



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 18 avril 2012 — Vol. 42 N° 34

Étude des crédits du ministère des Transports (1):
volet Transports

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	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
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 18 avril 2012 — Vol. 42 N° 34

Table des matières

Transports	1
Remarques préliminaires	1
M. Pierre Moreau	1
Discussion générale	4
Document déposé	8

Autres intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente
Mme Charlotte L'Écuyer, vice-présidente
M. Stéphane Billette, président suppléant
M. Guy Ouellette, président suppléant

M. Nicolas Girard
Mme Sylvie Roy
M. Patrick Huot
M. Pierre Reid
M. Amir Khadir
M. Guy Leclair
M. Émilien Pelletier

- * M. André Meloche, ministère des Transports
- * M. André Caron, idem
- * Mme Dominique Savoie, idem
- * Mme Josée Dupont, idem
- * M. Jacques Fillion, idem
- * M. Daniel Gaudreau, idem
- * M. Paul Côté, Agence métropolitaine de transport
- * M. Pierre-Luc Paquette, idem
- * Mme Nathalie Tremblay, Société de l'assurance automobile du Québec
- * Mme Johanne St-Cyr, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 18 avril 2012 — Vol. 42 N° 34

Étude des crédits du ministère des Transports (1): volet Transports

(Onze heures quarante-quatre minutes)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames... S'il vous plaît! Bonjour à toutes et à tous. Ayant constaté le quorum...

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): J'ai commencé, messieurs, j'ai commencé. Merci.

Une voix: ...

Transports

La Présidente (Mme Doyer): Je vous pardonne, mais ne recommencez plus, là. J'ai été obligée de le dire trois fois. Alors, bonjour à toutes et à tous. Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir fermer la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du volet Transports... du portefeuille Transports pour l'année financière 2012-2013. Nous disposons d'une enveloppe globale de neuf heures pour l'étude de ce volet. Nous ferons huit heures aujourd'hui et nous compléterons la dernière heure le mardi 24 avril prochain, en soirée. Je vous informe également que les deux autres enveloppes du portefeuille Transports sont prévues, pour les volets Voirie et Transport maritime, qui seront étudiés ultérieurement.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire: Non, Mme la Présidente, il n'y a aucun remplacement.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Nous allons débiter par les remarques préliminaires puis nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes, incluant les questions et les réponses, en alternance entre les députés du groupe parlementaire formant le gouvernement et les députés de l'opposition. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée le mardi le 24 avril prochain, en soirée, à la fin du temps qui leur est alloué.

Je vous informe que deux députés indépendants, la députée de Lotbinière et le député de Mercier, ont signifié leur intention de participer à l'étude de ce volet. Ils disposeront respectivement d'un temps de parole de 18 minutes chacun. La députée de Lotbinière interviendra ce matin, le député de Mercier, cet après-midi.

Puisque nous avons débuté nos travaux à 11 h 43... attendez que je me replace, nous allons terminer à 13 h 15, d'un commun accord avec les différentes personnes, je pense bien, et le temps manquant sera récupéré ultérieurement.

Remarques préliminaires

Alors, nous allons commencer sans plus tarder avec les remarques préliminaires. M. le ministre des Transports, vous avez la parole pour un maximum de 15 minutes. À vous la parole. Et je suis de bonne humeur, même si ça n'a pas paru tantôt, parce que M. le député de Chomedey me rend toujours de bonne humeur quand même. Voilà.

M. Pierre Moreau

M. Moreau: Merci, Mme la Présidente. Et d'ailleurs votre bonne humeur est proverbiale en ces murs, c'est connu. Merci beaucoup. Je sais que vous allez mener ces travaux avec toute la compétence qu'on vous connaît et que, généralement, pour les travaux que nous avons amorcés ensemble dans d'autres dossiers qui relèvent de cette commission, nous le faisons dans un esprit de collaboration.

J'aimerais saluer les membres de la commission, le porte-parole de l'opposition officielle, le député de Gouin, qui va nous accompagner pendant l'ensemble de nos travaux; la députée de Lotbinière qui s'est jointe à nous; évidemment, mon adjoint parlementaire, le député de Chomedey, de même que mes collègues, le député de Huntingdon, la députée de Pontiac, le député d'Orford et le député de Vanier.

Mme la Présidente, aujourd'hui, nous sommes ici pour procéder à l'étude des crédits 2012-2013 du ministère des Transports et des organismes qui sont sous ma responsabilité. Vous me permettez de vous présenter d'abord les personnes qui m'accompagnent: d'abord, à ma droite, la sous-ministre des Transports, Mme Dominique Savoie; de même que M. Jacques Filion, sous-ministre associé; M. André Caron; Mme Josée Dupont; Mme Chantal Gingras; Mme Anne-Marie Leclerc; et M. André Meloche, sous-ministre adjoint. M'accompagne également M. Paul Côté, nouvellement nommé président-directeur général par intérim de l'Agence métropolitaine de transport, un homme d'expérience qui a toute ma confiance et qui participera pour la première fois à l'exercice des crédits.

Mme Nathalie Tremblay, présidente-directrice générale de la Société d'assurance automobile du Québec, qui est une collaboratrice importante de notre ministère; et M. Daniel Bureau, président de la Commission des transports du Québec, avec qui j'ai le plaisir également de travailler. Au besoin, je ferai appel à ces personnes afin d'assurer des réponses plus complètes à vos questions. J'aimerais également profiter de cette occasion pour vous présenter mon directeur de cabinet, Me Claude Dupont, ainsi que mon directeur de cabinet adjoint, Me Olivier Parent.

Le ministère des Transports joue un rôle important pour la collectivité, notamment aux plans du développement social, économique et de la qualité de vie. Je souligne au passage que l'année 2012 marque le 100^e anniversaire du ministère des Transports. Ces 100 ans ont été consacrés à rendre accessible à tous un territoire immense, complexe et peu densément peuplé. Le Québec s'est d'abord développé par le fleuve. Par la suite, il s'est développé par son réseau routier. Ces 100 années ont été ponctuées de nombreuses réalisations qui ont contribué à mettre en valeur le potentiel de ce territoire, à faciliter la mobilité des personnes, à construire la force du Québec d'aujourd'hui, une société moderne et dynamique, prospère et ouverte sur le monde.

La mission du ministère des Transports est d'assurer sur ce vaste territoire la mobilité durable des personnes et des biens par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires. En assumant cette mission de l'État, le ministère des Transports contribue directement au développement du Québec et se retrouve au coeur de plusieurs priorités gouvernementales.

D'abord, le plan de redressement du réseau routier, une composante majeure du Plan québécois des infrastructures mis en place par notre gouvernement en 2007, en est un bel exemple. Le développement du transport collectif et la sécurité routière sont d'autres grands enjeux qui se retrouvent au centre de la mission de ce ministère dont l'impact rejoint quotidiennement chacun des 8 millions de nos concitoyens.

● (11 h 50) ●

D'abord, le plan de redressement du réseau routier. Le ministère des Transports est engagé depuis 2007 dans un vaste plan de redressement du réseau routier. Pour bien illustrer cet effort, permettez-moi de mentionner que les investissements routiers au Québec sont passés d'une moyenne de quelque 700 millions de dollars par année, entre 1994 et 2002, à une moyenne de près de 3 milliards de dollars depuis 2007. Aujourd'hui, ils atteignent près de 4 milliards de dollars; c'est presque six fois plus.

Les usagers de la route sont à même de constater que ces investissements portent leurs fruits. Concrètement, la proportion des chaussées en bon état a atteint 76 % en 2011. Pour la région de Montréal, ce pourcentage passe à 90 %. En ce qui a trait aux structures du réseau supérieur, plus de 68 % sont maintenant en bon état, par rapport à 53 % en 2006, un bond de 15 %.

Le résultat de ces efforts concrets est illustré par des réalisations majeures qui ont eu lieu au cours des dernières années, dont le parachèvement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal, la mise en service du tronçon de la partie est de l'autoroute 30 ainsi que celle du tronçon Jean-Léman, tous deux en Montérégie. La partie ouest de cette même autoroute, Mme la Présidente, sera pour sa part inaugurée dès la fin de cette année, comportant notamment des gains de productivité pour nos entreprises estimés à quelque 200 millions de dollars annuellement.

Dans la région de la Capitale-Nationale, 140 millions ont été investis depuis 2009 dans le réaménagement de l'échangeur Charest et Robert-Bourassa. Ce projet majeur se poursuit, tout comme celui de la route 175 entre Québec et Saguenay, qui est désormais complété à plus de 90 %. Ces résultats fort encourageants nous invitent à poursuivre dans cette voie et à maintenir le rythme.

Je rappellerai que l'objectif de notre plan de redressement du réseau routier 2007-2012 est d'atteindre une proportion de 83 % des chaussées et de 80 % des structures du réseau supérieur du Québec considérées en bon état en 2022. C'est dans cette perspective que j'ai annoncé, le 24 février dernier, en compagnie de mon collègue le ministre délégué aux Transports, que notre gouvernement maintient la cadence en 2012-2013 avec des investissements de 3,9 milliards de dollars sur les routes du Québec.

Ainsi, plus de 1 600 chantiers seront déployés cette année à travers le Québec, contribuant à la création ou au maintien de quelque 54 000 emplois. Les interventions sont prévues sur 1 700 kilomètres de chaussée et 900 structures, dont 230 sur le réseau municipal. L'avenir est également ponctué de grands défis, avec notamment la reconstruction du complexe Turcot d'ici 2018 et des échangeurs Saint-Pierre et Dorval, la poursuite du réaménagement de la route 185, dans le Bas-Saint-Laurent, le prolongement de l'autoroute 73, dans la Beauce, le parachèvement de l'autoroute 50, en Outaouais, et de nombreux autres projets majeurs, sur plusieurs de nos grands axes routiers, qui sont également à l'ordre du jour.

En plus de porter une mission essentielle pour la société, le ministère des Transports est le plus important donneur d'ouvrage du gouvernement du Québec. Cette importance économique et stratégique exige des manières de faire garantissant à la population du Québec les principes les plus rigoureux d'équité, d'impartialité et de transparence. Voilà une grande responsabilité, puisqu'il s'agit de s'imposer les plus hauts standards de qualité dans le respect de la réglementation. Les Québécois demandent de la rigueur et de la transparence au ministère des Transports, mais aussi chez ses fournisseurs et partenaires.

Transiger avec le gouvernement du Québec est un privilège. Contracter avec le ministère des Transports, c'est prendre un engagement envers 8 millions de Québécois. Il en découle donc des obligations auxquelles nous ne renoncerons jamais. Le ministère des Transports agit dans le respect de la réglementation adoptée par le gouvernement du Québec. Il demeure également constamment ouvert à la possibilité d'améliorer ses façons de faire afin de diminuer toujours davantage les risques inhérents aux projets qu'il met en avant et qui peuvent affecter l'adjudication et la gestion des contrats qu'il accorde. Concrètement, le ministère des Transports cherche à assurer des services de qualité aux meilleurs coûts dans le respect de la réglementation et surtout dans l'intérêt des contribuables du Québec.

