que, du 2 874 000 000 qu'on prévoit investir en 2009-2010, il y a un certain nombre de ces sommes qui proviennent de projets de la proclamation routière de l'année dernière qui n'ont tout simplement pas été réalisés l'année dernière et qui le seront cette année?

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

Mme Boulet: Je vais laisser le sous-ministre, mais je vais d'entrée de jeu répondre à son préambule. Alors, ce n'est pas étonnant. On avait 2,7 milliards, comme vous dites, comme M. le sous-ministre a dit. Il a été dépensé, M. le Président. Alors, l'argent qui était là, qui était sur la table, s'il y a des projets qui ont été reportés, ça ne veut pas dire qu'on a laissé l'argent là. Alors, il y a d'autres projets qui se sont situés. Il y a des urgences qui ont pu arriver en cours de route. Alors, le budget estimé a été dépensé sur le réseau routier, pour des projets qui étaient nécessaires. Alors, il y a pu y avoir des devancements de projets. S'il y en a qui ont été reportés, il y en a aussi bien qui ont pu être devancés, et il y a eu également des situations d'urgence qui ont pu survenir et qui ont nécessité des sommes d'argent. Alors, M. le sous-ministre, pour répondre à votre deuxième question, ou à votre deuxième partie de votre question.

Le Président (M. Huot): En complément, M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Alors, Denys Jean, sous-ministre. Bon, effectivement, un peu comme l'évoque la ministre, on a un carnet de commandes de 3 000, 4 000 projets et on prévoit, pendant une année, faire, je ne sais pas, moi, 1 000 projets, je donne des chiffres. Il peut arriver que, sur le 1 000 projets, pour des raisons techniques, des raisons de température, des raisons d'autorisation environnementale, le projet ne puisse pas se réaliser. À ce moment-là, ce qu'on fait, on le reporte d'une année puis on le substitue par un autre. Mais on reste dans notre... on dépense notre enveloppe pour les projets routiers. Puis, les projets reportés l'an dernier, bien ils sont reprogrammés et il vont être faits cette année, tel qu'annoncé en janvier ou février dernier, je pense.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

Crédits de transfert

M. Bergeron: Merci, M. le Président. À la page 191 du volume II des crédits, on note un transfert de 660 millions de dollars, de quoi s'agit-il exactement?

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

Mme Boulet: Dans lequel? Est-ce que vous pouvez nous préciser?

M. Bergeron: À la page 191 du volume II des crédits.

(Consultation)

Le Président (M. Huot): Alors, la parole est à vous, Mme la ministre.

M. Jean (Denys): Alors, d'abord...

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

M. Jean (Denys): Oui, M. le Président. Denys Jean, sous-ministre. D'abord, le budget du ministère est divisé en trois programmes: un programme qu'on appelle Infrastructures de transport, un deuxième, Systèmes de transport, un... Administration. Dans les Systèmes de transport se retrouvent un certain nombre de programmes de soutien financier, dans tous les domaines, et les crédits 2009-2010 augmentent de 108 millions, c'est-à-dire qu'ils passent de 552 millions à 660,8 millions. Je pense que c'est le chiffre, M. le Président, que le député a évoqué. Alors, il s'agit dans le fond de ce qu'on appelle les programmes de transfert au monde municipal et aux partenaires des sociétés de transport en commun, au domaine maritime, au domaine ferroviaire. Et, cette année, l'augmentation budgétaire enregistrée au poste Transferts est explicable en particulier par l'augmentation du service de dette du transport en commun, pour 44 millions, et par le rétablissement du budget original ou de la base budgétaire en voirie locale, de 40 millions, alors ce qui donne un 84 millions de variation budgétaire sur 108.

C'est l'essentiel de l'explication de la variation budgétaire, mais c'est essentiellement du transfert. Quand on parle de transferts au budget, c'est des programmes de transfert de fonds du ministère des Transports à des organismes qui oeuvrent dans le domaine des transports puis dans le cadre de programmes.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Le 44 millions auquel vous faisiez référence, là, est-ce que ça a rapport avec le déficit de la STM, ça, ou...

M. Jean (Denys): Non. Non, c'est ce qu'on appelle le service de dette.

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

M. Jean (Denys): Excusez-moi, M. le Président. Alors, M. le député, c'est ce qu'on appelle le service de dette. Quand on engage des investissements auprès d'une société de transport, on finance sur la base d'un service de dette, et annuellement dans le budget de dépenses du ministère apparaît le remboursement du ministère au service de dette contracté dans les immobilisations en transport en commun. Et le 44 millions, dans le fond, c'est le résultat d'investissements supplémentaires en transport collectif, qui se traduit par une hausse du service de dette, donc une demande de dépenses de 44,8 millions supplémentaires.

M. Bergeron: Merci beaucoup.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères...

M. Bergeron: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Huot): ...il vous reste un peu plus de trois minutes.

M. Bergeron: Merci. À la page 196 du volume II des crédits, on lit que 213 millions de dollars sont consacrés aux immobilisations et au service de la dette pour le transport en commun. Peut-on savoir combien est consacré au service de la dette sur ce 213 millions de dollars?

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

Mme Boulet: On vérifie, M. le Président.

(Consultation)

Mme Boulet: C'est parce qu'on ne sait pas de quel livre vous...

M. Jean (Denys): C'est le volume II toujours, M. le député?

Mme Boulet: C'est ça, hein, c'est...

Le Président (M. Huot): Je vous invite à préciser, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Page 196 du volume II des crédits.

Mme Boulet: Du volume II?

M. Jean (Denys): 196; pas 213, 196.

M. Bergeron: 196. On parle de 213 millions, mais c'est la page 196.

Mme Boulet: O.K., excusez.

M. Bergeron: C'est que le 213 millions n'est pas ventilé. On parle que c'est consacré aux immobilisations et au service de la dette pour le transport en commun. Alors, quelle est la part qui revient aux immobilisations puis la part qui revient au service de la dette au transport en commun, sur ce 213 millions?

● (10 h 20) ●

Le Président (M. Huot): Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Boulet: C'est le service de dette au total, c'est le service de dette du transport en commun.

M. Bergeron: Par rapport aux immobilisations?

M. Jean (Denys): Oui.

M. Bergeron: C'est comme ça qu'on doit le comprendre?

M. Jean (Denys): Oui.

M. Bergeron: Excellent.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères, il vous reste une minute et demie.

M. Bergeron: Je vais le reporter.

Le Président (M. Huot): Très bien. Alors, je suis prêt à reconnaître M. le député de Chomedey. Vous disposez d'une période de 20 minutes. La parole est à vous.

État du réseau routier

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Dans un premier temps, je veux souhaiter la bienvenue à Mme la ministre, à M. le sous-ministre et à tout le personnel du cabinet; aussi le personnel du ministère. Je sais que c'est tous des gens très dévoués et très professionnels dans ce qu'ils font.

Mon premier commentaire et mon premier bloc, Mme la ministre, pour les gens qui, en ce beau vendredi matin, daigneraient nous écouter, va porter particulièrement sur l'état des chaussées au Québec et l'état des structures, parce qu'on en a fait grand état. Et j'écoutais des commentaires dernièrement, faits sur certaines tribunes radiophoniques, à l'effet qu'on dormait au gaz, au ministère des Transports. J'ai l'impression que, à la lumière des réponses qu'on va entendre ce matin, les gens vont être en mesure de constater par eux mêmes que ce n'est pas tout à fait le cas et qu'il y a beaucoup de choses qui se font, au ministère des Transports, dans beaucoup de domaines.

Mon premier bloc, comme je le mentionnais, je veux parler de l'état des chaussées. On parle d'investissements, pour 2009-2010, Mme la ministre, de 3,7 milliards. C'est des investissements records, vous en avez fait la démonstration tantôt, lors de vos remarques préliminaires. Et je fais un aparté, parce que j'ai eu l'opportunité de rencontrer les gens de l'association du camionnage en vrac, vendredi dernier, lors de leur congrès à La Malbaie, et qui se réjouissaient des investissements records qui étaient faits dans les infrastructures routières, et j'ai pu constater avec beaucoup de surprise et avec grand intérêt que, dans la revue de l'ANCAI, Mme la ministre, préparatoire au congrès, de la page 10 à la page 18, on indiquait en détail... tout le détail des 3,7 milliards d'investissements, dans quelles régions administratives, sur quelles routes, quels genres de travaux qui se faisaient, le montant du contrat, etc. Donc, c'est vraiment, quand on parlait des babines avec les bottines, bien j'ai l'impression qu'on est très méticuleux et qu'on va très dans le détail, et je me permets de le mentionner parce que c'est plus de 320 millions de contrat qui reviendra à l'industrie du camionnage en vrac à l'occasion de ces investissements records là de 3,7 milliards.

Malgré les investissements qu'on fait, les Québécois, sûrement à cause de certains commentaires faits par nos collègues de l'opposition lors de certaines tribunes radiophoniques, les Québécois ont une image plutôt négative de l'état de nos routes. Ma préoccupation, aujourd'hui, c'est sûr que ça concerne l'état général du réseau routier québécois, administré par le ministère des Transports, et tout ce qu'on fait comme investissements pour améliorer la qualité de nos routes. J'apprends aussi, dans ce domaine-là, très souvent on peut penser qu'on est adeptes de la pensée magique et qu'on mesure l'état de nos routes, là, un peu au pif, mais, en faisant un peu plus de recherches, on réalise que tout ça, c'est le résultat d'une démarche qui est très, très

précise, qui est basée sur des données techniques, des informations qui sont colligées par les employés du ministère, qui font, je le mentionnais, un travail très professionnel.

En regardant sur le site Internet, et vous me permettrez de féliciter les gens qui s'occupent du site Internet du ministère, je vous dirai, et les Québécois et ceux qui nous écoutent, et tous les Québécois auraient avantage à visiter plus souvent qu'autrement le site Internet du ministère, et particulièrement les informations qui y sont contenues dans la section du 511, parce que très souvent on parle de conditions routières, de travaux qui se font sur le réseau routier, mais on a toutes ces informations-là sur le site. On a même, avec la multitude de caméras qui sont sur le réseau routier, on a même une vision live de ce qui se passe et de la circulation à quelques minutes... avec quelques minutes de décalage de ce qu'on a sur le réseau routier. Donc, les Québécois auraient grand intérêt à découvrir cette ressource extraordinaire qu'est le site du ministère des Transports.

Je mentionnais aussi qu'en regardant la documentation qui est contenue sur le site... on dit que le personnel du ministère regarde environ 50 % du réseau routier par année, c'est-à-dire qu'on collige toutes sortes de données pour avoir un état le plus factuel possible d'où en est le réseau québécois. Donc, si on regarde 50 % par année, ça veut dire qu'à tous les deux ans on a fait le tour de notre réseau. C'est sûr que cette manière de procéder nous permet sûrement d'orienter nos actions, de comparer ou de prévoir différents scénarios d'intervention qu'on pourrait faire, d'anticiper ce qui s'en vient, d'anticiper où on va... où sera le réseau dans les prochains mois et, comme vous l'avez mentionné tantôt, de préciser les investissements nécessaires à améliorer l'état des chaussées puis améliorer notre réseau québécois. Et on l'a vu, ce n'est pas tombé des nues, quand vous avez fait votre annonce du 5 février dernier par rapport à l'ensemble des investissements qu'on fait sur le réseau cette année.

Ce que j'aimerais savoir de vous, et pour l'intérêt des gens qui nous écoutent aussi, on en est où et quel est présentement l'état de notre réseau québécois?

Le Président (M. Huot): Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je remercie le collègue de sa question, parce que c'est important de... souvent, les gens, on entend des commentaires, c'est très important, la chaussée, hein, le confort de roulement, les gens, la fluidité. C'est important pour les gens quand leurs routes, leurs autoroutes, la route collective est en bon état, qu'ils ont à l'utiliser au quotidien. On en entend régulièrement parler, c'est assez présent dans notre vie, c'est une qualité de vie, c'est...

Alors, ce qu'il est important de dire, c'est que le réseau, comme je le disais d'entrée de jeu, a été sous-financé, a été négligé pendant de nombreuses années, mais heureusement, avec les investissements importants qui ont été consacrés au cours des dernières années, on est en mesure de voir une courbe, maintenant, qui est ascendante. Alors, les dernières années, au début des années 2000, il y a avait une courbe qui diminuait, donc

notre réseau routier, nos chaussées se détérioraient, et maintenant on est en mesure de voir que cette courbe-là a pris une tangente, là, ascendante. Donc, le réseau, la qualité de la chaussée, on appelle ça, selon l'indice IRI, et tantôt je laisserai la sous-ministre peut-être vous expliquer comment on mesure ça, mais cette tendance-là, elle est inversée, et aujourd'hui on est en mesure de dire que, depuis quatre ans, la tendance est inversée et que les chaussées ou les routes qui sont sur le réseau routier supérieur, en soutien aux commerces extérieurs, sont... même pas, ce n'est même pas en soutien aux commerces extérieurs, ce qu'on appelle notre réseau routier supérieur, donc nos autoroutes, les routes collectrices ont atteint un 82 % de bon état, en considérant l'indice IRI, confort au roulement. Et, si on prend l'ensemble du réseau routier, cette proportion-là est à 67 %, mais c'est pour vous dire, quand on dit 67 %, on est partis à 61 %. Alors, au cours des quatre dernières années, on a fait un bond de 61 % à 67 %, donc c'est très significatif et c'est une tendance qu'on n'avait pas vue au cours de la dernière décennie.

● (10 h 30) ●

Alors, je pense qu'il y a un mouvement, là, qui est bien enclenché, qui va nous permettre, avec la hauteur des investissements que nous avons, en investissant 80 % des montants dans le maintien de nos actifs, ça va nous permettre, dans les prochaines années, d'aller encore dans le même sens. Et pour vous dire que, d'une année à l'autre, on intervient à peu près sur 2 000 km, 2 500 km de routes, donc on fait du progrès, les routes s'améliorent, et notre objectif, c'est que d'ici 15 ans on se compare avantageusement aux États américains limitrophes. Alors, souvent les gens nous disent: Les routes sont belles aux États-Unis, les routes sont belles dans telle province, alors ce qu'on s'est donné comme objectif, c'est que d'ici 15 ans on atteigne on atteigne 80 %... 85 % pour nos chaussées puis 83 % pour nos structures et qu'on puisse se comparer avantageusement aux meilleurs aux États-Unis.

Je vais laisser, si vous me permettez, Mme la sous-ministre va vous expliquer un peu comment on procède, comment on fait pour évaluer l'état d'une chaussée.

Le Président (M. Huot): Oui, Mme la ministre. Avant de céder la parole...

Mme Boulet: C'est notre spécialiste.

Le Président (M. Huot): ...avant de céder la parole à la sous-ministre, j'aurais besoin du consentement de cette commission. Consentement. Donc, aux fins d'enregistrement de la commission, veuillez vous identifier, s'il vous plaît.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe aux Infrastructures et technologies. Le réseau routier, vous l'avez mentionné, est ausculté à chaque année. Donc, on en fait la moitié une année et l'autre moitié la seconde année. Ce qu'il faut que vous sachiez par contre, c'est qu'on fait, par exemple, vieillir les données qu'on a déjà... qui ont deux ans pour être capables de les amener artificiellement... pour être capables de tracer un bilan d'état global. Donc, ce n'est

pas nécessairement la donnée 2007 qui va apparaître, c'est la donnée 2007 vieillie selon des modèles de comportement qu'on utilise, et tout ça nous permet d'établir le bilan du réseau routier de l'État, dont on parle aujourd'hui.

Le principal indicateur que l'on utilise, c'est l'indice de confort au roulement. C'est ce qui est perçu par l'utilisateur. L'utilisateur est très sensible à son confort lorsqu'il circule sur les routes, Mme la ministre vous l'a mentionné. Donc, c'est à l'aide d'un équipement qu'on appelle un profilomètre inertiel qui nous permet d'avoir une idée, une mesure, non pas une idée, mais une mesure très objective de cet indicateur-là qui est un indicateur qui est très parlant pour la population.

Par ailleurs, pour des fins d'ingénierie, pour des fins de planification des interventions, on a besoin de d'autres éléments d'information. On a besoin, par exemple, d'un indice sur la fissuration. On a besoin de savoir comment se comporte la chaussée pendant la période hivernale. On a besoin de savoir où sont nos ornières, quelles sortes de défauts d'endommagement la chaussée a, la chaussée présente. Donc, on a des équipements de mesure aussi pour ces indicateurs-là, pour ces indices-là, qui nous permettent par la suite d'avoir des stratégies d'intervention.

Mais tous ces équipements-là qui sont fort sophistiqués sont installés sur un seul véhicule, c'est ce qu'on appelle les véhicules multifonctions, parce qu'évidemment on ne veut pas faire 73 000 km par trois, quatre véhicules, là, donc on a tout mis dans un véhicule, ce qui nous permet de mesurer l'ensemble des indicateurs qui vont nous apporter des informations, qui vont nous permettre de planifier.

Je parle de planification. Ça permet évidemment de programmer annuellement, mais aussi de planifier sur une plus longue période, selon une stratégie d'intervention qui va nous permettre d'avoir des résultats intéressants et probants à long terme. Donc, sur l'équipement multifonction, vous avez ce profilomètre qui nous donne l'indicateur qu'on recherche, donc le confort au roulement, on a des orniérolasers, qui sont des technologies très sophistiquées et développées avec l'Institut national d'optique à Québec, et qui sont maintenant de plus en plus utilisés; on est très fiers de cette réalisation-là parce que c'est une collaboration intense entre l'institut et le ministère des Transports qui a permis de développer cet équipement-là. Même chose au niveau du relevé laser de la fissuration, également c'est une percée technologique qui est fort intéressante et qui pourrait faire l'objet... et qui fait l'objet actuellement de beaucoup d'intérêt partout dans le monde. Et on a aussi des caméras installées qui nous permettent d'avoir une idée de l'environnement, de la route comme telle, qui nous donnent d'autres indications, mais qui nous aident dans notre gestion quotidienne.

Le Président (M. Huot): M. le député de Chomedey, la parole est à vous.

M. Ouellette: C'est très intéressant, Mme Leclerc, ce que vous nous apportez. J'ai le goût d'aller un petit peu plus loin dans vos données. Vous me dites que tous ces équipements-là sont sur un seul véhicule? Ça veut dire qu'il fait... qu'il est appelé à faire le tour de la province.

Parce que, je voulais vous proposer, étant donné que mes collègues et moi, députés, faisons beaucoup de kilométrage par année, je vous aurais proposé pour vous aider dans vos recherches, compte tenu du fait qu'on vient de différentes régions du Québec et que les situations hivernales ne sont pas les mêmes, les situations de routes non plus ne sont pas les mêmes dépendant des territoires, je vous aurais proposé peut-être, s'il y avait des équipements qui auraient pu être installés sur nos véhicules, juste pour vous aider, là, à ce que ça se fasse plus vite et qu'on ait vraiment un meilleur aperçu. Ça aurait permis à mon...

Une voix: ...

M. Ouellette: Ah, non. Moi, je pense que c'est des propositions on ne peut plus honnêtes, M. le député. Il faut faire attention à nos propositions ici, à l'Assemblée nationale, là. C'est ça, c'est correct!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ouellette: Mais c'est fait publiquement, Mme Leclerc, les propositions que je vous fais et ça a rapport avec des équipements technologiques, Mme Leclerc. Ça fait que donc prenez ça de façon platonique, ce que je vous propose ce matin.

Une voix: ...

M. Ouellette: Oui, le rose vous va très bien aussi! Donc, ça m'aide à comprendre un peu plus ce que vous prenez comme données. Et je pense que nos hivers, aussi, amènent une fluctuation dans les données qui sont récupérées, parce qu'on n'a pas un hiver qui est pareil, là. De ce temps-ci, on a eu des hivers assez particuliers qui détériorent, je croirais. Nos hivers québécois, là, j'aimerais un petit peu vous entendre là-dessus avant que je retourne à la ministre pour lui parler des structures, là.

Le Président (M. Huot): Rapidement, Mme la sous-ministre.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Oui, effectivement les conditions climatiques du Québec font en sorte qu'elles sont très agressives pour l'ensemble des infrastructures qui sont dehors, à l'extérieur. On suit également cette agressivité de l'hiver avec un certain nombre d'équipements, qui sont des gélmètres. Donc, ça nous permet de mesurer la profondeur du gel à l'intérieur du sol. Vous savez que, dans la région de Québec, on est à peu près à 1,73 m de profondeur de gel, donc c'est vraiment très agressif. Et, si vous montez vers la... sur la 117, moi, je fonctionne par numéro de route, là, mais vers l'Abitibi-Témiscamingue, on peut atteindre des profondeurs de gel de 2,2 m, ce qui fait que le gel va contribuer à détériorer l'ensemble de la structure de chaussée sur ce... sur ces épaisseurs-là. Donc ça, on suit ça, parce qu'on sait qu'avec les changements climatiques on s'attend que, d'année en année, on va avoir une évolution, puis on ne sait pas exactement dans quel sens ça va évoluer. Donc, il faut suivre ce phénomène-là, plus également la mesure du confort au roulement.

Mais, M. le député, je voudrais faire un petit peu d'historique. Au départ, la mesure du confort au roulement était prise effectivement avec des individus qui circulaient dans le même véhicule, pour être capables d'apprécier le confort au roulement. Donc, on avait un pool d'individus, cinq personnes dans le même véhicule, et là ils mesuraient si la route était correcte ou pas. Donc, c'était vraiment une appréciation. Aujourd'hui, on est passés à la mesure avec les équipements qu'on a. On est très, très attentifs à la qualité de la donnée et à la fiabilité de la donnée, parce que, quand Mme la ministre donne un chiffre, il faut que ce soit un chiffre fiable. Et il y a beaucoup de calibrage qui se fait, il y a beaucoup de vérifications, il y a un énorme contrôle de qualité qui se fait dans le collecte de ces données-là pour... et un traitement statistique, pour s'assurer que la donnée qu'on a aujourd'hui à vous présenter est effectivement la bonne.

Le Président (M. Huot): M. le député de Chomedey, il vous reste deux minutes.

M. Ouellette: Merci. C'est très intéressant, Mme Leclerc. Je retiens de vos derniers commentaires que les gens de l'Abitibi sont plus gelés que ceux de Québec. C'est ce que je retiens, là, étant donné que le gel est plus important quand on s'en va vers l'Abitibi. Pour avoir fait le tour du Québec, il y a beaucoup de données qui se... qui convergent effectivement... Une chance que je ne suis pas allé en Beauce, hein? C'est correct.

Une voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ouellette: Je pourrais même... je pourrais même vous dire, et je n'irai pas sur les structures, Mme la ministre, parce que ça va être trop long. Je pense qu'effectivement je me permettrais un commentaire. Il y a des gens de Laval qui effectivement passaient le même commentaire, que les gens de la Beauce étaient très chauds. Donc, je me permettrai de vous l'expliquer.

Je vais garder ma minute et demie pour le prochain bloc, parce que, quand on va aller dans les structures, Mme la ministre, je pense que ça nécessite plus qu'une minute et demie de réponse. Ça fait qu'on retourne...

● (10 h 40) ●

Le Président (M. Huot): Merci, M. le député de Chomedey. Alors, je suis prêt à reconnaître M. le député de Beauce-Nord.

Coûts comparatifs des travaux routiers

M. Grondin: Merci beaucoup. Alors, on va rester dans les routes. Moi, j'aimerais savoir, peut-être que ça va être encore notre experte qui va être obligée de revenir à... Les investissements majeurs qu'on fait, là, dans le domaine routier, dans les dernières années et les années qui viennent, est-ce qu'avec... est-ce qu'on est capables de construire plus de routes ou si tous les matériaux, les ingénieurs, et tout le système coûtent

beaucoup plus cher, puis on investit plus d'argent, et puis on a-t-y plus... on fait-y plus de routes?

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

Mme Boulet: Si vous me permettez, on va demander à Mme Leclerc pour qu'elle revienne... ou M. Jean? Je ne sais pas.

Une voix: ...

Mme Boulet: C'est ça. Oui, c'est ça.

Le Président (M. Huot): Alors, M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Denys Jean, sous-ministre. Alors, la question du député évoque... porte sur la capacité de l'industrie, dans le fond, de livrer au ministère des Transports le volume de travaux annoncés.

Mme Boulet: ...

M. Jean (Denys): Ou si finalement on en a pour notre argent.

Mme Boulet: C'est ça.

M. Jean (Denys): Dans le sens où un kilomètre de route, étant donné le volume de travaux en infrastructure au Québec, est-ce qu'on en a... est-ce qu'il coûte plus cher parce qu'il y a tellement de demande qu'il y a une influence sur le prix? Les résultats des campagnes de programmation des deux dernières années nous indiquent... Bon. D'abord, il y a des phénomènes qui se produisent qui sont hors de notre contrôle. À un moment donné, je pense que c'est l'été dernier où le prix du fer s'est mis à augmenter parce que la Chine a demandé beaucoup de fer, puis là le fer augmentait partout à travers la planète. Alors ça, c'est un coût que le ministère des Transports subit, comme Hydro-Québec, comme n'importe quel donneur d'ouvrage. Mais le coût du pétrole aussi peut influencer le coût de nos travaux.

Mais, grosso modo, M. le député, quand on regarde les travaux qu'on veut faire avec l'argent qu'on a puis le résultat, par rapport à ce qu'on pensait payer, on est dans notre objectif de résultat financier. C'est-à-dire, les dépassements de coûts font en sorte qu'on est autour de 100 %, 100,1 % des estimés qu'on avait en début de saison. Il faut voir qu'il y a des projets qui peuvent nous coûter plus cher, mais il y a d'autres qui nous coûtent moins cher. Il y a comme un équilibre qui se fait à travers le système, de telle sorte que le résultat, c'est qu'on est dans nos objectifs de coûts.

M. Grondin: J'entendais...

Le Président (M. Huot): Oui, M. le député de Beauce-Nord.

Effets du gel selon le type de chaussée

M. Grondin: J'entendais notre experte tout à l'heure qui nous parlait qu'en Abitibi le gel est presque,

on peut dire, deux mètres, c'est plus de six pieds. Mais, moi, j'ai toujours eu l'impression qu'en Abitibi il y avait beaucoup de sable, et les routes étaient plus belles que dans d'autres comtés. Est-ce que j'ai raison ou bien j'ai tort?

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

M. Jean (Denys): ...passer la parole à Mme Leclerc. Là, vous êtes dans le géotechnique. Je sais que vous connaissez bien ce domaine-là. Je vais demander à Mme Leclerc de vous expliquer son point de vue.

Le Président (M. Huot): Alors, Mme la sous-ministre adjointe.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe, ministère des Transports. M. le député, vous avez tout à fait raison: le gel va affecter les matériaux routiers de différentes manières en fonction des caractéristiques et des propriétés de ces matériaux-là. Si vous avez un matériau qui est sablonneux et qui se draine très bien, qui ne retient pas l'eau, effectivement la route va moins travailler, à ce moment-là. Si vous avez un sol qui est argileux et qui va avoir tendance à garder l'eau, évidemment c'est l'eau, le problème, hein, ce n'est pas juste le gel, là, et ce qui va avoir tendance à garder l'eau, puisque l'eau prend de l'expansion en gelant, bien évidemment la route va bouger. C'est ce que vous voyez des fois, les ondulations qu'on retrouve en période hivernale, surtout en période de dégel, sur les réseaux routiers, vous voyez des grandes ondulations, c'est parce que le matériau qui est en dessous, bien il n'est pas pareil. Il y a un matériau qui est sablonneux, donc la route ne bouge pas trop. Puis, après ça, oups, on tombe dans un matériau qui a pris de l'expansion.

On a des routes qui montent, l'hiver, de six pouces, au Québec, parce que les sols qui sont en dessous sont argileux. Quand la route monte tout d'un bloc, ce n'est pas pire, mais, quand il y a des endroits où ça monte, des endroits où ça descend, ou ça ne bouge pas, bien ça devient compliqué.

Le Président (M. Huot): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Alors, j'ai raison de penser que plus on met épais de sable quand on construit une route, plus elle va être solide et elle va se drainer mieux, elle va durer plus longtemps.

Le Président (M. Huot): Mme la sous-ministre adjointe.

Mme Leclerc (Anne-Marie): En fait, vous parlez là de la conception de la structure de chaussée. Il faut être très attentif quand on fait une conception de structure de chaussée pour bien caractériser le sol sur lequel on va la poser, puis après ça calculer les épaisseurs que ça nous prend.

Alors, dépendamment de ce sur quoi on travaille, on va avoir différentes épaisseurs de matériaux granulaires, comme vous dites, soit du sable soit du gravier, on va avoir différentes épaisseurs. Mais tout ça

est calculé en fonction des propriétés du sol qu'on a en dessous puis en fonction du trafic qu'on pense qui va circuler.

Parce que nos épaisseurs de chaussée sont dirigées par deux facteurs: par cette protection par rapport au gel là, d'une part, et par le trafic qu'on veut que la route supporte. Si c'est une route qui va supporter des véhicules légers principalement, ce n'est pas la même structure de chaussée que si on fait une desserte, par exemple, pour un parc industriel.

Le Président (M. Huot): M. le député de Beauce-Nord.

Travaux sur l'autoroute 73, dans la Beauce

M. Grondin: On pourrait en jaser beaucoup, parce qu'il y a des routes dans la Beauce qui font ça, là, comme vous dites, il y en a beaucoup chez nous. Mais c'est parce que je n'ai pas beaucoup de temps puis je veux parler d'autre chose. J'aimerais savoir, Mme la ministre, l'autoroute 73, dans la Beauce, c'est quoi, les... on sait qu'il y a eu des développements dernièrement, dans les derniers jours. C'est quoi, les échéanciers qu'on peut annoncer ou qu'on peut dire à la population? Parce qu'on se fait questionner beaucoup en étant représentants provinciaux. Vous savez ça?

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

Mme Boulet: M. le Président, on va me donner une fiche avec les détails, mais d'entrée de jeu je voudrais dire au collègue que ça me fait toujours plaisir de discuter avec lui de l'état d'avancement de ce dossier-là. C'est notre gouvernement qui avons annoncé la poursuite de l'autoroute 73, c'est un projet qui est attendu dans leur région depuis... c'est ça, depuis très longtemps.

Alors, on est très heureux d'y être associés, c'est un projet, je vous dis de mémoire, qui est à peu près de 300 millions de dollars. Là, il y avait un problème de contestation à la CPTAQ, on vient d'avoir une bonne nouvelle, la CPTAQ donne l'aval pour aller avec le tronçon Est, si je ne me trompe pas. Alors, évidemment, cette année, ce qui avait été prévu à la programmation, c'est tout près de 10 millions de dollars pour compléter ou avancer les travaux qui n'étaient pas dans le secteur ou dans le tronçon contesté. Alors, il y avait 10 millions, c'était le maximum, là, puis je l'ai demandé à mes fonctionnaires plusieurs fois, plusieurs fois plutôt qu'une: Est-ce qu'on peut mettre plus d'argent cette année? Même si on ne travaille pas sur le tronçon contesté, est-ce qu'on peut aller encore plus rapidement? Et, selon l'état d'avancement du dossier, c'était le maximum qu'on pouvait faire cette année.

Maintenant, on est très heureux d'avoir la décision de la CPTAQ, je vais laisser le sous-ministre répondre: Est-ce que, sur le tronçon où on a la décision de la CPTAQ, est-ce qu'il pourrait y avoir des travaux qui seraient enclenchés cette année, ou le fait qu'il y a eu contestation, ça avait comme peut-être gelé l'ensemble de l'évolution, là, du dossier et des étapes à franchir? Mais je vais laisser le sous-ministre vous donner plus de précisions sur les travaux qui vont se faire cette année et

les échéanciers à venir, là, pour compléter l'ensemble du secteur.

Le Président (M. Huot): Oui. Mme la ministre, avant de céder la parole, j'ai besoin du consentement de cette commission.

Une voix: Consentement.

Le Président (M. Huot): Alors, aux fins d'enregistrement, je vous demande de vous identifier, s'il vous plaît.

M. Gilbert (Henri): Henri Gilbert, sous-ministre adjoint au ministère des Transports. Effectivement, comme Mme la ministre l'a mentionné, les retards qui ont été accusés à cause de la contestation nous ont amenés un peu à retarder les travaux. Cette année, des travaux de génie vont être faits puis des travaux aussi d'analyse, donc, pour nous emmener, cette année, à faire surtout des analyses, pour être en mesure d'être en appel d'offres probablement vers la fin de l'année ou au début de 2010. Et, cette année, on va forcer, on force quand même, on force beaucoup pour essayer de faire des travaux au moins de déboisement. Encore là, ce n'est pas sûr, parce que ça nous prend des autorisations, et après ça on va pouvoir faire des expropriations en bonne et due forme.

Le Président (M. Huot): Merci. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Et puis, suite à une annonce du gouvernement fédéral qui a supposément gelé, là, 75 millions pour l'autre partie de l'autoroute 73 qui est à simple voie, est-ce qu'on a beaucoup de pression pour avoir un peu un échéancier du gouvernement provincial? Dans ce dossier-là, qu'est-ce qui va se passer dans les prochaines années.

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

Mme Boulet: O.K. Alors, ici, on parle, c'est le tronçon entre Sainte-Marie puis Beauceville, c'est bien ça, M. le député? Alors, c'est un tronçon où les travaux représentent à peu près 157 millions de dollars de travaux, qui normalement devraient être financés... 75 millions du provincial et 75 millions du fédéral. Alors, contrairement à ce que dit le député fédéral, là, les fonds sur l'infrastructure ne sont pas encore versés. Mais les deux parties s'entendent pour procéder rapidement, là. Il reste quelques éléments administratifs à finaliser, mais ce chantier-là, là, je peux vous affirmer que ce n'est pas freiné par le gouvernement. On va aller de l'avant, et l'argent de la contribution du fédéral va suivre. Mais, pour ce qui est l'état d'avancement, là, de ce tronçon-là, je pourrais peut-être laisser la parole à M. le sous-ministre.

Le Président (M. Huot): M. le sous-ministre adjoint.

M. Gilbert (Henri): Merci. Les travaux sont divisés en quatre phases, et puis on continue à faire les

relevés. Il y a une phase qui est pratiquement prête; les trois autres, il nous reste des détails à aller chercher... peut-être un peu d'emprises, parce que, quand même, les emprises ont peut-être changé depuis le temps, dans le sens que les normes ont changé aussi. Donc, pour construire la deuxième voie, la deuxième chaussée, il nous reste des choses à faire, mais on travaille là-dessus. Comme les autres projets aussi, on va les avancer. Il nous reste un peu... Il nous reste aussi des autorisations... sur trois des tronçons, et aussi l'Environnement, là, à aller chercher des autorisations. Mais on avance le projet, là, au même titre que les autres.