C'est dans cet esprit que le ministère a accueilli en novembre 2009 le rapport du Vérificateur général du Québec. Le 3 novembre dernier, la sous-ministre s'est présentée devant la Commission de l'administration publique pour dresser un portrait complet des actions du ministère à cet égard. Aujourd'hui, je suis fier de vous rappeler que le ministère des Transports a mis en oeuvre sans réserve la totalité des 18 recommandations que le Vérificateur lui adressait dans ce rapport.

Nous avons aussi rapidement mis en application les dispositions de la nouvelle loi n° 35, tel que nous l'avons illustré ce matin à la période des questions, adoptée en décembre dernier et qui vise à prévenir, combattre et sanctionner certains pratiques frauduleuses dans l'industrie de la construction. Toutes ces mesures et bien d'autres s'ajoutent à celles en vigueur au sein de l'administration publique et particulièrement au ministère des Transports.

Par ailleurs, le 20 octobre dernier, j'ai annoncé, en compagnie de ma collègue la présidente du Conseil du Trésor, l'adoption de 39 actions gouvernementales concertées en réponse directe aux constats évoqués dans le rapport de l'Unité anticollusion, le rapport Duchesneau. Ces actions s'articulent autour de quatre axes spécifiques: premièrement, un meilleur contrôle des coûts et de la qualité et une plus grande imputabilité du secteur privé; deuxièmement, l'affirmation d'un leadership en matière d'expertise; et, troisièmement, de nouvelles initiatives pour prévenir et détecter la collusion et protéger l'intégrité des contrats publics; et finalement un renforcement du cadre de gestion contractuelle.

Toutes les mesures sont en cours de réalisation, et la vaste majorité est déjà implantée. À titre d'exemple, elle prévoit l'ajout de près de 1 000 effectifs à temps complet au ministère des Transports sur un horizon de cinq ans; le recrutement est en cours. Cette mesure vise à ramener au sein de notre organisation une expertise essentielle ainsi qu'à augmenter l'efficacité de nos interventions à tous les niveaux.

Au chapitre du renforcement du cadre de gestion contractuelle et de la lutte contre la collusion, de nombreuses mesures ont été mises en place. Par exemple, pour s'assurer de l'absence de conflit d'intérêts, les contrats de conception, les plans et devis et les contrats de surveillance des travaux sont, depuis le 3 février 2012, confiés à des firmes distinctes. De plus, une unité administrative dont le mandat est notamment de faire des analyses permettant de suivre l'évolution et d'anticiper les tendances des marchés a été mise en place au sein du ministère. Cette volonté gouvernementale incontournable, jumelée à la mise en oeuvre de ces actions, nous permettra de poursuivre avec encore plus de conviction les initiatives déjà entreprises.

Mme la Présidente, le ministère des Transports, c'est plus de 6 000 fonctionnaires, des gens, des hommes et des femmes qui sont dévoués, à tous les jours, à rendre à la population du Québec les meilleurs services dans un esprit d'intégrité, de solidarité, d'ouverture et de transparence. En matière de transparence, le ministère des Transports a innové au cours des derniers mois. Nous avons rencontré les représentants des médias afin de leur présenter en détail les plus récents rapports d'inspection générale d'infrastructures routières stratégiques, dont ceux de l'échangeur Turcot, du pont Honoré-Mercier, du pont Pierre-Laporte et du pont Dubuc, à Saguenay. Ces exercices sans précédent ont permis de démontrer que le ministère des Transports met tout en oeuvre pour assurer la fonctionnalité des structures qui nécessitent des interventions majeures, et cela, en assurant sans aucun compromis la sécurité des usagers de la route.

De surcroît, en octobre dernier, dans le but de renforcer la communication avec les citoyens, le ministère a mis en ligne dans son site Web la section *Ponts et routes — Information aux citoyens*. Cette section présente l'état de chacune des quelque 5 200 structures du réseau routier supérieur. Voilà une démonstration concrète de transparence qui devrait contribuer à convaincre les Québécois que les infrastructures routières sont gérées avec rigueur et que leur sécurité ne fait l'objet d'aucun compromis. Ajoutons, en matière de communication, *Circulation 730-AM*, une station radio dédiée à l'état de la circulation, le site Québec 511 du ministère des Transports, autant d'initiatives qui visent à faciliter la libre circulation des personnes.

Par ailleurs, la mise en oeuvre de la Politique québécoise du transport collectif 2007-2011 est un autre grand défi que nous avons relevé avec beaucoup de succès. Au cours des cinq dernières années, la valeur des interventions du ministère des Transports en transport collectif s'est chiffrée à quelque 5 milliards de dollars, ce qui représente une hausse de près de 65 % par rapport à la moyenne annuelle des années 2002 à 2007. Cela indique la volonté ferme de notre gouvernement d'offrir aux Québécois un plus large éventail de possibilités pour leurs déplacements et de contribuer à la démarche gouvernementale.

La première politique de transport collectif a été adoptée par notre gouvernement en 2006. En 2010, nous observons une hausse de près de 11 % de l'achalandage et de 23 % de l'offre de services, alors que les objectifs en cette matière étaient respectivement de 8 % et de 16 %. À cet égard, tous les observateurs du milieu estiment que la politique aura été une très grande réussite.

Cette année, nous sommes à élaborer une seconde politique. La nouvelle politique de la mobilité durable devra être plus globale et toucher l'ensemble du transport terrestre des personnes, et elle sera mise en oeuvre au début de 2013. L'année 2012 en est une de transition, et nous avons reconduit l'ensemble des programmes d'aide au transport pour ne pas freiner l'élan.

Au cours des dernières années, le gouvernement a contribué à la réalisation de nombreux projets majeurs d'infrastructures dans le domaine du transport collectif, notamment le remplacement de 468 voitures du métro de Montréal, qui seront bientôt livrées, tout comme la livraison progressive de 160 wagons multiniveaux, de 20 locomotives biénergie pour améliorer les services de train de banlieue de l'AMT, notamment dans la perspective du futur Train de l'Est présentement en construction.

● (12 heures) ●

Montréal n'est pas laissée pour compte; les voies réservées dans l'axe du boulevard Pie-IX est au nombre de ces investissements significatifs, tout comme la phase I de la construction d'un centre d'entretien pour les autobus articulés récemment acquis par le Réseau de transport de la Capitale pour améliorer son réseau Métrobus.

Parlons de la réalisation du Rapibus à Gatineau et de bien d'autres projets à l'échelle du Québec, dont la construction de garages, de centres administratifs à Trois-Rivières et à Saguenay, qui démontrent la volonté incontournable du gouvernement d'augmenter la part modale du transport collectif afin de réduire, un, notre dépendance au pétrole, deux, nos émissions de gaz à effet de serre et, trois, la congestion routière.

En matière de sécurité routière, dont nous avons fait l'une de nos grandes priorités, notre bilan routier s'est grandement amélioré depuis 2007 grâce à une série de mesures adoptées conjointement par le ministère des Transports, la

Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports et leurs partenaires, ainsi les mesures de photoradar qui ont été mises en oeuvre à la suite des travaux remarquables de cette commission, que vous avez eu l'honneur de présider, Mme la Présidente.

Par ailleurs, le 11 mai 2011, l'ONU a lancé officiellement la décennie d'actions pour la sécurité routière. Il s'agit d'un appel à la mobilisation mondiale qui vise à réduire le nombre de décès imputables aux tragédies routières. La mise en vigueur, la semaine dernière, du zéro alcool pour les 21 ans et moins est un exemple éloquent d'un geste qui va directement dans ce pas. Le Québec est partie prenante de cette démarche et a entrepris le déploiement d'une grande stratégie gouvernementale d'intervention durable, et une stratégie à laquelle nous travaillons depuis 2011, plus de 15 ministères et organismes interpellés par la sécurité routière.

Sur ce, Mme la Présidente, je vous remercie de votre patience et de votre indulgence, puisque vous me faites signe désespérément que mon temps est écoulé. Et je suis prêt à continuer nos travaux et à vous offrir, ainsi qu'à tous les membres de la commission, notre plus entière collaboration pour répondre à vos questions.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. le ministre. Alors, oui, je gesticulais un petit peu pour vous dire que votre temps était terminé. J'ai convenu avec le député de Gouin qu'il ne ferait pas de remarques préliminaires, donc il va y aller tout de suite avec ses questions. Je pose tout de suite le fait aussi que son temps n'est pas perdu, il lui appartient, il l'utilisera ultérieurement.

Et est-ce que j'ai l'assentiment des collègues pour qu'après le député de Gouin ce soit la députée de Lotbinière qui puisse intervenir, de consentement, et ensuite on reviendra au parti ministériel?

Discussion générale

Alors, M. le député de Gouin, pour 20 minutes d'intervention... d'échange.

M. Girard: Oui. Alors, merci, Mme la Présidente. À mon tour de saluer le ministre, et l'équipe qui l'accompagne, et les députés de l'opposition et du parti ministériel.

Alors, je vais aller droit au but. J'ai une question pour le ministre. À la page C.56 du budget des dépenses 2012-2013, on indique des investissements, là, de 2,9 milliards, dans le PQI, en transport en commun pour la période 2011-2016. Est-ce que le ministre des Transports pourrait nous indiquer il y a combien de projets qui ont été retenus pour l'Agence métropolitaine des transports et les crédits qui sont accordés pour chacun des projets?

M. Moreau: Alors, je présume que vous me permettez de répondre, Mme la Présidente?

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

M. Moreau: O.K. Alors, essentiellement, pour le PQI, en matière de transport collectif, le montant global a été adopté à 2,9 milliards de dollars, comme vous l'indiquez, et les projets comme tels ne l'ont pas été. L'AMT va nous présenter la liste des projets qu'ils souhaitent voir réaliser à l'intérieur de ce 2,9 milliards de dollars là, et le ministère va faire l'arbitrage en fonction des projets qui doivent être réalisés.

M. Girard: Mme la Présidente, l'an dernier, j'ai posé la même question à votre collègue député de Louis-Hébert, qui était ministre des Transports à l'époque, et il m'avait fourni l'information, il m'avait donné les chiffres pour chacun des projets. Alors, moi, dans le fond, ce que j'aimerais, j'aimerais ça savoir... parce qu'on fait l'étude des crédits, c'est une reddition de comptes. Alors, on indique dans le budget qu'il y a un montant de 2,9 milliards, j'aimerais ça savoir de quelle façon la somme se répartit. Alors, quel est le montant qui est consacré à l'Agence métropolitaine des transports? Quel montant est attribué à la Société de transport de Montréal, les autres sociétés de transport, les CIT? Le ministre, pour en arriver au chiffre de 2,9 milliards, a certainement dû déjà avoir une évaluation des montants qu'il a accordés à chacune des sociétés et agences gouvernementales qui relèvent de lui.

M. Moreau: Alors, vous avez tout à fait raison, il s'agit d'une reddition de comptes. Une reddition de comptes, ça consiste essentiellement à rendre compte de ce qui s'est fait dans le passé. Là, ce que vous parlez, c'est le projet, en fait, le programme quinquennal d'immobilisations en matière de transport collectif, qui prévoit les projets à venir. On ne peut pas rendre compte de l'avenir, on rend compte du passé.