● (10 h 50) ●

Le Président (M. Huot): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Vous savez qu'on a beaucoup de pression de la part du milieu. Est-ce que c'est possible pour le ministère des Transports de faire un échéancier sur qu'est-ce qui va se passer en 2009, qu'est-ce qui va se passer en 2010, qu'est-ce qui va se passer en 2011 dans ce projet-là?

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

Mme Boulet: Dans le dernier projet d'élargissement ou dans le projet du prolongement de la 73?

M. Grondin: Dans le projet d'élargissement.

Mme Boulet: Le tronçon de 157 millions de dollars.

M. Grondin: Oui.

Le Président (M. Huot): M. le sous-ministre adjoint.

M. Gilbert (Henri): Présentement, avec les travaux qu'il nous reste à faire pour finir notre analyse puis préparer les appels d'offres, on complète ça présentement. On pense qu'au début de 2010 on devrait avoir, pour au moins un des secteurs, assez d'éléments. Mais il va falloir regarder ça. Ce serait peut-être un peu prématuré de vous dire exactement quel mois qu'on va être prêt, mais, tout ce qui nous manque, on est en train de le ramasser pour être capable, peut-être en 2010, d'aller en appels d'offres.

Le Président (M. Huot): M. le député de Beauce-Nord.

Projet de modernisation de la rue Notre-Dame, à Montréal

M. Grondin: Bon, alors, on va changer de secteur. On va toujours rester dans la construction. Qu'est-ce qui va arriver présentement avec la rue Notre-Dame à Montréal, parce que, moi, je crois que, le plus vite qu'on va avancer la construction de cette route-là, ce boulevard-là, on va en même temps dégager beaucoup de transport qui pourrait avoir accès au Port de Montréal, et puis on pourrait peut-être enlever beaucoup de véhicules sur nos routes, et puis ils pourraient avoir

un accès avec la voie maritime. Est-ce qu'il y a des avancements?

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

Mme Boulet: Alors, sur le dossier de la rue Notre-Dame, M. le Président, évidemment c'est un dossier qui est travaillé et qui est une priorité pour notre gouvernement, dans un premier temps. On est très conscients de l'importance stratégique de ce tronçon de route à Montréal, la proximité du port, le nombre de camions qui y circulent à chaque jour, alors, c'est un dossier stratégique, et on y croit. C'est une priorité pour nous.

Maintenant, il y a des scénarios, parce qu'il y a eu beaucoup de discussions entre les gens de la Ville de Montréal et le ministère sur le concept qui devrait être retenu. On parlait d'un boulevard urbain, on parlait de... Si on veut obtenir... si on veut atteindre les objectifs du ministère, c'est assurément d'augmenter la fluidité sur ce tronçon-là, parce qu'il y a beaucoup de trafic, il y a beaucoup de circulation, il y a une circulation importante de camions lourds. Alors, il y a un concept qui... On en est venu à une entente, on avait retenu un concept qui semblait faire l'affaire de la ville et du ministère, on a même annoncé, il y a peut-être six ou huit mois, des bonifications à ce projet-là. Sur les huit... il y aura quatre voies de chaque côté, il y aura une voie réservée au covoiturage, il y aura une voie réservée au transport collectif, donc deux voies sur quatre qui seront dédiées au transport collectif.

Bon, maintenant, les coûts de ce projet-là, M. le Président, ont explosé. Alors, les coûts que nous avions, autant la ville que nous, étaient à la hauteur d'à peu près 750 millions de dollars, et, avec tous les derniers ajustements, les mises à jour, les nouveaux calculs qui ont été faits par les ingénieurs mandatés et l'équipe également du ministère des Transports, les derniers chiffres que nous avons reçus étaient tout près de 1,5... entre 1,3 et 1,5 milliard de dollars. Alors c'est bien évident qu'à ce montant-là autant la ville que nous, nous avons convenu de prendre une pose et de faire une réévaluation des estimés, d'optimiser les estimés, de revenir à des coûts plus acceptables pour l'ensemble de la population, pour les deniers publics également. Et là, on fait un travail activement, que ce soit le bureau de projet, que ce soient les ingénieurs du ministère, les ingénieurs mandatés, que ce soit la ville, le ministère, tout le monde travaille actuellement à optimiser le projet et à revoir l'ensemble des estimés, et on attend le résultat de ce travail-là pour le mois d'août, à peu près.

Alors, c'est ce qu'on travaille actuellement de façon très active pour faire en sorte que le plus rapidement possible on convienne, là, de coûts qui seront réajustés et qui vont convenir autant à la ville. Parce qu'à 1,3, 1,5 milliard évidemment la contribution du MTQ augmentait de façon considérable, mais, également celle de la ville qui passait de 160 millions à près de 300 millions de dollars. Alors, autant pour la ville que pour le gouvernement, ça représentait des coûts importants. Alors, on s'est rassés ensemble puis on a dit: On va revoir l'ensemble du projet pour le ramener à des coûts plus acceptables pour l'ensemble des contribuables. Alors, le plus rapidement possible, ce qu'on s'est donné

comme objectif, c'est qu'à la mi-août on était pour attendre des résultats. Et l'autre chose aussi, ça nous amène...

Le Président (M. Huot): Je vous invite à conclure, Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui, l'autre chose, ça nous amène à revoir... Quand on sera là pour annoncer les grands projets, dorénavant il faudra que les contingences soient arrimées avec les états d'avancement des projets. Ça nous permettra d'éviter, là, ce qui arrive avec Notre-Dame.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme la ministre. Je cède la parole au parti ministériel. Alors, je reconnais le député de Chomedey pour un bloc de 20 minutes.

Travaux sur les ponts et structures

M. Ouellette: Merci, M. le Président. La deuxième partie, Mme la ministre... dans ma première partie, je voulais vous parler des structures, on a eu des explications très appropriées et savantes de Mme Leclerc, qui ont instruit les gens qui nous écoutent aujourd'hui et qui nous ont, nous aussi, donné un aperçu un peu plus détaillé de comment se faisait le système et comment on mesurait les états de chaussée.

Pour le second bloc, je veux vous parler des structures au Québec. Toujours en feuilletant la documentation puis en allant sur le site Internet, dont il a été question... dont j'ai parlé lors de ma première intervention, on dit qu'au Québec on parle de tout près de 12 000... ils appellent ça des ouvrages d'art, ça m'a... j'ai trouvé ça assez particulier qu'on nomme ça comme ça. Et on dit qu'il y en a plus de 5 000 qui appartiennent au ministère, puis les autres appartiennent soit aux municipalités, aux richesses naturelles, à Hydro-Québec, Transports Canada, voie maritime du Saint-Laurent, les compagnies de chemin de fer. Donc, il y a beaucoup de structures présentement au Québec. On le voit en circulant sur nos routes aussi, il y a plusieurs structures qui sont à l'état... on en refait des nouvelles, on en répare. Et il y a beaucoup d'action sur nos routes effectivement.

On dit, dans la documentation que j'ai consultée, que les ouvrages d'art, ça représente un actif de plus de 10 milliards juste au Québec, mais que la majorité de nos structures ont été construites entre 1960 et 1980. C'est sûr, hier, quand vous avez dévoilé les chiffres de sécurité routière pour l'année dernière, et qu'on faisait le parallèle avec les chiffres de 1973, où il y avait eu plus de 2 200 décès, mon attention a été attirée par le nombre de véhicules qu'il y avait en 1973 sur les routes, on parlait d'environ 2 millions, alors qu'il y a tout près de 6 millions de véhicules aujourd'hui sur les routes du Québec. Donc, les structures qui étaient là en 1960, 1970, on a plus que doublé le nombre de véhicules, c'est un peu normal qu'ils aient besoin en cours de route de rafraîchissements.

Dans le rapport annuel de gestion du ministère 2007-2008, à la page 32, on fait état des suites qui ont été données à la commission Johnson. Et, le 19 octobre 2007, vous annonciez qu'on reprenait la gestion de plus

de 4 200 ponts qui étaient sous la charge des municipalités. 4 200 ponts dans 908 municipalités, pour vous donner une idée de grandeur assez importante, c'est un actif de 1,5 milliard, mais c'est aussi une somme de travail colossale qui était récupérée à ce moment-là. Tout le monde sait, et je pense que la population est à même de le constater par les interventions récentes que vous avez faites, par, hier, comme je le mentionnais, les données en sécurité routière que vous avez rendues publiques, l'objectif du ministère des Transports, c'est un objectif de sécurité des passagers. C'est un objectif de sécurité des usagers aussi.

Et je l'ai mentionné, parce qu'on a déjà eu l'opportunité d'en discuter, chaque dollar qui est... chaque denier public, chaque dollar public, qui est investi ou qui est dépensé doit être rentable et doit être optimisé, aussi. Et c'est sûr que ce qui est fait au niveau des structures, ça doit répondre aux besoins des usagers. Je le vois, parce que tous les jours, en retournant chez moi, il y a un chantier énorme à l'intersection de la 15 et de la 640. Ça fait des années que je me dis: bon, bien, comment on va faire pour permettre à tout le monde... parce qu'il y a une migration croissante de citoyens qui déménagent dans la couronne nord, et... Bon. Je pense qu'il y a des infrastructures qu'on va avoir... les structures qu'on va avoir, l'intersection de la 15 et de la 640, pour un exemple, sauront répondre aux besoins qu'on va avoir.

● (11 heures) ●

Pour les besoins des gens qui nous écoutent aujourd'hui, est-ce que vous pourriez nous faire le point, Mme la ministre, de l'état... parce qu'on voit... parce qu'on en a beaucoup parlé, l'an dernier, de toutes les structures du ministère, et on avait même mis sur le site Internet, dont j'ai parlé précédemment, un liste de structures qui devaient être revues ou qui devaient être regardées de plus près par le ministère. On en est où? On en est où, Mme la ministre, au 24 avril 2009, sur l'état des structures qui sont sur la responsabilité du ministère des Transports du Québec?

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

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, cher collègue. Alors, c'est important, hein, les structures au Québec, M. le Président. On en a, je vais dire, près de 5 000 qui relèvent du ministère, là, 4 900 quelque chose. Et, l'année passée, M. le Président, on en a repris presque autant, de structures qui relevaient de la responsabilité des municipalités. Ce qui fait qu'aujourd'hui il y a presque 10 000 structures qui relèvent du ministère des Transports, alors c'est vraiment quelque chose d'important. On sait tous... on a tous vécu la grande tragédie, le grand drame humain de l'effondrement du viaduc de la Concorde, M. le Président, et c'est... on s'est engagés, puis on l'a dit, puis on l'a promis, il ne faut plus qu'une telle tragédie se reproduise au Québec. Alors, ce que nous a recommandé le rapport suite à l'effondrement, c'était qu'on devait augmenter le financement de façon importante au niveau des structures, parce que ces structures-là avaient été sous-financées au cours des dernières années. Donc, je vais vous démontrer tantôt que les budgets sont à la hauteur des besoins, et qu'on est très conscients de l'importance de

nos structures... du parc des structures au Québec, et qu'on doit investir beaucoup d'argent pour augmenter le pourcentage de ces structures-là qui sont en bon état.

Je vais revenir tantôt, là, parce que c'est important, les structures du réseau routier qui relèvent du MTQ, c'est une valeur de 21 milliards de dollars, et celles sur le réseau municipal, c'est 2,6 milliards de dollars. Alors, on a pour près de 25 milliards de dollars d'actifs, de valeur d'actifs pour nos structures sur le réseau routier, alors c'est vraiment des somme importantes. Et c'est important de léguer aux générations futures, M. le Président, des structures qui seront en bon état. On ne peut pas agir de façon responsable et négliger ces structures-là. Alors ça, c'est un impératif pour nous comme gouvernement.

Alors, c'est important de dire aussi à la population, parce qu'il y a beaucoup de chiffres qui sont apparus, 52 %, 54 % des structures qui étaient en bon état, c'est important de dire à la population qui nous écoute que les structures au Québec, elles sont sécuritaires, elles sont inspectées rigoureusement, à toutes les années, à tous les trois ans, il y a des processus très rigoureux. Et tantôt je laisserai la parole à la sous-ministre, qui est la spécialiste en structures au ministère des Transports, peut-être pour vous donner un peu plus de détails sur comment on inspecte une structure, comment on s'assure qu'elle est sécuritaire pleinement.

Alors, tout comme les chaussées, quand on... la question tantôt a été posée par mon collègue, l'état des chaussées, on a le même portrait un petit peu pour l'état des structures. Donc, il y avait une courbe qui était descendante depuis les dernières années, et maintenant on assiste à une courbe qui s'en va en montant. Donc, on est à même de dire aujourd'hui que les interventions que nous faisons, avec les investissements que nous avons, au cours des dernières programmations des trois, quatre dernières années, nous ont permis d'inverser la courbe d'état de nos structures. Et, aujourd'hui, on est en mesure de vous dire que nos structures, qui étaient à 54 % en bon état en 2006, sont maintenant à 57 % en bon état, en 2008. Donc, il y a un 3 % d'amélioration de l'état de nos structures, donc c'est quand même une remontée qui est significative à l'égard de l'état de nos structures. Et notre objectif, tout comme nos chaussées, l'objectif qu'on s'est fixé, c'est d'atteindre 83 % de bon état de nos structures, donc c'est quand même une remontée qui est significative à l'égard de l'état de nos structures. Et notre objectif, tout comme nos chaussées, l'objectif qu'on s'est fixé, c'est d'atteindre 83 % de bon état de nos structures, donc c'est quand même une remontée qui est significative à l'égard de l'état de nos structures. On veut être les meilleurs, donc les argents sont à la hauteur des besoins.

L'année passée, c'est 742 millions de dollars qui ont été investis sur les structures, M. le Président, et, cette année, c'est plus de 1 milliard de dollars... tout près de 1 milliard de dollars, là, qui est investi seulement que sur le volet. Parce que chaussée... il y a conservation de chaussées, amélioration du réseau, il y a conservation des structures et développement, donc il y a quatre grands axes que l'on retrouve dans le cadre de notre programmation. Et, cette année, il y a 1 milliard de dollars qui est mis à la conservation des structures. Alors, M. Johnson nous avait recommandé de mettre minimalement 500 millions de dollars par année sur nos structures, et, cette année, on investit le double des 500 millions qui avaient été recommandés. Donc, 1 milliard de dollars sur la conservation des structures au Québec.

Alors, si vous me permettez, M. le Président, je vais laisser peut-être le soin à ma collègue... pas à ma collègue, mais à ma sous-ministre, de vous expliquer comment on évalue l'état...

Une voix: ...

Mme Boulet: ... — tout à fait, c'est gentil, c'est vrai, puis c'est une bonne collègue — alors de nous dire comment on évalue finalement c'est quoi, les tests qu'on fait subir à un pont pour être sûr et certain qu'il est en bon état, qu'il est sécuritaire.

Le Président (M. Huot): Est-ce que j'ai le consentement pour...

Une voix: Consentement.

Le Président (M. Huot): Consentement. Mme la sous-ministre adjointe.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Merci. Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe. Donc, on a expliqué tout à l'heure, on a parlé des chaussées, pour lesquelles on avait des outils de mesure fine et systématiques pour les faire. Dans le cas des structures, c'est un petit peu différent. On est encore — et c'est partout pareil dans le monde — on est encore à l'inspection d'un inspecteur. Donc, on va s'attarder beaucoup à la formation, aux compétences de cet inspecteur-là, qui le rendent apte à faire une inspection d'une structure en particulier. Donc, ce n'est pas... on ne peut pas s'improviser inspecteur en structures, il faut avoir une expérience de travail importante, il faut avoir suivi des cours, réussi des examens, avoir aussi un certain nombre d'inspections à son actif, inspections réalisées avec un inspecteur davantage chevronné. Alors, on a tout ce système-là qui nous permet de former des inspecteurs, indifféremment du secteur privé ou à l'interne, du secteur public, qui vont nous permettre de déployer sur le réseau une campagne d'inspection des structures.

Grosso modo, ce qu'il faut dire, c'est qu'annuellement on va revisiter nos 10 000 structures. Donc, il y a une inspection sommaire, une inspection annuelle qui se fait des 10 000, mais 30 % de ces 10 000 là, donc le tiers, vont faire l'objet d'une inspection générale. Une inspection générale, c'est une inspection qui est beaucoup plus détaillée, où l'inspecteur est près de la structure, doit mesurer ce qu'il voit, l'enregistrer dans des systèmes bien particuliers, il va donner une appréciation des caractéristiques des matériaux qu'il observe, si le béton se dégrade, par exemple, s'il y a une présence de fissures, l'ouverture de la fissure — le suivi de fissuration est beaucoup plus serré qu'il ne l'était auparavant — et s'il y a des signes de désordres de comportement. C'est-à-dire que, si, le comportement de l'ouvrage, on observe que ce n'est pas le comportement qu'il devrait avoir — c'est ce qu'on appelle un désordre — ça peut être mineur et sans conséquences, ça peut porter à questionnement, ça peut déclencher ce qu'on appelle des suivis ultérieurs, donc des inspections plus précises qui se font à des intervalles plus réguliers. Par exemple, si on voit qu'il y a une pile ou une culée qui va se détériorer un peu plus... qui va avoir un comportement

différent, ce qu'on peut faire, c'est envoyer un inspecteur, au lieu d'y aller tous les trois ans, faire une inspection générale. On a une inspection spécifique de cet élément-là du pont qui se fait annuellement.

Alors, toutes ces informations-là sont colligées à l'intérieur d'un système, qu'on appelle le système de gestion des structures, qui nous permet d'avoir le portrait global. C'est le portrait dont Mme la ministre vous a parlé tout à l'heure. Ça nous permet d'avoir un portrait global de l'état du parc. Vous avez tout à fait raison, notre parc a été construit principalement dans les années soixante et... entre soixante et quatre-vingt. Grosso modo, je vous dirais qu'on a deux gros booms de construction de structures, au Québec: un qui est préalable à l'Expo 67 et l'autre qui est préalable aux Olympiques de 1976. Alors, c'est ce qu'on voit dans nos chiffres, c'est ce qu'on observe. On n'a plus beaucoup de ponts qui ont 100 ans ou 75 ans, il y en a une toute petite quantité, mais le gros de la masse est là. Et, quand on gère des structures, on sait, avec une règle du pouce, qu'au bout de 30 ans bien il faut intervenir de façon plus musclée un peu sur la structure: changer la dalle, interventions majeures, et ainsi de suite. Et ces relevés d'observation là, ces relevés d'inspection nous permettent de planifier les travaux sur une plus longue période. On essaie de se planifier sur cinq ans, mais tout ça peut toujours bouger, sur une programmation.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme la sous-ministre adjointe. M. le député de Chomedey.

● (11 h 10) ●

M. Ouellette: En question complémentaire, Mme la sous-ministre, sur le site Internet... Et il en a été énormément question dans la dernière législature, des structures, suite au viaduc de la Concorde, de la liste des 135 structures de béton, là, qui devaient être vérifiées. Elles sont encore sur le site, ces 135 structures là. J'ai vu, pour les avoir vérifiées, qu'à des places il y a eu des nouveaux viaducs, il y a eu des nouvelles structures qui ont été mises là, là. Je pense, entre autres, si on s'en va sur la 20, là... Pour le besoin des gens qui nous écoutent ce matin et qui regardent ces structures-là, on en est où avec les 135 structures? On a-tu fini? Bon, ils sont-ils encore dangereuses? Et qu'est-ce qu'il arrive au niveau de l'inspection ou des suites à donner à ça, pour les 135 structures?

Le Président (M. Huot): Mme la sous-ministre adjointe.

Mme Leclerc (Anne-Marie): D'abord, je voudrais tout de suite vous rassurer, elles ne sont pas dangereuses. Ça, c'est clair. Ce que nous a demandé, c'est d'apporter une attention plus particulière à ces ouvrages-là, qui ont des propriétés spéciales, hein? Ils ont leur béton... le matériau est endommagé un petit peu plus, il y a des éléments qui ont fait en sorte qu'on a porté une attention particulière à cette catégorie d'ouvrages là. Alors, vous savez, bon, on les a inspectées, on a fait de l'évaluation structurale. Une évaluation structurale, c'est aller plus loin que l'inspection, c'est-à-dire qu'on est allés analyser, carotter, surveiller et faire vraiment un recalcul complet de la capacité de la structure. Ce qui nous a permis de dire: Bien, il y en a

un certain nombre sur lesquelles on n'a pas besoin d'intervenir parce que le calcul de la conception de la structure nous permet de confirmer sa capacité à supporter le trafic qui passe dessus. Il y en a un certain nombre d'autres qui nous ont dit: Bon, là, celle-là, il va falloir la retravailler, donc faire des interventions mineures, faire des interventions majeures ou faire du remplacement. Alors, c'est dans cette dynamique-là qu'on est actuellement.

Ce qu'il faut dire, c'est que toutes les analyses sont terminées. Ce qu'on a fait, on a déjà fait beaucoup de travaux sur un certain nombre d'entre elles. Il y a encore quelques travaux qui sont à venir au cours des prochaines années, quelques autres sont programmés encore, parce que, dans certains cas, ce qu'il faut dire, c'est qu'on est obligés de faire de l'expropriation pour ajuster une courbe, il y a des services publics qui sont accrochés à la structure, donc des fois ça prend un petit peu plus de temps. Sur les 135, donc la statistique est la suivante: Il y en a 70 qui n'ont pas eu besoin d'intervention. Dans celles qui ont besoin d'intervention, il y en a 23 qui sont réglées, les interventions ont été faites. Il y en a 10 sur lesquelles on travaille actuellement. Il y en a 29 pour lesquelles on est en train de préparer les plans et devis pour des interventions ultérieures. Et, dans trois cas, on est obligés d'aller travailler sur des modèles particuliers de comportement au niveau des éléments finis, là, c'est un petit peu compliqué, mais je dirais qu'ils ont besoin d'une puissance de calcul un peu plus forte que ce qu'on a traditionnellement sur nos postes de travail réguliers, je dirais.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme la sous-ministre adjointe. Et je reconnais maintenant le porte-parole de l'opposition de l'opposition officielle en matière de transports, le député de Verchères. La parole est à vous.

Investissements dans les transports collectifs

M. Bergeron: Alors, merci, M. le Président. Je dois dire qu'au cours des deux derniers blocs nous avons eu droit à des explications techniques fort fascinantes. Alors, merci beaucoup de ces présentations.

J'aimerais revenir, si vous me le permettez, M. le Président, sur la question des transports collectifs. La ministre sera peut-être tentée de nouveau de réitérer ce qu'elle a dit tout à l'heure concernant les investissements du gouvernement en matière de transports collectifs par rapport au gouvernement précédent. Simplement pour modérer son enthousiasme, je lui dirai simplement que, sous le gouvernement de Robert Bourassa, il y a des décisions qui ont été prises qui ont presque porté un coup fatal aux transports collectifs, au niveau du financement des opérations, et nous sommes encore aujourd'hui à nous dépatouiller avec les problèmes qui ont été occasionnés à ce moment-là. Puis, n'eut été des investissements qui ont été faits par le gouvernement du Parti québécois et le présent gouvernement, on serait probablement dans une position encore plus difficile. Et il y a encore des choses qu'il va falloir faire au niveau de financement du transport collectif, puis on y reviendra dans quelques instants.

Mais, lors de l'annonce du plan de redressement de l'état du réseau routier, le 6 février dernier, le ministre s'est targuée d'annoncer qu'elle annoncerait dans les semaines suivantes des investissements de près de 1,1 milliard de dollars pour le transport collectif. Or, on devait apprendre un peu de temps après que les contributions du gouvernement du Québec, dans le cadre du programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, ne seraient réellement que 710 millions de dollars et qu'en excluant les investissements pour des projets d'acquisition de matériel roulant et d'immobilisations nécessaires et attendus on se retrouvait avec des investissements somme toute modestes. M. le Président, on a fait nous-mêmes l'exercice pour essayer de voir ce qu'il en était, pour constater que ces investissements sont finalement de l'ordre de 166 millions de dollars, dont 20,6 millions directement injectés en mesures pour améliorer l'offre de service. On indique d'ailleurs clairement, à la page 236 du volume III, que, des 704,4 millions de dollars investis en 2009-2010 dans les infrastructures de transport en commun, et je cite, «la plus grande partie sera consacrée à leur maintien».

Alors, comment la ministre peut-elle affirmer encore et encore vouloir développer le transport collectif et investir si peu d'argent neuf dans de nouveaux projets, et que l'essentiel de la part du lion soit investi essentiellement finalement dans le maintien?

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je vais faire un petit bout, mais je vais laisser mon spécialiste de transport collectif... il va être en mesure d'expliquer à mon collègue, là, le 1 milliard de dollars d'investissements, parce qu'il y a un 700 millions et, à part de ce 700 millions là en infrastructures, il y a le transport adapté, il y a tout plein... il y a d'autres programmes qu'on ne retrouve pas nécessairement sur la liste que vous avez là mais qui font partie du transport collectif. Alors, qu'on parle d'adaptation de taxis, qu'on parle de programmes pour... dans les MRC pour développer du transport collectif. Alors il y a beaucoup de millions, qui sont dans d'autres programmes, qui ne sont pas nécessairement dans la liste.

Ce qu'il est important de dire, là, c'est qu'au niveau du transport en commun on n'a qu'à penser, là, qu'on s'est engagés à la hauteur de 2 milliards de dollars, M. le Président, pour le remplacement des MR-63 du métro; on a également la rénovation des MR-73; on a le Réno-Systèmes; on a le Réno-Stations et on a également un 100 millions de dollars pour le renouvellement des autobus, les APS-1, un renouvellement, je vais dire, prématuré, parce que normalement la durée de... normalement, ils n'avaient pas atteint leur durée de vie, mais, comme ils nécessitaient des coûts d'entretien importants, on a autorisé que ces autobus-là soient renouvelés avant leur temps, avant la date que... Alors, il y a un 2 milliards de dollars, là, juste pour la STM, là, au niveau de ses voitures de métro, Réno-Systèmes, Réno-Stations, puis... que l'on parle des remplacements des autobus.

On a, au niveau des trains de banlieue, des montants importants. C'est 622 millions de dollars. On a

fait l'achat, l'acquisition de 160 nouvelles voitures, au coût de 386 millions de dollars, fait l'achat également de 20 nouvelles locomotives bimodes, donc au diesel et électriques, au coût de 236 millions de dollars. Ça, c'est 622 millions pour renouveler des... je veux dire, des voitures et des locomotives de train de banlieue, parce que la difficulté qu'on a avec nos trains de banlieue au Québec, M. le Président, c'est la vétusté de nos infrastructures, tant les infrastructures au sol que nos voitures et nos locomotives. Donc, il faut renouveler ce parc de locomotives et de voitures. Et il y a également un 390 millions de dollars qui est investi pour réaliser le train de l'Est.

Alors, je pense qu'il y a des investissements majeurs. Et ça, c'est à part de tous les programmes de soutien et d'accompagnement aux sociétés de transport, aux autorités organisatrices de transport en commun, qui nous ont déposé des plans, qui nous ont déposé des projets de bonification de l'offre de service, et que nous accompagnons, que ce soit pour des gares, que ce soit pour des renouvellements de parcs d'autobus, pour des systèmes informatiques. La politique québécoise de transport collectif, elle a été saluée par l'ensemble des partenaires. Ils n'ont jamais eu... ils le disent souvent, ils ont un coffre d'outils plein. Maintenant, c'est à eux de nous déposer des projets pour pouvoir avoir les argents qui sont disponibles.

Mais, sincèrement, il y a de très beaux projets qui se font partout. Et, pour détailler le 1,1 milliard, si vous me permettez, M. Martin, vous le connaissez, on l'a vu lors de la commission parlementaire sur le taxi, c'est vraiment notre spécialiste, qui prend sa retraite bientôt, malheureusement. Alors, il est là à tout le moins aujourd'hui, là, pour nous donner peut-être un peu plus d'explications, parce que c'est très, très large, le secteur du transport collectif, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Encore une fois, Mme la ministre, avant de céder la parole à un représentant de la fonction publique, j'ai besoin du consentement de la commission.

Des voix: Consentement.

Le Président (M. Huot): Alors, veuillez vous identifier aux fins d'enregistrement des travaux. Veuillez vous identifier, s'il vous plaît.

M. Martin (Claude): Claude Martin, directeur, transport terrestre des personnes au ministère des Transports. Donc, effectivement, au niveau des chiffres, il y a toujours un problème de conciliation. Un des problèmes que l'on a, c'est qu'une partie de nos dépenses sont en service de dette et d'autres sont versées comptant. Prenons un exemple, par exemple, le Fonds vert, où, cette année, on va consacrer 130 millions spécifiquement à du développement en transport. Lorsque l'annonce a été faite de la fameuse politique du transport collectif, ce qu'il faut se souvenir, c'est qu'on a maintenu l'ensemble de nos services de financement traditionnel, qui étaient beaucoup sur un service de dette, parce qu'à l'époque c'était uniquement en immobilisations que l'on investissait, surtout en transport en commun.

● (11 h 20) ●

La nouveauté qui est arrivée, lorsqu'on est arrivé avec le Fonds vert, qui est alimenté, on se souvient bien, avec une taxe sur le carbone auprès des pétrolières, c'est de l'argent comptant dont on dispose actuellement. Et cet argent-là sert essentiellement à du développement. Ce qu'on a fait avec les sociétés de transport, c'est de faire un tableau de la situation un moment donné dans le temps, 2006, et dire: Pour tout développement de transport collectif qui sera, on va vous accompagner. Autrement dit, lorsque, par exemple, ici, à Québec, le RTC décide de faire une nouvelle voie express, on va les accompagner. On sait exactement leurs coûts d'opération, et, nous, pour chaque dollar que le RTC va investir, on va le faire, nous aussi. Donc, on n'est pas, là, au chapitre de l'investissement au niveau de l'immo, on est dans l'exploitation, mais uniquement dans la mesure où on développe. La règle, c'est de dire: On va accompagner une société de transport qui va développer son service, et, si elle ne développe pas, c'est strictement, là, nos programmes traditionnels qui s'appliquent, donc soit du renouvellement du véhicule, et tout.

Un des problèmes que l'on a, et comme disait la ministre, c'est que nos sociétés de transport ont dû changer leur approche. Pendant des années, je vous dirais, elles faisaient de la gestion courante. Il y avait peu de développement de transport collectif, peu de moyens, il faut bien le voir, un vieillissement du parc. On les accompagnait pour changer un véhicule: lorsque le véhicule avait 16 ans, on le remplaçait. Actuellement, le défi de nos sociétés de transport, et c'en est tout un, c'est d'aller faire du développement, ce qu'elles avaient peu fait dans les dernières années. Et ce qu'on connaît actuellement, à certains égards, c'est qu'on attend des véhicules, à titre d'exemple, de Nova Bus. Québec aurait peut-être pu augmenter son service bien avant, Nova Bus est à pleine capacité actuellement au niveau de ses livraisons.

Et c'est un peu là-dessus, je vous dirais, le mouvement de changement qui a été fait, c'est vraiment une approche de développement. Et les premiers résultats qu'on a des sociétés de transport, les objectifs qu'on s'était fixés — on leur avait demandé de faire un plan sur cinq ans — les objectifs vont être atteints bien avant. Et, un peu, la commande qu'on a eue de la ministre, c'est de voir: Est-ce qu'on attend l'échéance de cinq ans ou si on commence déjà à regarder l'après cinq ans? Au tout début, on parlait de 16 % de développement. Là, actuellement, les chiffres dont on dispose, c'est de 20 %, et probablement que l'atteinte sera faite un peu avant. Je vous dirais que c'est un beau défi à ce chapitre-là. Ça, c'est l'aspect plus, je dirais, transport collectif.

Lorsqu'on regarde dans le transport adapté, c'est un peu le même changement aussi. Vous vous souvenez, il y a quelques années, il y avait des listes d'attente. On se souvient des problèmes qu'avait la STM. Je disais souvent: Une chance que ces gens-là ne vendaient pas du poulet, parce qu'avant d'avoir la ligne téléphonique pour avoir du service on pouvait attendre jusqu'à 25 ou 30 minutes. Actuellement, c'est en temps réel. On a augmenté de beaucoup l'offre de service.

L'un des grands défis que l'on a, c'est que l'industrie du taxi nous suive là-dedans. Au niveau des taxis accessibles, on dispose actuellement d'au-dessus

de 350 taxis accessibles au Québec, donc qui sont beaucoup plus souples que le minibus, et ce qui vient offrir une qualité de service beaucoup plus grande. La conséquence de ça, c'est que nos budgets en transport adapté augmentent très rapidement, mais au moins on transporte de plus en plus de monde parce qu'on a des moyens beaucoup plus souples que ce qui existait avant. Et je pense que personne ne voudrait revenir en arrière. Je pense que ceux qui habitent les couronnes, on voit que les CIT ont le vent dans les voiles, c'était déjà important, l'aide qu'on leur apporte actuellement, on voit qu'ils sont en croissance, l'apparition de terminus. Et je pense que, lorsqu'on regarde la congestion actuelle, une des réponses, le plan vert, heureusement qu'on l'a, parce qu'il vient au moment où on a une congestion et peut-être une sensibilisation de la clientèle aussi.

On a vu dans les derniers mois, là, malgré que le prix de l'essence a baissé, les gens se tournent encore vers le transport collectif, et c'est devenu, je pense, là, pour les gens quelque chose de beaucoup plus important. Ce qu'on espère, nous, c'est que ce ne sera plus: Quand tu es mal pris, tu prends le transport collectif, mais bien: le moyen intelligent de se rendre au lieu de transport. Mais ça, il faut offrir une qualité de service, parce qu'il y a un concurrent important qui est l'automobile. Et il s'agit de voir notre réseau routier, ce n'est pas demain la veille...

On vient d'inverser, nous, la courbe, là. On perdait toujours... malgré que l'achalandage montait dans le transport collectif, la partie prise par l'automobile ne cessait d'augmenter. On vient d'inverser la courbe. Et j'étais avec les gens de la STM cette semaine, et on vient d'atteindre, là, le nombre, l'achalandage, le niveau qu'on avait en 1952. Pendant des années, parce que la voiture avait pris toute la place, les sociétés de transport avaient une baisse d'achalandage. On vient de revenir à ces taux-là. On se souvient, ça, c'était avant le développement des banlieues, les années 1952, donc on voit l'engouement actuellement au niveau du transport. Il y a des sommes importantes, mais c'est un grand défi à tous les égards à ce niveau-là.