Alors, ce que je vous ai indiqué, je réitère ma réponse: le montant global de 2,9 milliards est un montant qui est arrêté. Au cours des prochaines semaines, nous aurons, avec l'Agence métropolitaine de transport, des rencontres afin de déterminer, à l'intérieur de cette enveloppe de 2,9 milliards de dollars, quels seront les projets qui seront priorisés à l'intérieur de l'enveloppe.

Alors, l'enveloppe du PQI est un montant à ne pas dépasser, c'est le budget de nos investissements dans ce domaine-là pour la période couverte, et nous verrons quels seront les projets qui seront inscrits. Et, dès que cet arbitrage-là aura été complété, évidemment le document peut être rendu public.

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

M. Girard: Est-ce que cet arbitrage-là a déjà été fait au Conseil du trésor?

M. Moreau: Non. En fait, le Conseil du trésor autorise le montant global de l'enveloppe, à 2,9 milliards de dollars, et à l'intérieur de l'enveloppe on place chacun des projets. Et, dès que cette décision-là est prise par le ministère, le ministère est en mesure de rendre publics les projets qui y sont affectés.

M. Girard: Est-ce que le ministre peut s'engager à faire parvenir aux membres de la commission ma demande très, très précise, là? Je veux que ce soit bien pris en note. J'aimerais que le ministre nous fasse parvenir la liste des projets qui ont été retenus pour l'Agence métropolitaine des transports, les crédits qui sont accordés pour chacun des projets. Je souhaite la même approche pour la Société de transport de Montréal, les autres sociétés de transport au Québec, les CIT, donc que cette information-là soit transmise...

M. Moreau: ...vous voulez l'ensemble du PQI, l'ensemble des projets au PQI?

M. Girard: Oui, voilà, je le veux... Voilà, l'ensemble du projet, le nombre de projets et les montants qui sont accordés. Est-ce que le ministre peut au moins m'indiquer, dans l'enveloppe de 2,9 milliards, quelle est la somme qui est consacrée pour le maintien des actifs en transport collectif? Parce que, vous le savez très bien, il y a le maintien des actifs et il y a la question du développement de nouveaux services. Pouvez-vous me l'indiquer?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, juste avant, je veux préciser que vous vous êtes engagé à donner comme information ultérieurement ce que le député de Gouin a demandé. Et allez-y, M. le ministre.

M. Moreau: Oui, oui, oui. De toute façon, le député de Gouin sait très bien que mon engagement à la transparence et à fournir les documents au public a été pris dès mon entrée en fonction à titre de ministre des Transports, et, dans ce contexte-là, Mme la Présidente, c'est clair que l'engagement à l'égard de la question qui a été prise en note au débat, qu'il n'y a aucune difficulté pour nous de rendre public lorsque l'exercice sera complété.

Pour les gens qui nous écoutent — le député de Gouin est un spécialiste de la procédure parlementaire et donc du jargon lié à ce qui entoure l'adoption des crédits et des budgets — mais, pour les gens qui nous écoutent, essentiellement le PQI, c'est le programme quinquennal d'immobilisations, donc c'est les projets visés sur la période de cinq ans. D'année en année, le ministère doit adopter, et en matière de transport collectif et en matière d'immobilisations, le même type de programme, et on y indique, au programme, quels sont les éléments qui sont réalisables au cours des cinq prochaines années, donc, avec une mise à jour régulière.

La façon dont les choses se passent, notamment en transport collectif, on regarde quels sont les besoins, notamment ceux de l'AMT, ceux des CIT et ceux des sociétés de transport auxquels le député de Gouin réfère; le ministère fait un arbitrage, à l'intérieur d'un budget qui est, dans le cas qui nous occupe, 2,9 milliards de dollars là; cet arbitrage-là est soumis au Conseil du trésor, puis le Conseil du trésor l'adopte. Une fois que c'est adopté, ça peut être rendu public, et, cet engagement-là, je le prends volontiers.

M. Girard: Ma question était: Est-ce que vous pouvez m'indiquer quel est le montant pour le maintien des actifs?

M. Moreau: Alors, encore une fois, on est dans la même situation où l'information qui est demandée par le député de Gouin pourra être rendue publique une fois que l'ensemble de l'arbitrage sera fait, à savoir quelle est la part du 2,9 milliards qui est en maintien d'actifs ou en réalisation de projets. Il faut compléter l'exercice avant de pouvoir le faire.

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

● (12 h 10) ●

M. Girard: Mme la Présidente, à la page 73, volume V, Budget des dépenses, Renseignements supplémentaires, vous indiquez précisément, vous nommez un certain nombre de projets, là: remplacement de voitures de métro, trains de banlieue entre Mascouche et le centre-ville, Rapibus, implantation d'un système de transport rapide en voie dédiée à Gatineau. Alors, si vous l'avez mis, M. le ministre, à la page 73 dans le Budget de dépenses, vous êtes capable de me donner les chiffres.

M. Moreau: C'est-à-dire que ce que vous évoquez là, c'est un exemple qui n'est pas un élément qui est fixe. Et, tant et aussi longtemps que l'ensemble des arbitrages seront complétés, c'est un exercice qui est en évolution. Vous le savez. Alors, si vous comparez, par exemple, les programmes quinquennaux d'immobilisations d'une année à l'autre, vous voyez qu'il y a des variations qui sont faites, soit, par exemple, sur des engagements ultérieurs, soit sur des engagements qui sont fixés dans le temps à l'intérieur des cinq années couvertes par le programme quinquennal d'immobilisations. Et ces arbitrages-là doivent se refaire d'année en année.

Alors, ce que je vous dis, c'est qu'à l'égard de l'information que vous avez loin de moi l'idée de soustraire cette information-là aux membres de la commission, mais je ne peux pas donner une information avant que l'arbitrage final ne soit fait.

M. Girard: Est-ce que, dans le 2,9 milliards, M. le ministre, est-ce qu'il y a un montant qui est réservé pour la navette ferroviaire entre l'aéroport Trudeau et le centre-ville?

M. Moreau: Sur la question de la navette ferroviaire entre l'aéroport Trudeau et le centre-ville, le seul élément qui existe, c'est un engagement du ministre des Finances dans le budget de réserver 200 millions de dollars pour la réalisation de ce projet-là, à supposer...

M. Girard: ...PQI en transport en commun.

M. Moreau: Non, il n'est pas pris dans le PQI en transport en commun. Et ce montant-là est réservé dans l'éventualité où il y aurait des investissements équivalents du gouvernement fédéral et du secteur privé. Or, à l'heure actuelle, il n'y a aucune décision qui a été prise pour la réalisation de ce projet-là. Et, comme je l'indiquais à des questions que vous avez posées antérieurement, le gouvernement attend des rapports d'expertise additionnels pour décider, d'ici la fin de l'année, quelles seront les décisions qui seront prises ultimement pour la question de la navette ferroviaire et pour la question de la desserte du Train de l'Ouest.

M. Girard: Alors, à ce moment-là, je vais poursuivre. Dans le budget du ministre des Finances, vous indiquez qu'il y a une somme de 1,5 milliard qui sera consacrée au développement du transport en commun. Et, via le Programme d'aide gouvernemental à l'amélioration de services du transport en commun — je ne sais pas si j'utilise le bon terme, là — on parle du PAGASTC, là. Je ne sais pas si c'est le bon... En tout cas, je ne sais pas si j'ai la bonne... Le PAGASTC, je ne sais pas si j'ai la bonne terminologie, M. le ministre, peut-être que vous pourrez me donner la bonne terminologie, mais j'aimerais ça. Est-ce que le ministre pourrait m'indiquer combien a coûté, pour chacune des années 2007, 2008, 2009, 2010 et 2011, ce programme-là? Est-ce que ce serait possible de nous transmettre ces chiffres-là?

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

M. Moreau: Vous voulez les avoir là ou vous voulez qu'on vous les transmette?

M. Girard: Je voudrais les avoir là. Je voudrais qu'on réponde à ma question.

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

M. Moreau: Oui, Mme la Présidente. On est dans nos tableaux. Alors, vous avez raison, M. le député de Gouin, on me dit que c'est le PAGASTC. Alors, vous aviez la... Vous aviez la désignation complète. Et le PAGASTC, c'est pour — comment ça s'appelle? — Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun. En fait, c'est le PAGAS, puisque le TC à la fin est muet. Ça va? Alors, quels sont les chiffres? Voulez-vous me les pointer?

Une voix: ..pour les années.

M. Moreau: Alors, ça, c'est... Alors, 2007-2008, 51 milliards...

Une voix: ...

M. Moreau: 51 millions... 51,8 millions; 2008-2009, 35,9 millions; 2009-2010, 134,5 millions. Si vous voulez avoir la déclinaison, là, du «5», je pourrai vous le donner. Et 2010-2011... je vous ai donné 2009-2010, oui? Alors, 2010-2011, 112,4 millions. Prévisions de dépenses pour 2011-2012, 93,4 millions.

M. Girard: Et, pour l'année, donc, 2012-2013, c'est le 1,5 milliard qui est dans le budget du ministre des Finances, c'est ça? Parce que c'est ce qui est indiqué dans le budget du ministre.

(Consultation)

M. Moreau: Alors, avec votre permission, j'avais dit en introduction que j'étais accompagné de gens qui étaient en mesure de vous donner des réponses détaillées à ça. Je demanderais à M. Meloche, qui est le sous-ministre responsable des dossiers en transport collectif, de vous fournir l'information.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Bienvenue. Votre nom, votre fonction, juste pour les galées.

M. Meloche (André): Oui, bonjour. Oui. André Meloche, sous-ministre adjoint. Je reprendrais peut-être le tableau. Tous ces programmes-là sont financés par le Fonds vert. Pour ce qui est prévu pour l'exercice 2011-2012, c'est 200 millions au Fonds vert. Donc, l'ensemble des programmes vont être financés par ce programme-là. Dans le programme, le premier programme, ça donne un total... un sous-total de 197 millions pour cette année.

Une voix: ...

M. Meloche (André): Pour 2012-2013.

M. Girard: Excusez-moi, pouvez-vous répéter le montant?

M. Meloche (André): J'ai 197 millions, ici.

M. Girard: 197 millions? Juste pour bien comprendre comment ça fonctionne, ce programme-là, est-ce que c'est versé en fonction du coût... la subvention, en fonction du coût d'exploitation par véhicule-kilomètre? Est-ce que c'est ça, les règles de versement?

M. Meloche (André): Bien, les règles sont dans un décret. Il y a plusieurs éléments dans ce programme-là. Entre autres, il y a ce que vous venez de dire.

M. Girard: O.K. Mais donc, si je veux bien comprendre, là, les coûts sont récurrents. C'est-à-dire que, si on ajoute une ligne d'autobus en 2011, disons, à Montréal, bien cette ligne-là est encore là en 2012 puis elle est encore là en 2013, donc il faut la financer, et c'est calculé dans le programme, ça, du ministère?

La Présidente (Mme Doyer): M. Meloche.

M. Meloche (André): Oui, c'est au niveau de l'offre de services. Alors, ce ne serait pas en continu, là.

M. Girard: Je ne comprends pas votre réponse.

M. Meloche (André): C'est au niveau de l'offre de services, alors on a une augmentation de l'offre de services qu'on vient combler. Alors, à un moment donné, le programme va se terminer, à la fin de cette année, puis là on verra pour les années subséquentes.