Le Président (M. Huot): Merci, M. Martin. Alors, M. le député de Verchères.

Projets en transport collectif dans la région de Montréal

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Il y a un accroissement au niveau des transports collectifs, dont on doit tous et toutes évidemment se féliciter. Malheureusement, on a vu une baisse de l'achalandage au niveau des trains de banlieue dans la région de Montréal, et ça, c'est en partie dû à un problème qu'on aura probablement l'occasion d'aborder un peu plus tard durant l'étude des crédits. Je constate qu'effectivement, même s'il y a effectivement des acquisitions au niveau des autobus, au niveau des voitures de métro, au niveau des trains de banlieue, c'est essentiellement pour le maintien des services actuels. Et, en termes de développement de nouveaux services, je serais intéressé éventuellement à avoir une idée de la ventilation des projets financés à partir du fonds vert, s'il vous plaît.

Maintenant, sur la question des projets, Mme la ministre disait tout à l'heure qu'il y a de beaux projets

dans l'air. Justement à cet égard-là, le 6 février dernier, encore une fois lors de l'annonce du plan de redressement du réseau routier, la ministre a indiqué avoir rencontré le maire Gérald Tremblay la semaine précédente concernant le plan de transport de la ville de Montréal et aurait demandé à M. le maire de Montréal, également au maire de Laval, au maire de Longueuil une liste des projets prioritaires en transport lourd pour la grande région métropolitaine. Quelques semaines, quelques mois plus tard, où est-ce qu'on en est, Mme la ministre, avec cette liste? Est-ce que cette liste vous a été soumise? Est-ce que c'est possible d'en avoir un exemplaire? Quel est le plan de match du gouvernement pour répondre aux demandes des maires de la grande région métropolitaine en termes de transport lourd?

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

Mme Boulet: Alors, très heureuse de répondre à cette question-là parce que c'est fondamental, et c'est une préoccupation pour moi, là, très importante. On a rencontré le maire de Longueuil, le maire de Montréal et le maire de Laval, et vous savez que Montréal a déposé son plan de transport, dans lequel il y avait une vingtaine de projets structurants, des projets porteurs d'avenir, des projets tout à fait pertinents. On n'a pas eu le même travail nécessairement à Laval. On sait qu'eux, ils ont une préoccupation pour le prolongement du métro. Bon. Ce qui arrive, c'est qu'avec le programme qui existe actuellement c'est le gouvernement, c'est l'État qui finance 100 % des modes de transport lourds. Donc, que l'on pense au SLR voulu par Longueuil, par la Rive-Sud, au tramway de la ville de Montréal, au prolongement de métro, que ce soit pour Montréal ou pour Laval, à la navette ferroviaire, au métro de Laval... Je ne sais pas si je les ai tous, là. Je les ai-tu tous?

Une voix: ...

Mme Boulet: Au trolleybus. Bien, le trolleybus, ce n'est pas 100 % nécessairement nous, là, ce n'est pas un... Bon. Alors, que l'on pense à tous ces modes-là, ce sont tous de beaux projets, mais évidemment vous comprendrez que chacun d'eux coûte minimalement — puis je vais dire «minimalement», je veux être très conservatrice — au bas mot 1 milliard de dollars. Alors, vous comprendrez, là, puis je suis certaine que, si vous étiez à ma place, vous feriez la même déduction, on ne peut pas tous les partir en même temps. Alors, moi, je demande... Puis, le maire de Montréal a sa liste de priorités à lui, qui n'est pas nécessairement la même qu'à Laval puis la même qu'à Longueuil. Et, moi, ma préoccupation, c'est: Est-ce que je peux trouver quelque chose qui va servir à l'ensemble des citoyens qui restent dans la grande région, là, métropolitaine, et incluant Longueuil et Laval? Et là, ce qui me permet de croire qu'à court terme, donc en juin... j'espère qu'on va me proposer quelque chose. Parce qu'on a mis en place un mandataire, vous savez, pour régler le déficit métropolitain, là, de Montréal, et, suite au règlement du déficit du métro, on a demandé au mandataire de poursuivre son mandat, et, en juin, il doit me remettre un rapport. Dans son rapport, essentiellement on lui a demandé deux choses: de nous donner des recommandations sur la

gouvernance et essentiellement également être capable de me trouver quels sont les projets porteurs qui devraient être priorisés.

Alors, c'est... pour moi, là, on me dit que ça chemine très bien, qu'ils sont sur le point de s'entendre et qu'ils vont convenir de comment on peut séquencer ces projets-là dans le temps, quel devrait être le numéro un, le numéro deux, le numéro trois. Parce que peut-être qu'on peut en partir, il y en a qui sont à l'étape plus préliminaire que d'autres, donc... Mais on commence par lequel? Lequel on met en phase accélérée? Lequel, là, je peux dire: Go, on y va, là, puis là on arrête de faire des études puis on met des «bulls» sur le terrain, là, en bon Québécois. Et c'est ce que j'attends, j'attends que ces gens-là... Parce que je pense qu'on doit s'entendre pour développer le transport collectif, on ne peut pas, chacun, tirer sur notre couverture puis dire: Moi, je veux un SLR chez nous. C'est un très, très beau projet, le SLR, mais il répond à une portion de la clientèle, il ne répond pas nécessairement aux besoins de tout le monde. Alors, est-ce qu'on est capable de trouver un projet porteur qui va rallier le plus de monde possible, avec lequel on aura le plus large consensus sur l'ensemble du territoire? C'est ce que je souhaite.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme la ministre. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Est-ce que je dois comprendre de ce que vous êtes en train de dire, Mme la ministre, que, de l'ensemble des projets porteurs qui vous ont été soumis, le SLR n'en fait pas partie?

● (11 h 30) ●

Mme Boulet: Non, pas du tout. Pas du tout, parce qu'on a parlé avec les gens de Longueuil, mais ils n'ont pas juste le SLR, à Longueuil, comme priorité. Le SLR, on a rencontré les gens de la Société des ponts fédéraux il y a peut-être un mois et demi, deux mois, M. Jean, si vous me... et on a discuté avec eux, mais évidemment le SLR, c'est un très beau projet, puis on s'est arrangé avec des autobus depuis 30 ans, puis on est tout à fait conscient que ce n'est pas le système idéal, on est tout à fait conscient. Il y a 17 000, de mémoire, 17 000 passagers, là, matin et soir, qui circulent de part et d'autre en utilisant le système d'autobus avec les cônes, puis tout ça, bon.

Maintenant, faire un SLR sur une structure qui est vieillissante, vous allez convenir avec moi que ce n'est pas l'idée du siècle, et sur l'estacade non plus. Alors, l'objectif et la demande que j'ai faite à deux reprises par lettre au ministre fédéral des Transports, c'est: Quand vous étudiez la possibilité de reconstruire votre pont, nous voulons que ce soit pris en considération qu'on inclue un SLR dans la structure neuve du nouveau pont, finalement. Et le fédéral est tout à fait en accord avec ça. Il y a même une entente qui vient d'être conclue — Jacques est ici, peut-être qu'il pourrait nous en parler — il y a une étude qui sera faite, dans laquelle le fédéral est partenaire à 60 %, nous à 40 %, et dans laquelle on va venir préciser, dans le cadre de la construction d'un nouveau pont, comment peut-on y inclure un SLR, quels sont les coûts engendrés par ce SLR qui sera intégré au nouveau pont. Alors ça, c'est déjà un pas important. Donc, le fédéral vient de signer

avec nous une entente sur une étude qui va convenir des modalités de l'inclusion du SLR.

Et, d'autre part... Ça va, M. le député? Alors, il y a une étude, là, qui... en tout cas c'est sous peu, là — Jacques va peut-être nous donner les détails...

Une voix: ...

Mme Boulet: ... — en juin, qui sera lancée pour voir à l'inclusion du SLR sur une nouvelle structure.

Et, d'autre part, le fédéral nous assure, en tout cas je ne parlerai pas pour eux... mais le projet d'un nouveau pont est très présent, là. Ce n'est pas quelque chose, là... c'est très présent. Ils ont une préoccupation à l'égard de ce pont-là, de cette structure-là, et le remplacement de cette structure-là est à prévoir, je vous dirais, à court ou moyen terme.

M. Bergeron: C'est parce que je ne veux pas...

Le Président (M. Huot): Il vous reste une minute.

M. Bergeron: Je ne veux pas focuser sur le SLR, mais, lorsque vous disiez, là: Est-ce que ça répond aux besoins de la grande région?, il y a quand même tout le développement du quartier Griffintown...

Mme Boulet: C'est ça, tout à fait.

M. Bergeron: ...qui dépend également, bien qui ne dépend pas mais qui serait grandement...

Mme Boulet: Mais tous ces projets-là, je vous l'ai dit, ce sont de très beaux projets, des projets qui sont pertinents, porteurs d'avenir, mais la question est: Est-ce qu'on peut tous les partir en même temps? Puis, comme le fédéral est un acteur dans ce dossier-là, bien je n'ai pas le choix d'attendre qu'ils me construisent un nouveau pont, et c'est ce qu'on s'est assuré de voir avec les gens de la Société des ponts fédéraux, de s'assurer que ça fasse partie de leur programmation, parce que, pour eux, il y a une structure, ils ont besoin d'investir, ils ont annoncé près de 200 millions de dollars, plus de 200 millions de dollars pour entretenir cette structure-là, mais ce n'est pas dans le but de la conserver, c'est dans le but de l'entretenir et de la maintenir en bon état jusqu'à temps qu'ils conviennent de construire un nouveau pont.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme la ministre. Je cède la parole au parti ministériel. Je suis prêt à reconnaître M. le député de Maskinongé.

M. Diamond: Merci, M. le Président. Chers collègues, chers collègues de l'opposition officielle, Mme la ministre, le personnel de votre ministère.

Donc, M. le Président, la Commission des transports du Québec est un organisme de régulation qui agit auprès des transporteurs par les décisions de même que par les interventions administratives. Sa mission consiste à accroître le comportement sécuritaire des transporteurs, à participer au développement économique en favorisant une offre de services de transport qui

répond aux attentes des citoyens et à soutenir l'équité dans l'industrie du transport, le tout dans une perspective de développement durable. Dans un contexte où notre gouvernement entreprend des grands chantiers sur le réseau routier du Québec, on peut s'attendre à ce que le nombre de transports lourds augmente de façon significative.

M. le Président, avec votre permission et la permission de mes collègues, j'aimerais poser ma question à Mme Lise Lambert, de la Commission des transports du Québec.

Le Président (M. Huot): Oui. Encore une fois, on a besoin du consentement.

Une voix: Consentement, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Oui? Alors, comme pour les précédents, je vous invite à vous identifier aux fins de l'enregistrement des travaux de cette commission.

Mme Boulet: Me permettez-vous, M. le Président, je vais peut-être dire un petit mot avant de laisser la parole à Mme Lambert?

Le Président (M. Huot): Absolument, Mme la ministre.

Mme Boulet: Je suis heureuse, ce matin, qu'on soulève le dossier de la Commission des transports, puis je suis contente d'avoir Mme Lambert à côté de moi, et je voudrais la remercier pour son excellent travail. Je pense qu'on a réglé de très beaux dossiers, au niveau de la Commission des transports, au cours de l'année, tant pour les taxis... Et je pense que ça va faciliter, ça va faciliter le travail de tout le monde, de tous les intervenants, et c'est vraiment un organisme qui est responsable et qui fait son travail de façon exceptionnelle.

Alors, la Commission des transports travaille principalement avec la SAAQ afin d'assurer la sécurité des transports par véhicule lourd, puis la SAAQ identifie auprès de la commission les propriétaires, les exploitants, les conducteurs de véhicules lourds dont le comportement présente un risque pour la sécurité routière ou l'intégrité du réseau. Alors, la commission analyse les dossiers des personnes ainsi identifiées, les convoque au besoin en audience, donc elle est là pour contrôler, pour surveiller afin que tout se passe correctement, pour que les gens aient un comportement responsable. Et je pense que, comme vous le disiez, depuis que cette organisation est là, je pense que les choses se déroulent de façon tout à fait correcte. Et je vais laisser, si vous me permettez, Mme Lambert, là, vous donner un peu le portrait de son intervention et du travail que fait la commission.

Le Président (M. Huot): Merci. Alors, on a eu le consentement, mais je vous invite à vous identifier, s'il vous plaît.

Mme Lambert (Lise): Lise Lambert, présidente de la Commission des transports du Québec.

Le Président (M. Huot): Alors, M. le député de Maskinongé, pour votre question.

Sécurité du transport par véhicule lourd

M. Diamond: Je vais poser ma question. En considérant une plus grande présence du transport lourd sur le réseau routier du Québec, comment la Commission des transports intervient-elle afin d'assurer la sécurité du transport par véhicule lourd?

Mme Lambert (Lise): Alors, nos interventions sont multiples, elles vont nécessairement de l'évaluation, de l'information et de l'évaluation des connaissances des transporteurs jusqu'à, en quelque sorte, faire évoluer les comportements d'une manière plus, disons donc, avec des mesures correctives qui sont obligatoires pour les transporteurs.

Alors, de la façon dont ça se passe, c'est que la commission accompagne tous les transporteurs tout au long de leur exploitation d'une entreprise, dès qu'ils s'inscrivent à notre registre à la commission. C'est une obligation légale pour tout transporteur de s'inscrire à la commission, pour toute personne qui exploite un véhicule lourd au Québec, tant dans le transport des marchandises que dans le transport des personnes. À cette étape, on s'assure que les personnes sont informées de leurs obligations spécifiques. Alors, on leur distribue toute la documentation qui est nécessaire, on leur attribue une cote de sécurité. Il y a trois cotes de sécurité, soit la satisfaisante, la conditionnelle ou l'insatisfaisante. Pour attribuer cette cote-là, par exemple, pour un transporteur de personnes, on vérifie l'état de ses connaissances tout simplement en envoyant un inspecteur auprès de lui, de la commission, qui vérifie son état de connaissances. Si son état de connaissances à ce niveau-là n'est pas satisfaisant, il est prié d'aller prendre des cours dans les secteurs appropriés pour lui.

Par la suite, cette inscription... ce qui se passe, c'est que cette inscription-là, elle est valable pour l'ensemble du Canada, et que les transporteurs peuvent circuler d'un bout à l'autre du Canada grâce à leur inscription, et c'est la même chose pour toutes les autres provinces. Ce qui se passe par la suite, c'est que les mécanismes ont été mis en place pour supporter l'identification des transporteurs qui présentent un risque en matière de sécurité routière. C'est la plus belle partie, je dirais, c'est une des très belles parties de la réalisation de la Loi sur les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds, c'est qu'on a trouvé un moyen pour que tous les transporteurs puissent être évalués de la même façon, c'est-à-dire au moyen d'une politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds. Cette politique-là a été adoptée par la Société de l'assurance automobile du Québec, qui tient un dossier de comportement sur tout transporteur, dans lequel elle inscrit les événements; ça peut être des infractions de conduite, les accidents. Et par la suite, elle... lorsque le dossier est constitué, à partir de cette politique, ça permet, à ce moment-là, que la société puisse intervenir dès qu'elle s'aperçoit qu'il y a une certaine dégradation dans le comportement. Il y a des seuils, et, à ce moment-là, la société

envoie des lettres, et ça permet, à ce moment-là, au transporteur de s'amender.

● (11 h 40) ●

Lorsqu'il ne le fait pas et qu'il a reçu trois lettres pour s'amender, par la suite le dossier est référé à la commission. Pour notre part, à ce moment-là, on le convoque en audiences publiques et on examine quels seraient les moyens les plus appropriés pour qu'il évolue dans son comportement. Et, à ce moment-là, souvent la commission lui impose de la formation, lui impose, dépendant du problème... si c'est un problème, par exemple, de surcharge pour les poids et dimensions, à ce moment-là, la commission lui impose des balances embarquées ou tous autres systèmes qui sont intelligents, de telle sorte que la personne puisse évoluer et que le transport puisse s'effectuer de manière beaucoup plus sécuritaire. Et ça va, pour la commission, jusqu'à interdire à des personnes de circuler.

C'est la même façon qu'on opère aussi pour les conducteurs de véhicules lourds. Et, en plus, chez les conducteurs de véhicules lourds, on leur envoie des lettres pour les prévenir qu'ils vont faire l'objet d'une intervention spécifique de la commission, avant qu'ils soient convoqués auprès de nous. Et, à ce moment-là, les conducteurs aussi, on peut les empêcher même de conduire un véhicule lourd lorsqu'en quelque sorte la situation l'exige et que c'est un transporteur qui met à risque la population du Québec. Tout ça est déployé afin que le transport tant des marchandises que des personnes s'effectue de façon sécuritaire et que nos routes soient en quelque sorte des lieux où il fait bon de les partager tant avec le transport lourd qu'avec tous les autres usagers.

Le Président (M. Huot): M. le député de Maskinongé.

M. Diamond: Oui. Merci, Mme Lambert. Une question additionnelle, c'est que... Je sais que la Commission des transports fait un excellent travail. Je sais que vous passez beaucoup de dossiers durant une année, on pourrait-ou connaître le nombre de dossiers et comment est-ce qu'ils sont traités?

Mme Lambert (Lise): Il y a...

Le Président (M. Huot): Mme Lambert.