M. Girard: Vous voulez dire que... les sociétés de transport qui ont ajouté des nouvelles lignes, que ce soit à Montréal ou les autres sociétés de transport, si le programme se termine cette année, ils vont faire comment pour financer les lignes dans les années suivantes?

M. Meloche (André): Ce qui est visé, c'est que l'augmentation de l'achalandage... On a une politique qui vise l'augmentation de l'achalandage, l'augmentation de l'offre de services, puis à un moment donné ce qu'on souhaite, c'est qu'il y ait une plus grande autonomie financière au niveau des services.

M. Girard: Mais êtes-vous en train de me dire qu'il n'y a pas de ressources pour les années subséquentes pour permettre aux sociétés de transport de pouvoir financer ces nouvelles lignes de service qui ont été créées?

M. Meloche (André): Le ministre a indiqué tout à l'heure qu'il y avait une réflexion sur la prochaine politique, alors le financement va faire partie de cette prochaine politique.

M. Girard: Donc, les sociétés de transport qui ont décidé dans les dernières années de mettre de l'avant de nouvelles lignes, de nouveaux services n'ont pas de garantie que, dans les années subséquentes, ces nouvelles lignes là seront financées? C'est ce que je comprends. Donc, l'argent qui est là, c'est pour maintenir ce qui existe, mais pas pour développer de nouveaux services. C'est ce que je comprends?

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, je vois que vous voulez intervenir, allez-y.

● (12 h 20) ●

M. Moreau: Oui, je veux intervenir parce que je veux rappeler au député de Gouin ceci, c'est que — et je l'ai indiqué d'ailleurs dans les remarques introductives: 2006 à 2012, 2011, finalement, en décembre 2011, ça a été la première politique de transport collectif, qui nous a permis d'augmenter, au-delà des objectifs qui étaient prévus dans cette politique, non seulement l'offre de transport... on a dépassé l'objectif. L'offre devait être de 16 %, on est à 23 %, et l'achalandage, de 8 %, est à 11 %.

2012, c'est une année de modifications, de réflexion. On a reconduit l'ensemble des programmes de la première politique et on doit, dans la nouvelle politique, établir quelles seront les sources de financement, de quelle façon on pourra le faire de façon adéquate et pour assurer une pérennité au financement du transport collectif. Cette politique-là sera rendue publique, elle va faire l'objet d'une vaste consultation, notamment avec les municipalités et les sociétés de transport, qui ont salué la première initiative qui a été prise par notre gouvernement en 2006, c'est-à-dire la première politique du transport. Pour nous, ces sociétés-là sont des partenaires, et il n'est évidemment pas question de freiner l'élan sur lequel nous sommes, puisque nous avons investi de façon massive en transport collectif.

Et je terminerai là-dessus, Mme la Présidente. Depuis la mise en oeuvre de cette politique-là, en 2007, la valeur des interventions du gouvernement en transport collectif a plus que doublé, passant de 635,4 millions de dollars en 2007 à 1,5 milliard en 2012-2013. Alors, j'ai ici un tableau, que je pourrai déposer aux membres de la commission, qui indique la valeur des interventions du ministère des Transports au financement du transport collectif, incluant la contribution fédérale à la SOFIL. Et on voit ici... On me dit qu'on l'a en plus gros. Alors, tiens, à des fins didactiques, Mme la Présidente, on voit ici ce qu'on investissait en transport collectif en 1994-1995, là, jusqu'en 2003... 2002-2003. Ça, c'est les petites baguettes.

Les grosses baguettes, c'est ce qu'on a commencé à investir, nous, à compter de 2003, pour arriver, à la hauteur de 2012-2013, à 1,5 milliard de dollars. Alors, ça, c'est les efforts gouvernementaux en matière de transport collectif. On est sur une bonne lancée, Mme la Présidente. Je remercie le député de Gouin de sa question. Et on est confiants de pouvoir continuer sur cette lancée.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, vous comprenez, M. le ministre, que je vais recevoir votre petit tableau.

M. Moreau: Oui. Vous ne voulez pas le gros?

Document déposé

La Présidente (Mme Doyer): ...dépôt à la commission.

M. Moreau: Il y a aucun problème, on va vous donner le petit.

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

M. Girard: Ma question: Le 1,5 milliard qui est indiqué dans le budget, qu'on dit qu'on va consacrer au développement du transport en commun, il va permettre de financer combien de véhicules-kilomètre, et ça va permettre d'en ajouter combien d'ici 2020?

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

M. Moreau: Alors, il n'y a pas de réponse précise à cette question-là, à savoir combien de véhicules-kilomètre. L'objectif gouvernemental...

M. Girard: Je ne comprends pas, M. le ministre, parce qu'on me dit qu'on... il y a 1,5 milliard qui va être consacré au — c'est dans le budget, là, je cite, là — développement du transport en commun. Donc, si c'est indiqué, vous devriez être en mesure de nous dire, entre 2013 et 2020, ça va vous permettre de financer combien de véhicules-kilomètre, ça va permettre d'en ajouter combien d'ici 2020. Normalement, quand on...

M. Moreau: Les efforts ne sont pas uniquement comptés sur le nombre de véhicules-kilomètre. Dans une politique de transport collectif, c'est beaucoup plus large que ça. Alors, les efforts qui sont consentis par le gouvernement en matière de transport collectif, c'est d'assurer une meilleure qualité, une plus grande offre et un plus grand achalandage. Et, à l'heure actuelle, les efforts que nous avons consentis de 2006 à 2011 ont non seulement atteint les objectifs, ils les ont dépassés.

Alors, la mesure budgétaire ne vise pas à identifier point par point — vous le savez très bien — ne vise pas à identifier point par point les éléments sur lesquels ils seront consacrés mais donnent un ordre de grandeur qui indique une chose très claire, c'est qu'en matière de transport collectif le gouvernement est entièrement dévoué à l'idée d'augmenter l'offre et d'augmenter l'achalandage. Et, à l'heure actuelle, les efforts que nous avons consentis... Bien, je pense que le tableau que je vous ai montré tantôt indique avec beaucoup d'éloquence à quel point les gens répondent.

En matière de transport collectif, et je sais que vous avez ce souci, lorsque vous... L'expérience enseigne que, lorsque vous offrez un service de qualité, les gens y adhèrent, et, lorsqu'ils y ont adhéré, ils s'y maintiennent. Je sais que je dépasse mon temps, mais le député de Gouin me permettra de donner un exemple de ça. Dans le dossier du pont Mercier, où on a dû fermer de façon partielle et temporaire le pont Mercier en toute urgence, on a augmenté... l'AMT a notamment augmenté le service sur la ligne de train qui vient de la rive sud, la ligne de train Candiac. L'achalandage, qui a augmenté en... parce que c'était une mesure de mitigation, cet achalandage-là s'est maintenu même après la réouverture du pont à quatre voies. Alors, ça illustre ce que l'on fait en transport collectif, mais ce n'est pas une seule mesure, c'est une série d'interventions qui font de ce type d'intervention là un succès.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Nous allons passer à la députée de Lotbinière pour un échange de 18 minutes.

Mme Roy: Merci, Mme la Présidente. Je veux saluer M. le ministre, son équipe, les collègues de la commission, Mme la présidente et le personnel de l'Assemblée nationale.

Maintenant, je veux vous parler d'un dossier que je suis depuis longtemps, le dossier des contrats de surveillance de gré à gré. À l'automne 2009, ce dossier avait fait les manchettes. Et puis par la suite le Vérificateur général s'était penché sur cette question, et ce qu'il avait dit, puis je le cite au texte: «...il ressort des contrats examinés que le contenu des dossiers ne permet pas au MTQ d'avoir l'assurance que l'ensemble des exigences techniques ont été remplies. [...] Dans ce contexte, il n'exerce pas de contrôle, même de façon sporadique, pour apprécier la qualité des services rendus par la firme durant les travaux. Le ministère [devait] instaurer un mécanisme de contrôle plus rigoureux afin de s'assurer que les exigences techniques ont été entièrement respectées.»

Donc, suite à ce rapport, qui était assez dévastateur, concernant le ministère des Transports, le ministre avait annoncé en novembre 2009 qu'il n'attribuerait plus désormais des contrats sans appel d'offres. Ce qu'on disait, c'est que le ministère des Transports attribuera désormais des contrats intégrés de conception, plans et devis et de surveillance par appel d'offres. Ce ne serait plus de gré à gré, pour respecter les recommandations du Vérificateur général. Vous avez dit en séance... lors de vos remarques préliminaires que vous aviez l'intention de respecter toutes ces recommandations-là du Vérificateur général.

Par la suite, je suis intervenue sur la place publique, en novembre 2011, pour dénoncer le fait qu'il y avait encore des contrats donnés de gré à gré pour la surveillance des travaux, et puis ces contrats-là étaient de l'ordre de beaucoup de millions. Vous nous avez répondu à cette époque: Depuis le 25 novembre 2009, les contrats de surveillance... Suite au rapport

du Vérificateur général du 18 novembre 2009, les contrats de surveillance ont été intégrés aux contrats de conception, et ce, à la suite d'un unique appel d'offres. Mais, les contrats que je vous parlais et qui étaient sur votre site Internet, vous avez prétendu que la conception des plans et devis de ces contrats avait déjà été convenue avant le 20 octobre 2011, et que c'est depuis le 20 octobre 2011 que vous allez donner des contrats, par appel d'offres, de surveillance de travaux, en tout temps.

Cependant, si on regarde sur la liste de vos contrats accordés, ce qui est sur votre site Internet, je vais vous en donner, là, des exemples: contrat conclu de gré à gré à SNC-Lavalin, surveillance, concepteur des plans et devis: 2 260 000 \$; contrat conclu de gré à gré...

M. Moreau: Quelle date?

Mme Roy: Le 4 juillet 2011. Un autre contrat du 4 juillet 2011, contrat conclu de gré à gré, surveillance, contrat de 5 millions à Construction Aecon; un autre du 4 juillet 2011, puis ça, c'est la date de la signature, donc c'est ce qui est écrit sur votre site, contrat donné à Roche, pour un montant qui n'est pas banal, tout de même, là, 6 819 000 \$, encore un autre contrat de gré à gré.

Je pourrais tous vous les lire, là, mais, si je vous les lis tous, là, ça va faire la somme, en neuf mois, pour l'exercice 2011-2012, de 93 millions; en 2010-2011, 123 millions; en 2009-2010, 113 millions. Je sais que ça fait beaucoup de chiffres, là, mais ça, c'est tous des contrats donnés de gré à gré de surveillance de chantiers, pour un total de 327 millions.

On les a détaillés, Mme la Présidente. Si le ministre veut avoir ma liste, je peux lui laisser. Mais je ne comprends pas, là. On s'engage à ne plus donner de contrats gré à gré puis on continue d'en signer. Il y a trois choses: Est-ce que le ministre ne sait pas ce qui se passe dans son ministère? Est-ce que les informations qui sont sur son site ne sont pas exactes? Ou y a-t-il une autre explication?

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

M. Moreau: Il y en a une autre explication. Les contrats auxquels réfère la députée de Lotbinière sont du 4 juillet 2011. L'annonce qu'on a faite est du 20 octobre 2011. Moi, dans mon calendrier, le mois de juillet, ça vient avant le mois d'octobre. Ça, c'est une première explication. Est-ce que, vous, ça va en même temps? Juillet, ça vient avant octobre, pour vous, Mme la députée de Lotbinière? Parce que les contrats auxquels vous avez référé, là, j'ai demandé à quelle date, vous avez indiqué que c'était le 4 juillet. C'est ça que vous avez dit: 4 juillet?

Le 4 juillet, ça, c'est avant... un peu avant le 20 octobre: juillet, août, septembre, octobre. Alors, le 20 octobre, au moment de l'annonce de la réponse du gouvernement au rapport Duchesneau, j'ai indiqué effectivement que j'avais prévenu la présidente de l'Ordre des ingénieurs du Québec qu'à compter d'avril 2012 les contrats de conception des plans et devis et de surveillance des travaux seraient accordés à des firmes distinctes pour tous les projets de moins de 40 millions. C'est ce que nous avons fait.

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

Mme Roy: Vous nous sortez une nouvelle date. Mais c'était le 25 novembre 2009 que vous avez parlé... que le Vérificateur général a fait cette...

M. Moreau: ...du rapport du Vérificateur général, alors il ne faut pas...

Mme Roy: Oui, c'est ça. Ça vous a permis, là, entre le 25 novembre 2009 et la date que vous venez de dire, d'octroyer 329 millions de contrats, en toute connaissance de cause, de gré à gré. Trouvez-vous ça normal?

● (12 h 30) ●

M. Moreau: Ce que je trouve normal, c'est que le mois d'octobre suive le mois de juillet. Ça, je trouve ça tout à fait normal. Ce que je trouve normal également, c'est qu'à compter du moment où le Vérificateur général du Québec a produit un rapport, que le ministère des Transports a mis tout en oeuvre pour remplir l'ensemble des 18 recommandations que contenait le rapport du Vérificateur général du Québec. C'est ce que nous avons fait.

L'annonce à laquelle vous référez, je l'ai faite le 20 octobre 2011, 20 octobre 2011, et, depuis cette date, nous avons... à compter d'avril 2012, les contrats de conception des plans et devis et de surveillance des travaux sont accordés à des firmes distinctes pour tous les projets de 40 millions de dollars et moins. C'est ce que nous avons fait.

Est-ce que je trouve normal de suivre les recommandations du Vérificateur général? La réponse, c'est oui. Est-ce que nous avons eu d'autres recommandations? La réponse, c'est oui. On a eu le rapport du Vérificateur général, on a eu le rapport Johnson sur l'effondrement de la Concorde et on a eu le rapport Duchesneau. L'ensemble de ces trois rapports-là représente 80 recommandations. L'ensemble des 80 recommandations sont mises en oeuvre ou en voie de l'être par le ministère. Et, quand je dis «en voie de l'être», c'est parce que, dans le cas du rapport Duchesneau, ils nous ont demandé d'aller chercher une expertise plus grande. La présidente du Conseil du trésor a annoncé que nous aurions les crédits pour aller chercher 1 000 ETC de plus. Nous n'avons pas tous les 1 000 ETC, mais l'embauche commence.

Alors, la réponse à votre question, c'est: Ce que je trouve normal, c'est que, quand il y a des rapports indépendants qui sont faits, qu'on suive leurs recommandations. Et c'est ce qu'on fait. Ça, c'est normal.

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

Mme Roy: Si, Mme la Présidente, je marche dans les pas du raisonnement du ministre, je vais lui demander si le mois de janvier 2012, là, c'est après le mois d'octobre 2011. Vous avez conclu un contrat de gré avec gré avec le consortium Cima—SNC-Lavalin, pour 1 544 000 \$, pour la surveillance et la conception des plans et devis pour les travaux de reconstruction sur un pont de l'autoroute S20. Donc, vous avez enfreint les règles. Est-ce que vous pouvez l'admettre?

M. Moreau: Non, on n'a pas enfreint les règles. Ce que je vous dis, c'est que, lorsqu'il y a eu des recommandations qui ont été faites et que nous avons fait des annonces, nous avons suivi les recommandations que nous avons faites et nous avons mis en oeuvre les recommandations de ces trois rapports-là de façon progressive. C'est ça qu'on a fait. Et essentiellement le ministère des Transports aujourd'hui se conforme à l'ensemble des recommandations qui ont été faites et à l'ensemble des annonces qui ont été faites. Et, si vous avez en tête un contrat spécifique, la raison pour laquelle ce contrat-là a été donné, en toute transparence... et d'ailleurs vous y réferez vous-même, sur le site Internet du ministère des Transports.

La raison pour laquelle on a décidé de mettre sur le site Internet l'ensemble des contrats qui ont été donnés, c'est justement pour permettre les moyens de vérification et de contrôle. Alors, ça, ça s'appelle la transparence et ça s'appelle la reddition de comptes. C'est à ça qu'on s'est engagé et c'est ce qu'on fait.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la députée.

Mme Roy: Je comprends que le ministre évite complètement ma question, mais c'est le 11 janvier 2012 que le contrat a été donné pour la surveillance des travaux. On ne peut pas prétendre à la fois que des règles s'appliquent depuis 2011 puis accepter... ce que vous avez dit, et puis accepter de signer un contrat de 1 544 000 \$ à l'inverse des règles, M. le ministre. Mais je sais que je n'obtiendrai pas votre aveu. Je vais vous poser une autre question dans votre...

M. Moreau: ...vous n'obtiendrez pas ma quoi? Madame la...

La Présidente (Mme Doyer): ...votre aveu.

M. Moreau: Mon aveu. Ah, O.K.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Attention. Attention.

Mme Roy: Bien, je ne veux pas... Non, non, c'est correct.

La Présidente (Mme Doyer): Bien, c'est parce qu'on n'est pas dans un tribunal.

Mme Roy: Non, non, je suis tout à fait d'accord, là. Des fois, on s'emballe en posant nos questions.

La Présidente (Mme Doyer): Non, non, c'est ça. Emballons-nous pas, gardons ça serein.

Mme Roy: Mme la Présidente, M. le ministre, dans votre grande entreprise de transparence, est-ce que vous pourriez nous déposer le rapport dont il a été question lorsque M. Duchesneau est venu témoigner en commission? Il parlait d'un rapport qui avait été fait concernant de la collusion, un rapport qui aurait circulé au ministère des Transports. Premièrement, pouvez-vous nous dire s'il y a eu un tel rapport? Et, si oui, pourriez-vous vous engager à nous le rendre public?

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

M. Moreau: Bon, alors, très sincèrement, je ne suis pas fâché que vous posiez la question, parce qu'en général, quand vous posez des questions, vous partez d'une idée que vous n'êtes d'aucune façon capable de supporter. Le prétendu rapport auquel vous réferez, honnêtement je ne sais pas c'est quoi, parce que ça n'existe pas au ministère des Transports. Très sincèrement, là, ça n'existe pas au ministère des Transports.

Alors, je ne peux pas vous déposer quelque chose qui n'existe pas. Et je vous le dis sincèrement, je vous le dis comme je le pense, je pense que vous ne rendez pas service ni à la population du Québec ni aux institutions parlementaires en faisant des allégations qui ne sont supportées d'aucune façon. Vous pouvez passer l'avant-midi à parler de rapports qui existeraient puis des rapports secrets; ils n'existent pas, ces rapports-là. Et ce que l'on a fait, au ministère des Transports, c'est qu'on a rendu publics tous les rapports...

Vous parlez du rapport Duchesneau. Le mandat de M. Duchesneau, c'est un mandat qui a été donné par ma prédécesseure, la ministre des Transports, la député de Laviolette. Et le rapport Duchesneau, il est dans le public et il circule, et tout ce qui en découle, de ses recommandations, c'est des recommandations qui ont été mises en oeuvre par le ministère. Alors, vous pouvez bien gratter puis vous pouvez bien partir sur des éléments qui n'existent pas, mais vous ne faites pas avancer le débat d'un iota et, très sincèrement, vous ne rendez service ni à votre parti, ni aux membres de l'Assemblée nationale, ni à la population qui nous écoute. Mais...

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

M. Moreau: ...vous pouvez continuer, il n'y a pas de problème, on est là toute la journée.

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

Mme Roy: Mme la Présidente, je ne comprends pas la réaction du ministre. C'est Radio-Canada qui l'a rendu public, ce rapport-là, là. On n'écoute pas la même télé? On ne fait pas de revue de presse?

M. Moreau: Non, mais, là, vous... Mme la Présidente, un instant! Un instant! Là, on mêle les pommes et les oranges. Le rapport dont elle vient de parler dans sa dernière intervention, c'est le rapport Duchesneau. Le rapport dont elle alléguait une prétendue existence dans sa précédente intervention, c'est un rapport qui n'existe pas.

Alors, Mme la députée de Lotbinière, revenez, là, sur votre premier rapport, là, puis dites-nous quelles sont vos sources pour dire qu'un rapport semblable existe. Où est-ce que vous prenez ça?

Mme Roy: C'est facile, c'est...

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

Mme Roy: C'est facile, c'est le témoignage de Duchesneau, Mme la Présidente. Mais je vais vous poser une autre question, puis ça, c'est dans des documents...

M. Moreau: Ça, là, ça, là, c'est hors de l'espace, on s'entend. Là, on vient de... on est dans la matière et l'antimatière, là.

Mme Roy: Bien, Mme la Présidente, je vais poser ma question, je vais vous dire ma source: Bureau de projet de l'autoroute 30, document C1558830: État des négociations avec les autochtones: Le 16 juillet 2009, le gouvernement du Québec a signé une entente-cadre avec le Conseil mohawk. Les parties accorderont également une attention immédiate à la détermination des terres adjacentes à l'autoroute 30. Je voudrais savoir qui mène ces négociations.

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

M. Moreau: Là, on vient... elle nous cite des sources pour une question différente. Alors, je comprends qu'elle n'a pas de source pour le prétendu rapport, qui n'existerait pas. Il y a un principe, là: quand on finit une chose... On va finir votre première intervention. Alors, vous n'avez rien qui supporte...

Mme Roy: Mme la Présidente, question de règlement.

M. Moreau: Vous n'avez rien... vous n'avez rien qui supporte...

Mme Roy: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, je vais prendre la question de règlement de la députée de Lotbinière.

Mme Roy: J'ai 18 minutes pour poser mes questions.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, effectivement.

M. Moreau: Bien oui, mais...

Mme Roy: Je choisis les questions que je veux et j'aimerais que le ministre réponde.

La Présidente (Mme Doyer): Bon, là, je comprends, parce que je suis très, très attentive, que Mme la députée de Lotbinière a changé de sujet. Est-ce que c'est le cas?

Mme Roy: Oui. J'ai le droit.

La Présidente (Mme Doyer): Bon, et que, pour l'autre, je pense que vous avez été capable de dire, M. le ministre...

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): S'il vous plaît!

M. Moreau: Mme la Présidente, donc...

La Présidente (Mme Doyer): Et là elle a posé une autre question...