Mme Lambert (Lise): Oui. Il y a 52 000 propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Il y a, chaque année, des personnes qui rentrent et qui sortent comme propriétaires et exploitants de véhicules lourds, environ 5 000, c'est-à-dire les entreprises qui naissent et qui quittent l'industrie. De plus, il y a chaque année, je dirais, de nouveaux conducteurs de véhicules lourds. Du côté des véhicules lourds, on les estime à plus de 125 000, suivant la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Diamond: Merci, Mme Lambert.

Le Président (M. Huot): Merci. Alors, M. le député de Chomedey, il vous reste un peu plus de 10 minutes.

Modifications législatives concernant le transport par taxi

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Je vais profiter de votre présence, Mme Lambert, parmi nous aujourd'hui pour vous parler de transport par taxi. Parce que, dans la dernière législature, on avait introduit le projet de loi n° 96, et nous avons dû, dans la présente législature, réintroduire... Le 8 avril, la ministre a introduit le projet de loi n° 5 sur le transport par taxi. D'ailleurs, vous me permettrez de souligner, parce qu'il y avait plusieurs organismes qui étaient venus déposer lors des consultations particulières du mois d'octobre, l'an dernier, et il y a un organisme de ma circonscription, à Laval, qui est l'ALTA, M. Fortin était venu déposer, il avait été d'ailleurs très éloquent lors des consultations particulières.

Le projet de loi n° 5 va modifier les pouvoirs de la Commission des transports que vous présidez. Pour les besoins des gens qui nous écoutent, je sais qu'en préambule on en a parlé dans le projet de loi n° 5, mais ça va changer quoi exactement et quelles obligations... ou ça va être quoi, les changements qui surviennent avec la Commission de transports par l'introduction de ce projet de loi là?

Le Président (M. Huot): Mme Lambert.

Mme Lambert (Lise): Alors, de ce côté-là, il y a plusieurs articles qui vont amener des changements, je dirais. Plusieurs sont de nature qui ont été demandés par l'industrie et par différentes associations, comme vous avez mentionné. C'est un projet de loi, aussi, qui a été déjà déposé, comme on le sait. Si on regarde certains articles, il y a l'aspect surtout, je crois, entre autres, des intermédiaires en service de transport par taxi, où il va y avoir des amendements assez importants, où législateur vient préciser effectivement quels seront les pouvoirs que la commission va exercer à leur égard. Alors, les intermédiaires de services de transport par taxi, on va pouvoir approuver le règlement d'un intermédiaire, veiller à l'application effective de ce règlement et nommer aussi un arbitre pour régler un différend concernant l'application des dispositions, si bien entendu le projet de loi tel que déposé est adopté.

Actuellement, tout ce qu'on a, c'est un pouvoir général de suspension et de révocation de permis et pour intervenir auprès d'intermédiaires titulaires de permis. Le projet de loi va davantage baliser la portée et la nature des pouvoirs d'intervention de la commission. Il indique que la commission peut intervenir lorsque les pratiques de l'intermédiaire compromettent la sécurité des usagers. Les intermédiaires étant un maillon très important dans la délivrance des services de taxi, l'exercice de ces pouvoirs, lorsque requis, sera de nature à améliorer la qualité des services et la sécurité des usagers, qui sont les deux objectifs que recherche la Loi sur le transport par taxi. Alors, du côté des intermédiaires en services de transport par taxi, on voit qu'il y a effectivement un meilleur encadrement. Ce meilleur encadrement là est pour qui? Il est d'abord pour la population, puisqu'avec ça on va pouvoir assurer une meilleure sécurité des passagers.

Il y a aussi des pouvoirs qui vont être modifiés, de la commission, notamment celui de révoquer les

permis de taxi, dans le cadre de l'article 21 de la Loi sur le transport par taxi. À cette occasion-là, on peut dire que, pour certaines personnes, c'est moins de pouvoirs, puisque c'est un pouvoir aussi de suspension et non pas seulement de révocation. Mais c'est une demande constate. Je me souviens d'avoir à plusieurs reprises entendu des organisations qui souhaitaient que la commission ait plus de flexibilité. Et actuellement ce qui est intéressant, c'est que, dans ce cadre-là, il va y avoir plus de flexibilité pour qu'on puisse adapter la problématique qui a été vécue à vraiment une sanction appropriée, qui peut être seulement qu'une suspension de permis, et non pas révoquer immédiatement les permis de transport par taxi. Nous avons plusieurs décisions qui sont en attente de ce côté-là. Alors, c'est deux exemples. Je peux continuer dans plusieurs éléments, parce que les éléments sont, je dirais, nombreux qui affectent la commission dans son travail quotidien.

Mais, en général, ce qu'il est important de retenir, c'est que les pouvoirs, de la façon dont ils sont libellés, vont permettre à ce moment-là à la commission de jouer un rôle plus en accord avec la nouvelle politique des transports du gouvernement, puisque, lorsque la commission précise les pouvoirs, nous, on a moins, à ce moment-là, comme tribunal, à se demander si on doit faire telle ou telle action, puisqu'à ce moment-là les pouvoirs sont bien assis dans la loi, et qu'on est sûrs à ce moment-là que c'est la volonté du législateur qu'on accomplit. Alors, pour moi, les modifications législatives sont toujours une source importante de référence pour nous assurer qu'on fait la véritable politique des transports qui est décidée par l'Assemblée nationale. Et toutes les modifications que je lis dans cette loi-là sont actuellement à cet effet-là, car elles sont des précisions et sont nécessaires, parce que la loi a été adoptée, la première, en 2002, et qu'actuellement, bien, au bout d'au moins cinq ans d'opérationnalité, il y a lieu de faire des ajustements, justement, pour améliorer l'exploitation de l'ensemble des permis de taxi au Québec.

● (11 h 50) ●

Le Président (M. Huot): Merci...

Mme Lambert (Lise): C'est une industrie qui a besoin effectivement que les parlementaires s'occupent de sa progression.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme Lambert. Alors, avant de retourner à un bloc de l'opposition officielle, dans le bloc précédent, Mme la ministre, le député de Verchères vous a demandé des documents: Ventilation des projets financiers par le fonds vert. Simplement, question de... pour notre règlement, je vous demanderais de vous engager formellement au microphone à transmettre ces informations-là ultérieurement.

Mme Boulet: Tout à fait. On va les déposer. Il n'y a pas de problème, là. M. Martin va vous... nous préparer ça puis va vous les déposer.

Le Président (M. Huot): Parfait. Merci, Mme la ministre. Alors, je cède la parole au porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports, le député de Verchères.

Commentaires du Vérificateur général sur la gestion des grands projets

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Merci, Mme la ministre, de bien vouloir nous remettre ce document. J'aimerais... On aura peut-être l'occasion... On doit avoir la présence de l'AMT en commission un peu plus tard. On aura l'occasion certainement de revenir à ce moment-là, puis ultérieurement, possiblement sur les questions touchant le transport collectif. Mais j'aimerais maintenant passer, si vous me le permettez, M. le Président, à certains grands projets routiers.

Dans le rapport du Vérificateur général déposé il y a quelques semaines, on mettait en lumière un certain nombre de lacunes dans la vision globale du ministère des Transports dans l'élaboration de ses projets routiers: lacunes dans l'aménagement du territoire, lacunes dans la planification du transport, donc risques d'incohérence. Je serais très intéressé éventuellement de savoir comment le ministère réagit à ce rapport pour le moins accablant du Vérificateur général et comment on compte corriger la chose pour éviter que ne se reproduisent dans l'avenir les constats que faisait le Vérificateur général.

Maintenant, il y a de grands projets qui sont en chantier, d'autres qui sont encore sur la table à dessin mais qui risquent d'aboutir éventuellement. Comment on intègre les observations du Vérificateur général dans ce qui se fait déjà? Comment on intègre les observations du Vérificateur général dans ce qui sera fait éventuellement?

Parachèvement de l'autoroute 25

Toujours est-il qu'il y a des projets qui sont en voie de réalisation, je pense notamment à l'autoroute 25. Ce n'est pas un secret pour personne, nous avons dès le départ exprimé des réserves avec le projet de l'autoroute 25, notamment en raison du fait qu'il ne nous apparaissait pas approprié maintenant, parce que le bouclage avec la Notre-Dame est impératif. Or, on ne sait pas où on s'en va avec la Notre-Dame actuellement, puis on est en train d'aller de l'avant avec la 25, on va donc accroître la circulation automobile sur la rue Notre-Dame, alors qu'on ne sait pas encore comment on va réussir à régler ce problème-là.

Quant au projet de la 25 lui-même, il y a des préoccupations qui se sont fait jour dans les médias ces derniers temps, préoccupations dont j'ai eu l'occasion de faire état de certaines à l'Assemblée nationale il y a quelque temps, notamment concernant des dépassements de coûts qui, selon l'interprétation ou selon le vocabulaire qu'on emploie, ne seraient pas des dépassements de coûts, puisque il s'agit de sols contaminés dont on savait qu'ils étaient contaminés puis qu'il restait simplement à déterminer le niveau de contamination pour déterminer le niveau de coûts visant à procéder à la décontamination. Mais d'aucuns prétendent que depuis nombre d'années ces terrains étaient caractérisés par le ministère des Transports, qu'on connaissait le niveau de contamination, qu'on savait exactement ce qu'il en était. Et d'aucuns se demandent comment il se fait qu'on ait dû procéder à une nouvelle étude environnementale de la part du consortium qui est chargé de réaliser l'autoroute 25,

et qui nous amène à des coûts relativement importants qui devront être assumés par les contribuables.

Mme la ministre a déjà eu l'occasion d'exprimer son point de vue sur la question. Maintenant, si d'aucuns prétendent que le promoteur est indûment favorisé par cet élément-là, il y en a d'autres qui prétendent que d'autres décisions qui ont été prises qui ont pour effet effectivement, encore une fois, non seulement de justifier le projet de la 25, mais de favoriser le promoteur, notamment l'abandon par l'AMT de la ligne Mascouche-Laval-Montréal, qui aurait fait en sorte éventuellement de réduire le débit de circulation sur le pont. Et l'autre élément, et celui-là est préoccupant et a été soulevé à maintes reprises par les groupes environnementaux, c'est celui selon lequel dès le départ le projet prévoyait des voies réservées sur le pont, voies réservées qui ont été retranchées depuis, ce qui amène plusieurs à la conclusion suivante, c'est que, comme le gouvernement, si on n'atteint pas 60 % de passages sur le pont, devra compenser pour la... par rapport au nombre estimé, le gouvernement devra compenser pour ces passages qui ne se seront pas faits, puis qu'on a donc voulu favoriser le... on a voulu maximiser la circulation de véhicules sur le pont et, ce faisant, réduire le recours au transport collectif par la voie réservée.

Alors, il y a là un certain nombre de préoccupations tout à fait légitimes notamment de la part de groupes environnementaux et qui mettent en cause la vision du gouvernement en matière de transport. Alors, j'aimerais que la ministre ait l'occasion de répondre à ces différentes préoccupations touchant le pont de la 25 et l'autoroute 25 elle-même.

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

Commentaires du Vérificateur général sur la gestion des grands projets (suite)

Mme Boulet: M. le Président, il y a tellement d'éléments dans le préambule de mon collègue que je ne sais pas trop par où commencer. Parce qu'il a commencé par nous parler du Vérificateur général. Alors, on peut aller sur... ce qu'on va répondre au Vérificateur général. Alors, évidemment, le ministère des Transports accepte les recommandations du Vérificateur général, M. le Président, et le ministère s'engage également à poser des gestes concrets pour mettre en oeuvre les recommandations du Vérificateur général. Et notamment ce sur quoi on est après travailler, et tantôt peut-être que M. Jean pourra donner plus de détails sur l'évolution des projets, mais ce qu'on fait actuellement, ce que j'ai demandé à mes gens, c'est: Ils vont développer un plan de gestion des déplacements, un plan de mobilité durable. Alors ça, c'est... on est après définir actuellement les orientations, les axes d'intervention, les cibles et les objectifs. Et ce plan de mobilité durable, au ministère, va tenir compte de la santé publique, du développement durable, du plan de redressement du réseau routier, de la politique québécoise de transport collectif, également du plan d'action contre les changements climatiques. Alors, l'ensemble de ces règles ou de ces programmes ou de ces politiques qui ont été mises en place au cours des dernières années vont être intégrés dans le plan de mobilité durable, et ça, pour nous, c'est une priorité.

Les gens qui vont s'occuper de ce plan de mobilité durable là, il va y avoir une équipe stratégique qui va relever du sous-ministre adjoint de la grande région métropolitaine, et cette équipe-là va être totalement dédiée à voir à ce que les objectifs soient atteints et à faire en sorte également de discuter avec les partenaires. Alors ça, le plan de mobilité durable est après se travailler actuellement au ministère des Transports et devrait englober l'ensemble des préoccupations qui ont été soulevées par le Vérificateur général.

Le Vérificateur a également parlé de la fiabilité des données, et le ministère s'engage — il a commencé, c'est déjà commencé — à faire des enquêtes origine-destination en continu. Donc, avant, c'était fait, mettons, à tous les cinq ans, puis on n'avait peut-être pas... ce qu'il nous dit, le Vérificateur général, c'est qu'on n'avait pas une lecture juste des déplacements, de l'ensemble des déplacements, de la mobilité, les gens se déplacent à quel rythme, de quelle destination à quelle destination. Alors, il y aura, et ça, c'est déjà enclenché, des enquêtes origine-destination en continu, ce qui va nous donner... qui va nous permettre d'actualiser annuellement les données et nous donner également le portrait beaucoup plus clair du déplacement des usagers sur l'ensemble du territoire.

Le VG parle aussi du mouvement des marchandises, et je tiens à dire que, là-dessus, on a le dossier de la Porte continentale, Corridor de commerce Québec-Ontario, dans lequel, là, il y a eu beaucoup, beaucoup de travail qui a été fait au cours des derniers mois et des dernières années. Il y a une équipe en place, et c'est extraordinaire, c'est un partenariat, là, fédéral-provincial et le privé. Alors...

Une voix: ...

Mme Boulet: L'Ontario, oui, le fédéral-provincial, c'est... le provincial, c'est le Québec et l'Ontario, ainsi que des partenaires privés. On est après regarder comment peut-on optimiser l'intermodalité, c'est-à-dire les... faire en sorte que, si on a de la marchandise qui débarque au port de Montréal, l'interconnexion avec le ferroviaire, avec le routier, avec le camionnage, avec le réseau routier, est-ce que notre réseau routier répond aussi également à l'optimisation de cette intermodalité-là, comment peut-on être plus efficaces pour recevoir davantage de marchandises, comment peut-on être plus efficaces pour assurer la fluidité tant de la marchandise que des déplacements des personnes. Alors, c'est un dossier sur lequel il se fait beaucoup, beaucoup de travail.

Alors, M. le Président, je ne veux pas m'étirer sur le VG parce qu'il y avait aussi le volet de la 25, mais je veux vous dire qu'on est très conscients, on a pris les recommandations du VG, on les prend avec tout l'humilité. Il y a des changements qui doivent se faire, on va faire mieux, on va faire plus. Et ce qui est heureux, c'est qu'on a les investissements qui vont nous permettre d'améliorer ce qui doit être amélioré pour avoir un système plus performant et plus connecté.

● (12 heures) ●

Alors, je laisserais... Sur la 25, si vous me permettez, je vais laisser le sous-ministre — est-ce que ça vous convient, collègues? — le sous-ministre de la région de Montréal vous donner peut-être un portrait, là,

notamment sur le sol contaminé, les quantités, est-ce que... et comment c'est travaillé. Mais, comme je vous l'ai dit en période de questions, c'était inclus dans le contrat. Il y avait 35 000 m³ qui avaient été estimés. Les surplus étaient à la charge du MTQ et étaient sous la responsabilité du partenaire privé, c'est à lui de les extraire, de les traiter, de les acheminer. Donc, c'est ce qui se fait actuellement. Et, lui, il travaille avec des sous-traitants. Alors, maintenant, pour ce qui est de la quantité des sols contaminés, je vais laisser peut-être le sous-ministre de la région de Montréal nous donner plus de détails.

Le Président (M. Huot): Mme la ministre... Mme la ministre, je comprends que le député de Verchères vous a donné son consentement, mais, en vertu de notre règlement, je dois demander le consentement de cette commission...

Mme Boulet: C'est correct.

Le Président (M. Huot): ...pour laisser répondre un représentant de la fonction publique. Donc, comme pour les autres qui vous ont précédé, je vous demanderais de vous identifier, s'il vous plaît.

Parachèvement de l'autoroute 25 (suite)

M. Gagnon (Jacques): Jacques Gagnon, sous-ministre adjoint, ministère des Transports. En ce qui concerne la question des sols contaminés, c'est un fait que le ministère était au courant qu'il y a des sols contaminés qui étaient dans l'emprise de l'autoroute 25. Par contre, on ne connaissait pas exactement la nature de la contamination, les niveaux de contamination de ces sols-là, pas plus que les quantités. On savait qu'il y avait eu des dépôts. L'historique nous avait démontré qu'il y a déjà eu des dépôts de sols contaminés dans l'emprise de l'autoroute 25, c'était connu. Donc, on ne connaissait pas ni le niveau de contamination ni l'envergure des volumes que pouvaient représenter ces sols contaminés. Donc, au moment où l'entente de partenariat a été conclue, on a basé notre estimation sur un volume minimal qu'on a identifié, qu'on a donné donc aux différents concessionnaires, tout en s'engageant à ce que, si ce plafond-là des volumes prédéterminés dans l'entente devait être dépassé, que c'est le ministère qui assumerait les coûts de la disposition de ces sols contaminés. C'est essentiellement ce qui s'est passé dans le cas l'autoroute 25. Évidemment, les volumes ont été beaucoup...