M. Moreau: C'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): ...M. le ministre, vous êtes libre de répondre.

M. Moreau: De répondre. Très bien.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Allez-y.

M. Moreau: Alors, je constate donc que, pour le sujet précédent, elle a changé rapidement, pour une raison simple, c'est qu'elle n'a aucune source, elle n'a aucune base sur laquelle... elle n'a que du oui-dire. Puis on sait qu'il y a un grand quotidien, le quotidien *La Presse*, qui est bien représenté ici aujourd'hui, qui a publié que madame se basait fréquemment sur du oui-dire. Alors, on va passer puis on va passer à l'autre sujet.

Alors, j'ai eu l'occasion de répondre à cette question-là qu'il n'existe, entre le ministère des Transports et le Conseil mohawk de Kahnawake, aucune négociation sur la transaction des terrains. La députée de Lotbinière est juriste, elle sait très bien qu'elle peut se référer au registre de la publicité des droits immobiliers pour voir à qui appartiennent les terrains en bordure de l'autoroute 30. Ils appartiennent au ministère des Transports du Québec. Le ministère des Transports, dans le cadre de la revendication, de la procédure de revendication particulière présentée par les autochtones à l'égard de la seigneurie du Sault-Saint-Louis devant les autorités fédérales, a indiqué que les terres qui n'étaient pas utilisées aux fins de l'emprise de l'autoroute 30 pouvaient être mises en disponibilité.

Mais il n'existe aucune négociation et aucune transaction sur ces terres et il est faux de prétendre que le ministère des Transports met à la disposition ces terrains-là pour l'installation d'un casino, puisqu'il n'y a pas encore de projet d'installation de casino et qu'il n'y a pas de négociation entre le ministère des Transports et la bande mohawk de Kahnawake.

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

Mme Roy: Bien, Mme la Présidente, je ne peux pas inventer ça, là, il est écrit à l'item h: État des négociations avec les autochtones et copie des ententes: Le 16 juillet 2009, le gouvernement du Québec a signé une nouvelle entente-cadre pour fixer la façon dont on négocierait, laquelle prévoit la signature de nouvelles ententes sectorielles — pour faire une entente, là, une nouvelle entente, il faut faire une négociation — dont les trois...

M. Moreau: ...vous parlez de l'emprise.

● (12 h 40) ●

Mme Roy: ...concernant plus spécifiquement les transports. Cette entente-cadre comprenait également une mention à l'effet que les parties accorderont également une attention immédiate à la détermination des terres adjacentes à l'autoroute 30.

Là, je pense que c'est plus le fruit de votre imagination, votre réponse, que le document qui est écrit là.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): On reste respectueux. On respire par le nez, et, M. le ministre, répondez. Ici, là, on est habitués d'avoir une commission qui est sereine mais ferme et forte.

Allez-y, M. le ministre.

M. Moreau: Merci, Mme la Présidente. Et je suis d'accord sur votre appel à la sérénité et à... mais c'est difficile de répondre à des questions lorsque le préambule contient une foule de... En fait, ça ressemble à une salade aux fruits ou à une sauce à spaghetti. Ce dont on vient de parler, là, dans le préambule de sa question, là, c'est de l'emprise de l'autoroute. Alors, c'est clair que l'emprise de l'autoroute, là, il y a eu... on passe sur le territoire. Alors, pour l'emprise de l'autoroute — d'ailleurs, je l'invite à aller la voir — c'est un investissement de 2 milliards de dollars dont on est extrêmement fiers, Mme la Présidente. Je l'évoquais dans le préambule, ça va faire sauver 200 millions de dollars en coûts, du fait que cette autoroute-là puisse être la première voie de contournement de l'île de Montréal.

Alors, je veux profiter de sa question pour vous dire: Je pense que les négociations ont été exactement et effectivement extrêmement fructueuses et que non seulement l'économie de la région de Montréal va bénéficier de la réalisation de cette autoroute-là, mais que l'ensemble du Québec va en bénéficier, et on en est très fiers.

Pour le reste, là, dans ses préambules de casino puis de transactions, là, ça, là, ça n'existe pas.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Vous avez 20 secondes.

Mme Roy: Bien, vous venez...

La Présidente (Mme Doyer): 10. 10 secondes.

Mme Roy: Il y a des négociations. Qui les mène?

M. Moreau: Alors, sur...

La Présidente (Mme Doyer): En terminant.

M. Moreau: Oui. Alors...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): En terminant.

M. Moreau: Sur l'emprise de l'autoroute, les gens qui ont été appelés à négocier, il y a M. Bujold, à qui nous avons confié un contrat, Rémi Bujold, à qui nous avons confié un contrat. Je sais que c'est au grand dam de la députée de Lotbinière. M. Bujold est une personne qui est extrêmement qualifiée, qui a mené des négociations qui ont été fructueuses et qui, encore aujourd'hui, dans le dossier, par exemple, du pont Mercier, nous permet d'avoir des relations qui sont harmonieuses avec la nation autochtone. Et à cet égard-là, bon, on essaiera toujours de trouver des liens qui sont partisans.

Dans le même dossier, précédemment nous avons confié à Louis Bernard, qui a été un des grands mandarins de l'État à l'époque où le gouvernement était formé par le Parti québécois... et ces contrats-là ne sont pas donnés sur la base des allégeances politiques, ils sont donnés sur la base de la compétence de ces gens-là et de leur capacité à mener à bien, au bénéfice de l'ensemble des contribuables du Québec, des négociations qui nous permettent d'avancer. Ici, on parle d'un investissement, strictement pour l'autoroute 30, de 2 milliards de dollars qui est un investissement qui va permettre le développement économique d'une région toute entière, qui va permettre de sauver des coûts économiques pour la région de Montréal et qui va permettre le développement de l'ensemble du Québec, Mme la Présidente. On est très fiers de ce qui a été fait.

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

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Nous allons avoir le plaisir de conclure nos travaux de cet avant-midi avec le prochain bloc. Je vais débiter, avec votre permission, le prochain bloc, Mme la Présidente, et mon collègue de Huntingdon, toujours avec votre permission, va nous emmener sur l'autoroute 30, puisque nous en avons parlé, et ma collègue de Pontiac, toujours avec votre permission, nous ramènera avec le rapport Duchesneau, parce que sûrement que ma collègue de Pontiac éclairera les gens qui nous écoutent relativement à l'affirmation de Mme la députée de Lotbinière, que le rapport Duchesneau, c'était le rapport de Radio-Canada.

On sait tous, parce qu'on était en commission parlementaire lors de la comparution de M. Duchesneau, que ce qui a été dévoilé à Radio-Canada n'était pas le rapport de M. Duchesneau. Il avait été amputé de plusieurs parties, et ce n'était pas le rapport final de M. Duchesneau. Donc, pour rétablir les faits, étant donné que nous sommes très factuels, je pense que c'est très important, et sûrement que nous aurons l'opportunité, quand on parlera de l'autoroute 30... Parce que, ce matin, Mme la députée de Lotbinière nous a parlé que ça coûtait 30 % plus cher au ministère des Transports, ce qui a été vigoureusement repris, parce que trois rapports indépendants nous démontrent totalement le contraire, ce qui est très factuel.

Je veux commencer d'abord et avant tout, M. le ministre, souligner et remercier les gens qui vous accompagnent, qu'on retrouve toujours avec beaucoup de plaisir, même si on n'a pas toujours le temps de les voir, mais, lors de différentes discussions, dans différents projets, c'est toujours très agréable de les voir; remercier M. Côté d'être avec nous, parce que, M. Côté, c'est sa première visite avec nous. On aura sûrement l'opportunité... j'en discutais avec mon collègue de Gouin tantôt, puisque nous allons passer la journée ensemble, on aura sûrement l'opportunité, M. Côté, de revenir sur ce qui se fait à l'AMT et le travail que vous aurez à accomplir dans les prochaines semaines, que nous voyons, nous, dans la région de Montréal, passablement quasiment à tous les jours et que nous entendons parler.

Je veux souhaiter aussi la bienvenue à Mme Tremblay, parce que Mme Tremblay est de la SAAQ. Je me souviens de sa première visite avec nous, elle venait de rentrer en poste; et nous aurons sûrement aussi des questions pour Mme Tremblay, parce qu'il y a des choses extraordinaires qui se font à la SAAQ. Et la même chose pour M. Bureau. Donc, je pense que tout le monde sera mis à contribution dans les travaux que nous ferons au niveau de la commission.

Je veux revenir, parce que j'ai à mettre la table, M. le ministre, de façon très factuelle sur... mon collègue de Gouin en a parlé, du Plan québécois des infrastructures, le PQI. Et, dans ma courte carrière politique, ayant débuté il y a déjà cinq ans, j'y étais lors de l'annonce de la députée de Laviolette alors qu'elle était ministre des Transports, Mme Boulet, et la première annonce des investissements majeurs, lesquels investissements étaient commandés par notre réseau routier, parce qu'il y avait eu... et l'état de nos infrastructures, l'état de nos structures commandait des investissements majeurs.

Il y a eu... Cette annonce-là avait été faite en 2007, et c'étaient plus de 13 milliards qui avaient été annoncés à l'époque par la ministre des Transports du temps, Mme Boulet. Et, depuis 2007, ça a toujours été en hausse, jusqu'au budget de 2011-2012, où ça semble avoir touché à un plafond. Et on nous annonçait, sur le budget de 2011-2012, vous vous en souviendrez, M. le ministre, le ministre des Finances nous annonçait une légère réduction dans le budget d'infrastructures, dans notre PQI. Et vous avez réannoncé, jusqu'en 2016, des investissements, aussi, majeurs.

J'ai participé, comme au cours des dernières années, parce que j'ai la chance d'être votre adjoint parlementaire mais aussi l'adjoint parlementaire des deux précédents ministres, et j'ai eu la chance de faire des annonces d'infrastructures dans les différentes régions, autant Laval, Laurentides, Lanaudière, et de voir et de discuter avec les gens sur le terrain, et d'apprécier la satisfaction des gens dans les différentes régions du Québec, pour justement souligner les investissements qui sont faits par le gouvernement et l'amélioration du réseau routier, qui est notable. On nous parle souvent des cônes oranges, mais c'est une obligation d'avoir des cônes avant de pouvoir voir le produit fini.

Et j'aimerais... Il y a aussi beaucoup de projets majeurs dont on entend parler, qu'on voit, autant à Montréal qu'à l'extérieur de Montréal. Mon collègue de Vanier, sûrement, va pouvoir vous reparler ce soir de la 740, de l'autoroute Robert-Bourassa. Ce sont des choses qui lui tiennent à coeur, tout ce qui se passe dans la région de Québec. Je mentionnais

précédemment que mon collègue de Huntingdon est très, très, très concerné par l'autoroute 30. Ça fait que c'est pour ça qu'il a absolument réservé cette question-là, pour être en mesure de faire le tour de la question.

Et j'aimerais dans un premier temps... et je sais qu'avec la permission de Mme la Présidente il y a une relation d'amour entre le député de Huntingdon et Mme la Présidente dans les questions et réponses. Donc, M. le ministre, j'aimerais dans un premier temps qu'on établisse, le Plan québécois des infrastructures, où est-ce qu'on en est, vers où on s'en va, avant que mes collègues aillent dans le plus pointu.

● (12 h 50) ●

M. Moreau: Madame la...

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Moreau: D'abord, vous me permettez... Merci, Mme la Présidente. Je veux remercier mon adjoint parlementaire qui, dans le préambule de sa question, a fait état d'un élément qui est important, et je suis heureux qu'il le soulève alors que la députée de Lotbinière est présente. Elle répète ad nauseam, et encore ce matin, que ça coûte 30 % plus cher, construire au Québec, qu'ailleurs. Ça, là, c'est non seulement faux — elle sait que c'est faux, je vous remercie de le soulever — mais c'est aussi établi par trois études qui sont indépendantes. Je les ai ici.

Il y a une première étude, qui a été conduite par l'Union des municipalités du Québec, qui conclut ceci — je vais passer plus rapidement: «En d'autres termes — l'étude nous dit — le total des coûts est de 2 % moins cher au Québec que la moyenne canadienne lorsqu'on considère tous les éléments sur le cycle de vie des routes. De plus, si on ne retient que les routes sous juridiction municipale, les mêmes données indiquent qu'il en coûterait 7 % moins cher au Québec qu'ailleurs au pays.» Ça, c'est une étude qui n'a pas été menée par le ministère des Transports, mais qui a été menée par l'Union des municipalités du Québec.

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, 11 mai 2010, dit ceci, deuxième étude indépendante: «On observe par un tableau — alors, le tableau qui se trouve à la page 16 de l'étude et qui indique l'ensemble des provinces et territoires au Canada — que, lorsque les huit composantes de coûts sont considérées — c'est-à-dire les coûts totaux en construction — le Québec se situe presque exactement sur la moyenne des autres provinces, c'est-à-dire 160 019 \$, par rapport à 159 490 \$ pour les autres provinces. De plus, lorsque l'on considère seulement la construction neuve, le Québec est moins cher — moins cher — que la moyenne des autres provinces, avec des coûts de 121 576 \$ contre 131 237 \$ pour les autres provinces, soit une différence de 8 % en faveur du Québec. Le coût des structures de chaussées est donc très peu représentatif des coûts totaux d'une route, ni même des coûts de construction d'une route.»

Troisième étude indépendante, celle de Secor, et je suis content que la députée de Lotbinière soit concentrée sur la réponse, parce qu'elle ne dira plus jamais qu'il en coûte 30 % plus cher au Québec qu'ailleurs. Secor arrive, dans ses conclusions, à dire: «...[le coût] de construction du Québec sont sous la moyenne ou dans la moyenne des régions comparables, que ce soit les principales provinces ou les grandes régions urbaines canadiennes.»

Alors, il y a trois études indépendantes, Mme la Présidente, qui viennent contredire ce que la députée s'évertue à répéter, alors qu'elle sait... Là, elle est ici, là, les gens qui nous écoutent savent ça, les membres de la commission savent ça, les gens du ministère des Transports savent ça, de l'AMT, la Société de l'assurance automobile du Québec, vous le savez, il y a des représentants des médias, tout le monde sait, là, incluant maintenant la députée de Lotbinière, qu'il y a trois études indépendantes qui viennent dire qu'il est faux, totalement faux de prétendre que ça coûte 30 % plus cher au Québec qu'ailleurs. Alors, j'espère que vous allez amender vos préambules de questions si vous n'amendez pas vos questions. Ça, c'est: premier élément.

Deuxième élément, je vous remercie d'avoir posé la question, parce qu'effectivement les investissements annuels, depuis 2003... On a aussi un autre tableau, Mme la Présidente, je l'ai en gros format également, mais on va déposer le petit format, qui indique quels sont les investissements annuels depuis 2003. Et je le disais dans mon préambule, en moyenne, entre 1994 et 2002, on était à 700 millions de dollars — c'est les petites baguettes qui sont ici — et regardez l'évolution des coûts. Et, pour deux années consécutives, 2011-2012 et 2012-2013, on est en haut de 3 milliards, 3,9 milliards, presque 4 milliards de dollars, donc c'est un rattrapage considérable, c'est une augmentation considérable des investissements en matière d'infrastructures routières. Tout ça s'inscrit, M. le député, dans le Plan québécois des infrastructures des travaux routiers et ça répond à une négligence.

Puis il faut le dire, il y a eu des choix politiques qui ont été faits, particulièrement dans la région de Montréal. L'ensemble des infrastructures ont été construites entre les années 60 et 70. Ces infrastructures-là sont en béton armé, et la vie utile des infrastructures en béton armé suggère qu'après 30 ans on investisse de façon massive soit dans des travaux de maintien ou de remise en état de ces structures-là ou qu'elles soient remplacées. 60, 70, ça nous amène au milieu des années 90. Au milieu des années 90, le gouvernement en place a fait d'autres choix, des mauvais choix, et a choisi de ne pas entretenir ces infrastructures-là, de sorte qu'aujourd'hui nous sommes en période de rattrapage. Et vous évoquiez les cônes oranges dans votre question, vous avez tout à fait raison, ces cônes oranges là sont là pour nous rappeler une chose, c'est que, dans le passé, on a fait de mauvais choix, et qu'aujourd'hui, en période de rattrapage, on doit non seulement augmenter nos investissements, mais on doit augmenter la cadence de nos travaux pour maintenir et améliorer l'état de notre réseau routier.

Les cônes oranges ne devraient pas être un symbole de travaux publics, ils devraient être un symbole des mauvais choix qu'on a faits dans le passé et de l'intention fondamentale de ce gouvernement de modifier ces mauvais choix là en augmentant de façon importante les investissements que nous faisons dans le réseau routier. C'est ça, le symbole des cônes oranges. Et aujourd'hui refuser de faire des travaux semblables, ce serait d'être totalement irresponsable, parce qu'il en va non seulement du maintien d'un actif collectif, mais de la sécurité des gens, des 8 millions de Québécois qui utilisent le

réseau de transport. On est très fiers du Plan québécois des infrastructures, on est très fiers des travaux qui sont mis en oeuvre.

Et je donnerais un autre exemple, un triste exemple, M. le député, si vous le permettez, de ce que nous appelons du rattrapage et du maintien d'infrastructures. Je l'ai dit, l'échangeur Turcot, qui est un projet majeur, dans sa forme actuelle, doit être démolé en 2018 parce qu'il a atteint la fin de sa vie utile. Si on avait investi de façon correcte et plus tôt dans la vie de cet échangeur-là, nous n'aurions pas à investir dans l'échangeur 254 millions de dollars pour le maintenir en état sécuritaire d'ici sa démolition, en 2018. Ça, là, c'est un exemple, c'est un furoncle qui indique clairement que, lorsqu'on a fait le choix de désinvestir dans notre réseau routier, on a fait un mauvais choix.

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

M. Billette: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Ça fait plaisir de vous retrouver aujourd'hui; partagé, probablement. Je salue tous mes collègues, M. le ministre également. C'est mes premiers crédits budgétaires en compagnie du ministre des Transports. Donc, c'est un plaisir pour moi.

Il y a un projet sur lequel... qui est important — le ministre en a parlé — un des plus importants chantiers autoroutiers en Amérique du Nord ou même à travers le monde, c'est le projet de l'autoroute 30. C'est un projet de 2 milliards de dollars, mais il faut voir, au-delà de la dépense ou du coût du 2 milliards de dépenses d'investissement, les retombées et toute l'accessibilité, la fluidité du circuit routier québécois à travers la province, et surtout la grande région de Montréal, les impacts économiques également que ce projet va avoir.

Pour bien comprendre l'autoroute 30, j'aimerais peut-être, dans mon préambule, faire un petit historique de l'autoroute 30 et voir, à ce moment-là, le cheminement de ce dossier-là qui perdure depuis plus de 50 ans maintenant. Les premiers balbutiements du projet ont débuté au début des années 60, où il y a eu l'annonce d'un projet majeur reliant les deux principales villes, soit les villes de Sorel et de Valleyfield, les deux villes industrielles reconnues pour l'industrie lourde, également Beauharnois à l'époque, pour faire un lien entre les deux, d'où le nom de l'autoroute de l'Acier, qui était la route 3, nommée par le ministère des Transports. C'est un projet qui s'est mis en branle au début des années 60 par la construction d'un premier tronçon.

Le premier a été fait. Ça a été le pont entre Sorel et Tracy qui a été réalisé. Par la suite, il y a eu, entre l'autoroute 20 et la ville de Sorel, le bout de l'autoroute 30 tel qu'on le connaît aujourd'hui, et un petit bout de Valleyfield, qui a pris quelques années à faire, pour contourner la ville de Valleyfield et se rendre directement au port, qui est en pleine construction, également le parc industriel de la ville de Salaberry-de-Valleyfield, plus précisément l'usine de CEZinc Noranda, qui était située à même ce parc industriel là. Donc, c'était le début de l'autoroute 30, c'était un projet qui avait été mené par l'ancien premier ministre, M. Lesage, qui était un projet très important, avec une vision, une vision de contournement également de l'île de Montréal. Donc, c'est un projet qui a évolué.

● (13 heures) ●

En 1982, il y a eu également un autre tronçon important qui avait été complété, mais qui était débuté à même le projet initial, qui était le tronçon entre les deux autoroutes 10 et 20, qui sont deux artères majeures à travers le Québec. Malheureusement, le ministre en parlait tantôt, des moratoires, en 1976, l'arrivée d'un gouvernement du Parti québécois. Et on a vu les graphiques, les petits bâtons, je ne les reprendrai pas, on voit les actions du gouvernement du Parti québécois: moratoire complet sur le développement des autoroutes. Donc, l'arrêt d'un chantier, un chantier majeur au Québec, qui faisait travailler des gens, qui permettait la circulation, la fluidité de la circulation à travers le Québec et le contournement de l'île de Montréal. Et je vais vous dire, honnêtement, l'île de Montréal en paie le coût aujourd'hui, en paie le prix, dû aux congestions que l'on retrouve aussi bien au tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, sur Métropolitain, et tout ça dû au fait qu'il y a eu un arrêt complet sur les infrastructures.

En 1990, sous un gouvernement libéral, ça a été la reprise, à ce moment-là, le tronçon qu'on connaît. C'est sûr et certain qu'il y a eu la crise amérindienne, dont tout le monde garde un souvenir, en 1990, pour faire le contournement de Châteauguay, de Châteauguay à Sainte-Catherine, et, en 1996, de Brossard à Candiac. Mon collègue de Chomedey était présent à ce moment-là. Et... très belle région, en passant, monsieur mon collègue. Et, en 1996, ça a été un autre tronçon très important: de Brossard à Candiac. C'est où on en était. Je pense qu'il y a eu un développement. C'était sous un gouvernement libéral de M. Robert Bourassa, à ce moment-là, qui était là. Et je vais vous dire, ce n'est pas uniquement qu'un projet intéressant et important pour la Montérégie, mais à la grandeur du Québec. C'est sûr et certain que le comté que je représente, de Huntingdon, est très heureux, puis je pense que c'est une bonne nouvelle également pour le comté, également de mon collègue le ministre des Transports, le comté de Châteauguay, mais également le comté de Beauharnois, qui a des investissements très importants à ce niveau-là.