M. Bergeron: Si je peux me permettre une petite complémentaire ici, là, tout de suite, sur la question des sols contaminés. Vous l'avez indiqué, les informations que j'ai effectivement le confirmant, le ministère avait une idée, il y avait déjà eu des caractérisations des sols par le ministère, par le passé, de ce coin-là de l'emprise de la 25. Si on avait une idée du fait que les sols étaient contaminés, même si on n'en connaissait pas la nature exacte puis peut-être l'ampleur, je prends votre parole, comment se fait-il qu'on n'a pas provisionné quand même un certain montant au niveau des coûts puis qu'on se retrouve avec cette apparente surprise?

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

M. Gagnon (Jacques): C'est-à-dire qu'on n'a pas provisionné des coûts, on a provisionné des quantités. On a établi dans l'entente... on avait estimé le niveau des sols contaminés à un certain volume donné. Donc, on n'a pas provisionné de coûts. Ces coûts-là, jusqu'à ce plafond-là, devaient être pris en charge à même le montant qui nous serait proposé par les différents concessionnaires. C'est ce qui a été fait. Donc, les volumes avaient été estimés à un plafond donné, on avait dit: Si les volumes de sols contaminés ne dépassent pas ces plafonds-là, ça va être compris dans le prix que le concessionnaire va nous soumettre. Si, par contre, les volumes doivent dépasser ces plafonds-là, les coûts seront pris en charge par le ministère. On ne peut pas mettre de volume... On n'a pas provisionné donc de budget nécessaire à ça, en se disant que, si les volumes dépasseraient, bien à ce moment-là on provisionnerait parce que de toute façon ça serait à la charge du ministère. C'est exactement ce qui s'est passé.

En ce qui concerne la contamination proprement dite, j'ai reconnu qu'effectivement le ministère savait qu'il y avait déjà eu des sols contaminés qui avaient été déposés dans les emprises du ministère, ça, on le savait. Ce qu'on avait aussi déjà caractérisé, c'est, par puits de forage dans certains endroits, on avait regardé la nature un peu de la contamination qu'il y avait, mais on n'a pas de campagne de forages très étendue au moment où l'entente de partenariat a été conclue pour analyser l'ensemble des emprises qu'on avait et pour pouvoir apprécier correctement le niveau de contamination donné. On s'était dit que ça serait fait par le concessionnaire privé, la caractérisation des sols était prévue dans l'entente devant être faite par le concessionnaire, et c'est lui qui, en collaboration avec le ministère, pourrait définir le niveau de contamination et comment ces sols-là seraient disposés. C'est ça qui est arrivé dans le cas de l'entente sur la 25.

M. Bergeron: Les voies réservées sur le pont.

M. Gagnon (Jacques): Bon. Les voies réservées sur pont...

M. Bergeron: La ligne Mascouche-Laval-Montréal...

Mme Boulet: La voie réservée sur le pont, elle a été enlevée en 2002, dans le projet. Alors, c'était sous votre gouvernement qu'on a décidé qu'on retirait la voie réservée sur le pont parce qu'il y avait un problème de sécurité, parce qu'une voie réservée avant le pont puis après le pont, puis après ça on arrive sur le pont, où il y a une réduction, il y avait des croisements. Alors, en 2002, au ministère, ce projet-là de voie réservée sur le pont... en amont et en aval, il y en a toujours une, mais, sur le pont, ça a été décidé en 2002 qu'elle ne serait pas partie prenante du projet.

Et sur l'abandon du Mascouche, je vais laisser parler Jacques, mais c'est faux de prétendre qu'on a abandonné Repentigny-Mascouche. Ce n'est peut-être pas le même tracé, mais il y aura toujours un train de

banlieue Repentigny-Mascouche. C'est important de le dire. Ce n'est peut-être pas le tracé dont vous parlez, mais, nous, on travaille activement sur ce train de banlieue là. Alors...

M. Bergeron: On parle de deux choses différentes. D'abord, sur la question de la voie réservée, si d'aventure, là, dans la vision du gouvernement libéral, il s'était avéré que la voie réservée devait être réinstaurée, vous aviez le loisir de le faire, vous ne l'avez pas fait. Alors, c'est beau de jeter la pierre aux autres, là, mais, à un moment donné, il faut assumer les décisions qu'on prend.

Mme Boulet: S'il y a un problème...

M. Bergeron: Sur la question... sur la question de la ligne, sur la question de la ligne, le problème n'était pas tant la population qui pourrait venir de Mascouche puis descendre par la ligne, c'était les gens qui pouvaient l'emprunter à partir de Laval et qui n'emprunteraient pas dorénavant le pont de la 25 parce qu'ils auraient emprunté le train. Alors, quand on a abandonné cette ligne-là, ce n'était pas tant en fonction, selon les évaluations de certains, ce n'était pas tant en fonction des besoins pour les gens de Mascouche, auxquels on a prévu un plan rafistolé, là, avec tous les problèmes qu'on connaît actuellement au niveau de General Dynamics et de l'entreprise de gaz, mais on est obligé d'arriver avec une proposition de repli pour le moins discutable justement parce qu'on a décidé d'abandonner Mascouche, Laval, Montréal. Et plusieurs prétendent que, si on l'a abandonné, c'est parce qu'on ne voulait pas réduire la circulation automobile sur l'autoroute 25.

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

Mme Boulet: Plusieurs prétendent, là, alors, regardez, avant de prétendre des choses quand on ne connaît pas les faits qui ont justifié les choix... Alors, moi, je ne suis pas en mesure de vous répondre ce pour quoi on a choisi tel tracé. Ce qu'on me dit, c'est que le tracé qui a été choisi était, selon l'évaluation de l'AMT, le plus rentable. Alors, je vous invite, quand il sera ici, le directeur général de l'AMT... nous reviendrons, on va faire l'ensemble du dossier avec lui puis on verra pourquoi un tracé a été privilégié à un autre, quels étaient les évaluations, les avantages, les inconvénients de l'un et l'autre des deux tracés. Ça va nous faire plaisir, avec M. Gauthier, de regarder tout ça.

Maintenant, pour la voie réservée, je ne veux pas reporter le blâme sur votre gouvernement, non, pas du tout, ce que je vous dis... Non, non, pas du tout. Ce que je dis, c'est qu'il y a eu une évaluation, en 2002, qu'au niveau de la sécurité il y avait une problématique. S'il y a une problématique au niveau de la sécurité, ce n'est pas une question de gouvernement puis de partisanerie politique. La sécurité, là, ce n'est pas Julie Boulet, comme ministre, qui décide qu'est-ce qui est sécuritaire ou pas sur un projet routier. Il y a des spécialistes à ma gauche, à ma droite, ces gens-là ont fait une évaluation en 2002. C'est les mêmes gens qui sont là aujourd'hui qui vont vous expliquer pourquoi ils

ont fait cette évaluation-là, mais loin de moi l'idée de remettre ça en question.

S'il y a un problème de sécurité, il y a un problème de sécurité, ce n'est pas un problème de gouvernement puis de couleur politique.

Alors, j'ai ici, à ma droite, Sandra Sultana, Sandra va vous dire son titre au complet, mais qui s'occupe et de la 25 et de la 30 aussi, Sandra. Et elle va vous expliquer — elle était là — pourquoi la voie réservée a été... à ce moment-là, on a décidé de la retirer parce qu'il y avait une problématique particulière. Elle, elle est la spécialiste et elle va vous expliquer, mais j'imagine qu'elle a la même lecture aujourd'hui qu'elle l'avait en 2002. Alors, c'était juste dans ce sens-là, mon commentaire.

Le Président (M. Huot): Encore une fois, j'ai besoin du consentement de cette commission pour céder la parole à madame. Alors, comme pour ceux qui vous ont précédée, je vous demande de vous identifier, s'il vous plaît

Mme Sultana (Sandra): Sandra Sultana, directrice du Bureau des partenariats public-privé. Alors, sur la question de la voie réservée sur l'autoroute 25, le parachèvement de l'autoroute 25 qui se fait en partenariat public-privé, en 2002, le projet comportait trois voies de circulation sur le tronçon global, donc d'Henri-Bourassa jusqu'à l'échangeur 440, à Laval. Il a été revu, ce projet-là, et a été... Quand il a fait l'objet d'audiences publiques, en 2005, il a été revu. Il y a une voie qui a été retranchée à Montréal et à Laval et une troisième voie seulement sur le pont. Donc, un ajout de voie avant le pont, une perte de voie tout de suite après le pont.

Il y a une voie réservée, donc il y a effectivement une voie réservée, sur l'ensemble du projet, à Montréal, à Laval. Sur le pont, les autobus roulent à même la troisième voie, donc en circulation libre sur le pont. On a jugé que, comme on ajoutait une voie, on ne pouvait pas aussi retrancher... on laissait la voie, là, elle était en circulation libre, donc les autobus, les véhicules pouvaient circuler assez librement sur le point. Et c'est une question aussi de sécurité, donc d'entrecroisement à l'entrée et à la sortie.

M. Bergeron: Je retiens que le changement s'est effectué en 2005.

Mme Sultana (Sandra): Suite à ce qu'on avait présenté en 2002, on a revu le projet dans son ampleur, donc au complet, et on a ramené le projet à un projet à deux voies, avec une troisième voie seulement sur le pont. Et ça, ça a été représenté en 2005.

M. Bergeron: Mais, en termes de sécurité, permettez-moi de poser la question, là, mais est-ce qu'il ne risque pas d'y avoir engorgement, puisqu'en amont et en aval il y a voie réservée?

Mme Sultana (Sandra): Il y a une voie réservée, donc c'est une troisième voie, là. Les autobus roulent sur une voie qui est à part des deux voies de circulation. Ils rentrent dans la circulation sur le pont, en circulation avec les autres véhicules.

● (12 h 10) ●

M. Bergeron: C'est ça. Il ne risque pas d'avoir engorgement? D'un point de vue de la sécurité, là, est-ce que ça ne risque pas d'occasionner des problématiques?

Mme Sultana (Sandra): Un apport de deux voies sur le pont de véhicules, donc on élargit le pont, une troisième voie sur le pont seulement. Donc, ce qui alimente le pont, c'est deux voies de circulation, avec la voie réservée d'autobus. Sur le pont, il y en a une troisième, voie.

Des voix: ...

Mme Sultana (Sandra): Et on retombe à deux voies.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

Mme Sultana (Sandra): Donc, il y a un ajout de voie et un perte de voie, là.

M. Bergeron: C'est ça. C'est bien ce que je comprends aussi, là.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Excusez-moi, là, mais manifestement, là, il y a...

Mme Boulet: C'est trois voies tout le temps, Stéphane.

M. Bergeron: Pardon?

Mme Boulet: C'est trois voies. C'est deux voies plus...

Mme Sultana (Sandra): C'est deux voies de circulation d'autos plus une voie réservée.

Mme Boulet: Mais, sur le pont, il y a trois voies, puis on revient à deux voies de circulation plus une voie réservée. C'est ça?

Une voix: Oui.

Mme Boulet: Alors, il y a toujours trois voies.

M. Bergeron: Mais elle n'est pas réservée.

Mme Boulet: Mais elle n'est pas réservée.

M. Bergeron: Pourquoi elle n'est pas réservée?

Une voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Huot): Je vous invite à passer par la présidence, s'il vous plaît, hein? Oui.

Alors, s'il vous plaît, monsieur, je vous invite à vous réidentifier pour l'enregistrement, s'il vous plaît.

M. Gagnon (Jacques): Jacques Gagnon, sous-ministre adjoint au ministère des Transports. En fait, comme Mme Sultana l'a expliqué, c'est que, de part et d'autre de la rivière, il y a deux voies seulement sur l'autoroute. L'autoroute a été ramenée, à cette époque-là, de trois voies à deux voies parce que les besoins de la circulation nous permettaient de... les prévisions nous permettaient de croire qu'avec deux voies de circulation de chaque côté ce serait suffisant.

Sur le pont, par contre, on a maintenu trois voies de circulation en se disant qu'à l'entrée du pont, tant du côté de Laval que du côté de Montréal, les autobus vont arriver par le circuit local et ils vont embarquer près du pont en bonne partie, et donc la voie réservée est en site propre en rive, à l'extérieur, et aussi un gain de voies qui va arriver par le réseau local. Sur le pont, on est obligé de la maintenir non exclusive au transport en commun parce qu'elle est en rive. Et il y a des gens qui vont se... de Laval vers Montréal, ou l'inverse, puis qui vont sortir à la première sortie, Henri-Bourassa, de l'autre côté. Donc, il faut permettre l'entrecroisement des véhicules qui vont vouloir prendre les sorties qui sont immédiatement de part et d'autre de la rivière. Et, de toute façon, il n'y a pas de risque de congestion, comme vous dites, parce qu'il y a un gain de voies sur le pont. On est à deux voies dans l'autoroute de chaque côté, mais, quand on arrive sur le pont, il y a trois voies. Donc, l'autobus peut s'insérer dans la circulation normale, qui devrait être fluide parce qu'en principe l'autoroute est à péage. Le principe même d'une autoroute à péage, c'est de garantir la fluidité de la circulation, donc les autobus devraient s'insérer facilement dans la circulation normale à travers les véhicules, de sorte que les véhicules pourront, eux, entrer et sortir de part et d'autre aux premières entrées et aux premières sorties de chaque côté de la rivière.

C'est essentiellement pour cette raison-là que la voie sur le pont n'est pas réservée exclusivement au transport en commun, parce qu'elle elle en rive, et il faut assurer le croisement nécessaire pour que les autos puissent entrer et sortir.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères, il vous reste un peu moins de quatre minutes.

Projet de modernisation de la rue Notre-Dame, à Montréal (suite)

M. Bergeron: Alors, merci, M. le Président. Compte tenu du temps qui se bouscule, on va passer... je vais revenir sur la question de l'autoroute — enfin je ne sais plus trop comment l'appeler, là — la rue Notre-Dame, parce qu'évidemment, dans mon esprit, puis j'imagine, je l'espère, dans le vôtre également, les deux projets sont liés, là. Parce que c'est clair que, quand les gens vont arriver à la hauteur de Notre-Dame à partir de Laval, là, pour aller vers le centre-ville, ils vont emprunter Notre-Dame puis ils vont emprunter le tronçon comme il est actuellement pendant un certain temps, puisqu'on a, semble-t-il, fait une pause.

Par rapport à ça, moi, j'ai un certain nombre de questions, la première: Comment peut-on expliquer que le ministère, dans son plan par rapport à Notre-Dame, n'ait pas prévu ni l'indexation, ni les contingences? Première

question. Deuxième question: Là, on fait une pause pour réévaluer le projet à la baisse; est-ce qu'on ne risque pas... est-ce que ce qui ne risque pas de passer dans le tordeur, dans l'évaluation à la baisse du projet, c'est les mesures de mitigation qui avaient mises de l'avant pour faire en sorte que le projet soit jugé acceptable pour populations locales? Troisième question... Bien, je reviendrai avec la troisième si le temps me le permet.

Le Président (M. Huot): Rapidement, Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, je vais commencer, puis je vais laisser... C'est Jacques? Oui.

Premièrement, il y en avait, des contingences de prévues, là. Alors, quand ça a été écrit qu'il y en avait pas, là, il y en avait, tout près de 125 millions qui étaient prévus. Il y avait à peu près 100 à 125 millions de dollars de contingences qui étaient prévues. Alors, peut-être que les contingences, et c'est ce qu'on a dit à l'époque, c'est que, quand on annoncera des grands projets, si un projet, une séquence, étape un, deux, trois, quatre, cinq, ça va être important d'arrimer l'étape d'avancement au degré de contingence. Si le projet est encore à travailler beaucoup, un, il faut actualiser les coûts en fonction de l'année où on va livrer le projet, puis, deux, si on n'est pas rendu à des étapes très avancées de développement au niveau des plans et devis et du concept, bien il faudra prévoir des contingences plus importantes. Mais il est faux de prétendre... il y avait des contingences qui étaient prévues sur ce projet-là.

Maintenant...

Une voix: ...

Mme Boulet: Bien, l'actualisation... l'indexation, c'est l'actualisation des coûts. Alors, il y avait un 100 à 125 millions de dollars qui était prévu pour ça. Mais je vais vous donner maintenant... Jacques va vous donner les détails, là, et assurément l'objectif n'est pas de diminuer les mesures de mitigation sur le projet de Notre-Dame.

Le Président (M. Huot): M. le sous-ministre adjoint, en une minute, s'il vous plaît.

M. Gagnon (Jacques): En une minute? Je vais d'abord vous parler de la circulation, parce que vous évoquiez le fait tantôt que le projet de la 25 devait alimenter le projet de la rue Notre-Dame. Nos modèles de simulation, qui sont très précis puis qui sont reconnus mondialement comme étant des bons modèles, nous ont toujours donné comme indication que l'apport de l'autoroute 25 dans le projet de Notre-Dame, c'est de l'ordre d'à peu près 300 ou 400 véhicules par jour, pas plus. Alors, il n'y a pas une alimentation considérable que le projet de la 25 va amener sur le projet de Notre-Dame. En ce qui concerne les coûts, Mme la ministre l'a dit, il y avait dans l'estimation initiale, qui a évolué avec le temps aussi, il y a toujours eu des contingences, qui étaient à un niveau donné, qui n'étaient pas suffisamment hautes, c'est clair, à l'étape d'avancement où on était, les niveaux de contingence n'étaient pas suffisamment élevés.

Mais ce qu'il n'y avait surtout pas dans l'estimation, c'est l'indexation par rapport aux années de la construction. On sait que c'est un chantier qui va durer, de façon intensive, un minimum de six ans, alors, évidemment, on n'a pas indexé les coûts de la construction dépendant des années de construction. Autrement dit, on n'a pas indexé pour la période de six ans que les chantiers vont durer. Donc, il n'y a pas d'inflation qui avait été provisionnée dans les coûts, il y a seulement des contingences pour les imprévus et les variations de quantités. Ce qu'on fait actuellement, c'est sans aucun compromis à la fois sur le concept lui-même de fluidité qui avait été mis de l'avant en collaboration avec la ville, donc il n'y a pas de compromis sur le concept, les éléments de base du concept et il n'y a pas de compromis non plus sur les mesures d'atténuation, les mesures de mitigation qui étaient incluses au projet. Ce qu'on fait actuellement, c'est...

Le Président (M. Huot): Je vous demande de conclure, M. le sous-ministre adjoint, s'il vous plaît.

M. Gagnon (Jacques): Alors, on veut...

Une voix: On peut-u...

Mme Boulet: On va prendre sur nous autres pour qu'il donne la réponse comme il le faut, là. Il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Huot): Alors, on va... Merci. Alors, il reste un dernier bloc au parti ministériel, et vous disposez, pour terminer le bloc de trois heures d'étude de crédits, de 15 minutes. Alors, je cède la parole à la députée de Soulanges.

Mme Charlebois: Bien, en fait, M. le Président, si vous le permettez, j'aimerais beaucoup que M. le sous-ministre puisse terminer sa réponse pour agrémenter la journée de M. le député de Verchères.

Le Président (M. Huot): Alors, je cède...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Huot): Alors, je cède la parole au député de... pardon, au sous-ministre adjoint, s'il vous plaît.

Une voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Huot): ... sous-ministre adjoint.

M. Gagnon (Jacques): Merci, M. le Président. Alors, ce que j'expliquais, c'est que, premièrement, on ne fait pas de compromis, ni sur le concept lui-même de fluidité qui avait été convenu avec la ville ni sur les mesures d'atténuation. Ce qu'on cherche à faire, par contre, c'est que, dans chacun des trois secteurs du projet de Notre-Dame lui-même, il y avait différentes options qui ont toujours été analysées, il restait toujours des hypothèses sur la table, des variantes, si on veut, à l'aménagement géométrique proprement dit de chacun de ces tronçons-là, et c'est ce

qu'on est en train d'essayer de regarder avec la ville, s'il n'y a pas moyen de modifier un peu les aménagements géométriques dans chacun de ces tronçons-là pour diminuer l'envergure des coûts, c'est évident, et tout en respectant les principes qui étaient énoncés.

Je vais vous donner un exemple très concret: On avait imaginé, et c'est encore possible de le faire, un déplacement de la cour de triage du Canadien National dans l'est, plus à l'est, pour pouvoir sauver sur une ou deux structures qu'on aurait épargnées à ce moment-là. Il y a des difficultés techniques à ce déplacement-là: Ça coûte relativement cher, et il y a des difficultés techniques pour accommoder le CN dans une nouvelle cour de triage un peu plus à l'est. C'est possible qu'on revienne à l'option originale de laisser la cour de triage là où elle est, qu'on revienne donc à une des variantes qui avait été analysée et qui avait déjà été présentée en audiences publiques.

C'est ce genre de chose là qu'on est en train de regarder dans le moment. On regarde aussi les éléments relatifs au recouvrement dans le secteur du parc Morgan, parc Champêtre. Donc, l'ensemble de l'autoroute devait être recouverte, la partie autoroutière à cet endroit-là devait être recouverte d'une dalle pour relier les deux parcs. On est en train de regarder s'il n'y a pas des types structuraux différents qui pourraient mis en place, qui coûteraient moins cher et qui permettraient quand même de relier les deux parcs par une dalle aménagée, comme c'était prévu à l'origine. À la demande de la ville, cependant, la dalle parcs Morgan-Champêtre avait été élargie de quelque, si je me souviens bien, de quelque 40 ou 50 mètres. On est en train de regarder avec la ville s'il n'y aurait pas moyen de revenir à un dimensionnement de la dalle un peu plus étroit, tout en permettant des passages de chaque côté qui donneraient l'envergure à peu près identique à ce recouvrement-là mais qui risquerait de coûter moins cher. C'est le genre d'ajustements qu'on est en train de faire.

● (12 h 20) ●

Dans le secteur, par exemple, du pont Jacques-Cartier, un des trois secteurs en question, dans Sainte-Marie, il était prévu, à partir de l'autoroute actuelle qui est encaissée, prolonger pour un certain trajet l'autoroute pour ressortir dans Hochelaga-Maisonneuve, juste avant d'arriver dans le secteur d'Hochelaga-Maisonneuve. Mais vous savez qu'on a entrepris une étude en collaboration avec la ville pour le recouvrement éventuel de... pour définir, à tout le moins, les caractéristiques d'un recouvrement éventuel dans le secteur de Radio-Canada, donc dans toute la partie qui n'est pas recouverte actuellement de l'autoroute Ville-Marie. Et il est possible que... On va attendre le résultat de ces études-là pour savoir exactement qu'est-ce qu'on pourrait faire dans le secteur, pour qu'on puisse joindre les deux secteurs, à ce moment-là. Donc, on est en train de regarder un concept, avec la ville, qui nous permettrait probablement, dans une première étape à tout le moins, de construire le boulevard plus en surface, donc de sauver sur les excavations et sur l'enfouissement de l'autoroute à cet endroit-là.

C'est le genre d'aménagement qu'on est en train de regarder avec la ville pour en arriver à diminuer l'envergure du projet, encore une fois sans compromis sur le concept, qui permettait la fluidité nécessaire puis la sécurité, et sans compromis non plus pour les voies réservées au transport en commun, voies réservées pour

le covoiturage et pour les aménagements pour l'intégration urbaine, qui en bonne partie relèvent aussi de la ville de Montréal. Donc, la ville ne fera pas de compromis là-dessus, c'est certain.

Le Président (M. Huot): Merci, M. le sous-ministre adjoint. Alors, je cède la parole à la députée de Soulanges.

Parachèvement de l'autoroute 30

Mme Charlebois: Alors, merci, M. le Président. Bonjour, Mme la ministre, bonjour à tous les gens qui vous accompagnent, évidemment une équipe chevronnée et qui est toujours à la disponibilité des parlementaires pour bien répondre aux questions. Et je vais saluer d'entrée de jeu mon collègue de Verchères, vous comprendrez, et mes collègues bien évidemment du parti ministériel, mais je vais saluer le collègue de Verchères, parce qu'au début des échanges, vous vous souviendrez que mon collègue, puis c'est important pour moi qu'il trouve toutes les bonnes informations auxquelles il aspire, alors il se demandait comment l'argent s'était investi sur le réseau routier, comment tout ça a pu se faire, et combien d'argent s'est investi là. M. le Président, j'ai...

Une voix: ...

Mme Charlebois: Bien, j'ai un petit peu d'information que je voudrais partager avec lui, entre autres, mais avec l'ensemble des collègues qui sont ici, évidemment la population qui nous écoute. Si on prend moins l'avion puis on prend plus notre voiture, on peut constater qu'il y a beaucoup de chantiers au Québec, je pense, et je vous invite à le faire, parce que vous allez voir, si vous venez dans Soulanges, entre autres, qu'il y a beaucoup de chantiers.

M. Bergeron: Ah! C'est tout là que c'est investi.

Mme Charlebois: Bien, il y a une bonne partie d'investie, mais, si vous roulez davantage, vous allez vous apercevoir que ça, c'est seulement un des comtés où il y a de l'argent d'investi. Moi, j'ai roulé dans plusieurs comtés, notamment des comtés péquistes aussi, et j'ai vu beaucoup de travaux de construction. Alors, je vous dirai qu'on est...

Une voix: ...

Mme Charlebois: Oui, effectivement la 640 est importante. Mais on est bien servis actuellement. Puis, juste ce que ça peut représenter, parce que, comme Mme la ministre l'a dit, M. le Président, sans vouloir faire un retour sur le passé, il y avait quand même effectivement 700 millions, en moyenne, d'investis pendant neuf ans sur les routes, considérant qu'il y avait des pointes, des périodes de pointe, on ne peut pas se cacher ça.

Une voix: ...

Mme Charlebois: Oui. Mais, écoutez, moi, je vous parle d'actuellement, 700 millions, et...

Une voix: ...

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères...

Mme Charlebois: ...puis ça, c'était quand il y avait...

Le Président (M. Huot): ...la parole est à la députée de Soulanges.

Mme Charlebois: ...des périodes de pointe, ou il y avait des périodes électorales, où on investissait davantage, ce qui fait qu'on avait le 700 millions de moyenne. Et, maintenant, ce qu'on peut constater, c'est 3,7 milliards. Ce que ça représente, juste pour Soulanges: bien, avant 2003, Mme la ministre, ce n'était rien. Je vous le dis, là, les gens du comté de Soulanges n'ont jamais vu, à peu près, de réparations, à part que s'il y avait un méchant ravin ou un ponceau qui tombait. Il n'y avait à peu près rien dans notre comté comme réparations. Puis j'ai tenté de sortir des chiffres, j'ai parlé avec les élus municipaux, j'ai parlé avec tout le monde. Zéro.

Depuis 2003-2004, on est passé de 4 millions, puis, cette année, bien évidemment il y a le chantier de l'autoroute 30 qui gonfle notre budget de travaux d'infrastructures, on est à 147,3 millions, mais il y a quand même eu une progression, là, de 4,3 à 6,5, 12,4... Vous voyez qu'au fil des années les budgets en infrastructures routières ont considérablement augmenté. Et, pour preuve, vous pouvez passer puis demander aux citoyens de mon comté et des environs. Les budgets, c'est des chiffres, mais les travaux, c'est sur le terrain.

Le dossier de l'autoroute 30 nous occupe, c'est sûr. Vous savez, pour nous, Vaudreuil, Soulanges, Robert-Baldwin, tous les comtés autour. Beauharnois est beaucoup interpellé aussi par le dossier de l'autoroute 30. Moi, je ne peux pas vous dire, Mme la ministre, combien je suis heureuse de voir ce dossier-là enfin se réaliser. Je vais vous dire qu'à une certaine époque j'avais une entreprise de livraison. Si ce dossier-là, si le pont avait été fait, quand j'allais à Châteauguay, peut-être que ça aurait été bien différent dans mes coûts.

Je vous dirai que non seulement il y a le dossier de l'autoroute 30, mais je veux vous parler aussi du pont Monseigneur-Langlois, dont il est beaucoup question dans mon coin. Et je veux en parler, vous savez pourquoi? Parce que c'est une voie qui va être de contournement... la voie de contournement en fait, c'est que les gens qui ne veulent pas passer par le poste de péage vont pouvoir passer par le pont Monseigneur-Langlois pour traverser les deux rives. Et ça ne leur coûtera pas un sou. C'est un chantier de 40 millions qui a été investi là, et nous en sommes très, très fiers, et ça avance drôlement et rondement.

Une voix: ...

Mme Charlebois: Non, c'est Beauharnois, en passant.

Une voix: ...

Mme Charlebois: Il y a une partie qui est dans Beauharnois, vous pourrez en parler à votre collègue de Beauharnois, il semble assez heureux. Bien, il arrive, là, il constate qu'il y a eu du travail de fait.

Et, si on revient au chantier de l'autoroute 30, moi, je vais vous dire que non seulement la députée de Soulanges est heureuse, puis j'imagine que le député de Beauharnois aussi, mais les gens du coin le sont, Mme la ministre. J'ai des coupures de journaux ici, de trois journaux différents, ce n'est quand même pas rien: *Déjà des retombées économiques, Construction de 400 roulettes, Les retombées commencent déjà à se faire sentir*, ici c'est écrit que les gens — tiens, écoutez ça, c'est intéressant: «Ce contrat résulte de la collaboration entre le Centre local de développement de Beauharnois-Salaberry et du consortium...

Une voix: ...

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

Mme Charlebois: ...nouvelle autoroute 30.» Alors, ça sert les gens d'affaires de multiples comtés. Mais les gens d'affaires, c'est une chose, mais ce qui est important de retenir, c'est que ça va être pour les citoyens quelque chose d'indéniablement génial. On va pouvoir enfin circuler... Nous, on est entouré d'eau, là, tu sais, on a le pont Galipeault, vous savez, hein, c'est un chantier majeur dont on est aussi fiers. Mais, quand tout ça va être fait, là, vous allez voir, vous allez pouvoir venir nous visiter en un temps record.

Alors, si on revient toujours au parachèvement de l'autoroute 30, qu'on a attendu avec impatience dans notre coin depuis de nombreuses années, bien ce parachèvement-là de l'autoroute 30 au sud de Montréal, c'est maintenant une réalité, et c'est grâce à notre gouvernement, et j'en suis très fière. Ce projet porteur d'avenir vise à doter la région métropolitaine bien sûr d'une voie de contournement par le sud afin de décongestionner le réseau autoroutier de la métropole en offrant un itinéraire alternatif aux véhicules de transit. Et, comme je vous disais, pour les gens qui ont des réseaux de distribution, ils savent de quoi je parle.

Le parachèvement de l'autoroute 30, ça va favoriser aussi l'intégration des autoroutes 10, 15, 20, 30, 40, 540. Je sais que mon collègue est tellement fier qu'il en déforme le dictionnaire. Hier soir, j'ai entendu des mots à la télévision, j'ai dit: Pour moi... Pourtant, il est articulé, le député de Verchères, comment ça, il sort ce mot-là, ça se... Puis j'ai cherché dans le dictionnaire, je n'ai pas trouvé. Je ne le répéterai pas, je vous en parlerai tantôt parce que là je suis pressée!

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Charlebois: Alors, on sait que dans la partie ouest, entre les villes de Vaudreuil-Dorion et Châteauguay, en passant par Soulanges, parce qu'en fait l'autoroute 30 atterrit chez nous, c'est là que va être prévu un péage. Et, Mme la ministre, moi, j'aimerais ça, là, que vous me parliez de ce dossier-là. Je veux savoir où nous en sommes rendus et j'aimerais ça que vous nous parliez aussi et bien entendu du système de péage, et tout. Allez-y!

Le Président (M. Huot): Alors, Mme la ministre...

Mme Charlebois: J'en aurais plein d'autres à dire, mais je vous laisse la parole.

Le Président (M. Huot): Mme la ministre, il vous reste deux minutes.

Mme Boulet: Deux minutes. Alors, malheureusement, je n'aurai pas assez de temps pour... Non, mais c'est parce que ce serait... ça devient plus technique, là, au niveau du système de péage. Puis, est-ce qu'on a commencé des travaux puis tout ça... je pense, je ferais venir Sandra, peut-être, la prochaine séance, là. Sandra viendra en parler plus longuement, là, pour vous donner plus de détails au niveau technique.

Ceci dit, on est très heureuses, très heureux... on est très heureuses, là, parce que mes... Sandra et moi, comme gouvernement, d'être associé au projet de l'autoroute 30, hein? Ça fait...

Une voix: ...

● (12 h 30) ●

Mme Boulet: Alors, ça fait plus... Je pense, ça fait plus de 30 ans, puis même plus de 40 ans qu'on attend cette autoroute-là. Mais, tout simplement, on est heureux parce que ça va doter la grande région métropolitaine d'une véritable voie de contournement. Et je pense que ça va améliorer grandement la fluidité, ça va diminuer la congestion. Les camions qui ne font que circuler, là, qui ne rentrent... qui sont en transit, vont pouvoir prendre cette voie de contournement puis dégager le circuit, le réseau routier de Montréal. Alors, c'est le plus grand chantier, c'est le plus gros chantier de l'année 2009. Il y a 550 millions de dollars qui seront investis cette année sur l'autoroute 30.

Je vous rappelle que c'est un projet de 1,8 milliard, donc 1,5 milliard sur le tronçon ouest, où il y a une contribution du fédéral à 50-50, donc à peu près à la hauteur de 750... 715 millions du fédéral, et il y a le tronçon est également qui se construit. Donc, les dates de livraison, normalement, ce qui est prévu, c'est, pour le tronçon est, 2010, et, pour le tronçon ouest, ce qu'on a demandé aux partenaires privés, c'est de livrer en 2012. Donc, on est très fiers...

Le Président (M. Huot): En conclusion, Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, en conclusion, c'est un très beau projet.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: On est très heureux d'y être associés. Alors, ça nous fera plaisir... Parce que ça devient plus technique, là, au niveau... comment le système de paiement... de péage va fonctionner. Et il y a un premier contrat qui a été donné: 100 millions de dollars d'acier. C'est 150 emplois de plus pour l'entreprise qui est le sous-traitant du partenaire privé.

Le Président (M. Huot): Merci.

Mme Boulet: Donc, on crée des emplois, on crée de la richesse puis on améliore le réseau routier.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme la ministre. Alors, j'ajourne les travaux de la commission au mardi 28 avril, après les affaires courantes, pour la suite de l'étude des crédits. Merci à tous.

(Fin de la séance à 12 h 31)