En octobre 2005, le retour du Parti libéral actuel, c'est la reprise des travaux. Donc, comme plusieurs de mes collègues ou des gens de la région s'amusent à le dire, c'est une autoroute qui a été commencée par un Parti libéral, qui a été poursuivie par un Parti libéral et qui va être complétée par un Parti libéral, un gouvernement libéral, donc c'est très important. En 2005, on reprend les travaux. Un tronçon qui était très important, c'est celui contournant les villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant et Delson, où il y avait un problème de circulation, de congestion très important, d'où les nombreux feux de signalisation. Et c'est un tronçon qu'on a eu la chance d'ouvrir en compagnie de plusieurs représentants, en novembre 2010, qui facilite beaucoup le trajet de plusieurs personnes que ce soit pour se diriger vers la rive sud ou toute autre partie. Parce que l'autoroute 30, ce qu'il faut bien comprendre, on parle souvent que c'est une autoroute dans la région Montérégie, mais, je pense, ça a un impact beaucoup plus important que ça, et pas juste au niveau provincial, au niveau de l'Amérique du Nord également, du Nord-Est américain.

Je vais vous donner un exemple, Mme la Présidente. Un camion qui part de Toronto puis qui s'en vient à Québec, il doit absolument, dans des conditions actuelles, passer par Métropolitain, le pont-tunnel Hippolyte-La Fontaine, donc

aller dans les congestions. Puis, on connaît la congestion aux heures de pointe, c'est vraiment difficile, et, pour les entreprises, c'est des coûts inhérents qui sont très importants, à ce moment-là. Avec l'autoroute 30, les gens vont arriver au carrefour — et on parlait de Toronto-Québec, la 417, la 401, la 20, la 40 — et ces gens-là n'auront plus à rentrer sur l'île de Montréal, ils vont pouvoir contourner l'île de Montréal. Donc, tout ce qui part de l'Ontario ou du sud-ouest du Québec, s'en va vers les Maritimes, vers Québec ou tous les autres endroits va pouvoir contourner, à ce moment-là, l'île de Montréal. Donc, en même temps, en plus de gagner du temps, ça va soulager les infrastructures montréalaises de façon très, très, très importante.

C'est un projet qui a été réalisé, le bout qu'on a fait en novembre 2010, par le ministère des Transports en type conventionnel, qui a rencontré les coûts, les délais. Donc, l'étude que le ministre parlait tantôt, donc, tout a été rencontré, tout est fait dans l'ordre.

Il y a un autre tronçon qui avait été lancé par mon collègue de Vaudreuil, l'actuel député de Vaudreuil, qui était le tronçon Jean-Leman, qui a été ouvert voilà quelques mois, Mme la Présidente, cet automne. J'étais là, accompagné du ministre des Transports et de plusieurs collègues. Et, je vais dire, c'est un tronçon important.

La grosse partie — je pense qu'on parle de milliards de dollars — c'est un projet en PPP, partenariat privé-public. Il faut bien comprendre la complexité de ce bout-là. C'est 42 kilomètres de routes... d'autoroutes, et également des enjeux ou des défis majeurs, donc la construction d'un pont au-dessus du canal de Beauharnois et également un tunnel sous le canal de Soulanges, un autre pont également, Mme la Présidente, qui devra traverser le fleuve Saint-Laurent, qui est complété, que les camions circulent dessus.

Puis je vais faire une petite parenthèse, Mme la Présidente, très importante. Il y a quelqu'un qui a travaillé fort sur le projet de l'autoroute 30, qui est un ancien collègue d'ici, qui malheureusement est décédé lors de la tragédie d'Haïti, qui est M. Serge Marcil, avec qui vous avez siégé.

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

M. Billette: Le pont surplombe... Non, vous n'avez pas siégé?

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

M. Billette: Non? O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Je n'ai pas siégé avec Gérard D. Levesque non plus!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Doyer): N'exagérez pas, là.

M. Billette: Vos dires démontrent bien votre grande jeunesse.

La Présidente (Mme Doyer): Je vous trouvais sympathique des fois, mais là, là!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Doyer): Là, je commence à en douter.

M. Billette: Mais c'était une question pour mon information personnelle, Mme la Présidente. Mais je pense que c'est à l'honneur de Serge Marcil, qui a travaillé aussi bien...

La Présidente (Mme Doyer): C'est en 1994 que je suis arrivée ici, 1994.

M. Billette: O.K., parfait, que vous avez passé près de siéger...

La Présidente (Mme Doyer): J'ai siégé avec Daniel Johnson.

M. Billette: ...avec M. Marcil. Mais je pense que c'est à l'honneur de l'homme, qui a travaillé aussi bien, au provincial, très fort sur le projet et également au niveau fédéral.

Et, juste pour vous donner une idée, Mme la Présidente, quelqu'un qui part de Châteauguay actuellement, qui se dirige vers Vaudreuil, c'est une heure de route, minimum, s'il n'y a pas de congestion sur l'île de Montréal; maintenant, on va parler de cinq minutes. Je vais dire, c'est une différence importante, ça va changer les habitudes de consommation des gens. Et, lorsqu'on parle de partenariat privé-public, les gens vont voir: oui, on a un autre partenaire, ça va être un privé. Comment ça fonctionne? Il y a un processus, avec le ministère des Transports du Québec, de suivi qui est rigoureux, qui est important. Et, lorsqu'on parle de responsabilité — je pense que c'est le mot le plus important dans un projet de PPP — lorsqu'on parle de responsabilité qui revient au privé, c'est aussi bien au niveau de la conception de l'autoroute, de façon conforme aux demandes et aux exigences du ministère des Transports du Québec, la construction de cette autoroute-là et l'entretien de l'autoroute. Donc...

La Présidente (Mme Doyer): M. le député d'Huntingdon, je sens que le ministre brûle de vous répondre, d'intervenir, de commenter, de compléter votre historique...

Une voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Billette: Il y a juste vous, Mme la Présidente, qui brûlez d'impatience de l'entendre, mais vous allez devoir m'écouter quelques secondes encore.

La Présidente (Mme Doyer): Il vous reste 10 minutes pour compléter l'historique de la 30.

M. Billette: Parfait. Mais je connais bien le ministre, c'est mon voisin de comté, je sais qu'il est capable de répondre de façon très brève et précise, comme un concitoyen.

Et je vais dire... Je parlais des défis des deux ponts, les 42 kilomètres de route, le tunnel, également, et l'échangeur de la 20, de la 40, de la 540, donc, je pense, c'est un défi vraiment de technologie et d'ingénierie qui fait en sorte que c'est un des plus gros chantiers de l'Amérique du Nord. Puis, lorsqu'on parle du partenariat privé, du partenaire privé, également, c'est de la technologie que ces gens-là apportent qui contribue au développement du Québec.

Juste pour vous donner une idée, les deux firmes, qui sont Acciona et Iridium, qui, en plus d'être des partenaires financiers, sont arrivées avec de nouvelles technologies de pont par poussée, à ce moment-là, ce qui ne s'était jamais réalisé au Québec. Je vous inviterais à aller voir le pont de l'autoroute 30, vous allez voir, c'est très impressionnant. C'est immense, puis on a de la difficulté à se figurer la dimension ou l'importance du chantier. Dans le monde, les plus grosses grues, il y en a huit. Elles sont en Allemagne actuellement, et, pendant la construction sur le chantier de l'autoroute 30, il y avait cinq de ces huit grues-là qui étaient sur le chantier de l'autoroute 30, ici, à proximité, au Québec, quatre ou cinq, je n'ai pas le nombre exact — et c'était cinq, hein? — et, je vais dire, ça démontre un petit peu, sur tous les chantiers à travers le monde, l'importance qui était accordée au chantier de l'autoroute 30.

Le projet avance de façon importante — je vais dire, j'en suis un témoin visuel, tout comme mon collègue le ministre des Transports — qui avance bien. Le souhait du ministre, je le sais. Et l'avantage d'un partenariat privé, lorsqu'il y a des problématiques au niveau de la conception, c'est leur responsabilité. Ils ont un délai à rencontrer et ils ont un coût qu'ils assument, à ce moment-là. Et ce qui fait en sorte qu'on connaît déjà la date d'échéance. On parle de cet automne 2012, on parle de quelques mois, d'un dossier que ça fait 50 ans qu'on parle. Là, je sais que le souhait du ministre, c'est l'ouverture le 12 décembre 2012...

M. Moreau: À midi.

M. Billette: ... — à midi? — pas à cause que c'est le 12-12-12, mais il y a d'autres raisons. Mais, je vais dire, c'est un projet qu'il faut voir au-delà d'une autoroute, mais, je pense, c'est un projet, juste en gain d'efficacité, au niveau du «just-in-time», de 200 millions.

Donc, j'aimerais savoir de la part du ministre, savoir — une réponse rapide, s'il te plaît, si c'est possible — savoir si, les délais, on peut s'attendre à l'ouverture à décembre 2012, et l'avancement du projet de l'autoroute 30.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, vous avez jusqu'à 13 h 15 pour répondre, si vous voulez.

● (13 h 10) ●

M. Moreau: Merci, Mme la Présidente. Vous savez, le premier ministre a souvent l'occasion de dire à quel point il est chanceux de pouvoir compter sur une équipe de gens talentueux. Je pense que le député de Huntingdon vient de faire une démonstration éloquent du talent que nous avons dans notre équipe. Je veux le remercier. C'est un voisin de comté, c'est un député qui est extrêmement dévoué pour sa population et qui est en mesure de démontrer sa capacité... et non seulement sa capacité, son éloquence à établir à quel point les réalisations du ministère des Transports sur le territoire du Québec sont des réalisations qui sont importantes pour l'avenir économique du Québec.

Le ministère des Transports, et je le dis souvent, cette année, c'est le 100^e anniversaire de création du ministère des Transports, c'est un ministère que l'on doit associer aux grandes réalisations qui ont permis le développement économique du Québec. C'est l'autoroute Jean-Lesage, c'est son intervention sur les constructions majeures des ponts, des grands ponts que nous avons au Québec, c'est son intervention depuis 100 ans dans le développement économique sur des projets qui sont grandioses. On parle de l'autoroute 30, mais regardons ce qui s'est fait, par exemple, sur la 175, le pont d'arche qui est construit là et qui s'est mérité, dans le dernier gala des prix d'excellence de l'ingénierie, du génie québécois, qui s'est mérité un prix de reconnaissance comme étant un ouvrage exceptionnel, un ouvrage d'art exceptionnel. Le ministère des Transports, c'est l'ingéniosité des Québécois, c'est leur capacité de développer et de s'approprier leurs richesses, d'aller conquérir leur territoire et de faire en sorte qu'ils progressent dans un environnement qui est propice au développement économique. C'est ça, le ministère des Transports. Ce n'est pas l'actualité récente et ce n'est pas les allégations comme celles, non fondées, qu'a faites dans un passé très proche encore la députée de Lotbinière. Ce n'est pas ça.

Le ministère des Transports, c'est la fierté des Québécois, à juste titre. Et, au terme de cette fierté, Mme la Présidente, c'est de voir qu'encore dans le XXI^e siècle ce ministère soit capable de grands accomplissements comme celui de l'autoroute 30, qui — et le député de Huntingdon le soulignait, il était présent aux cérémonies d'inauguration pour le secteur Jean-Léman — est un secteur de cette autoroute qui a été fait de façon conventionnelle, où le ministère des Transports est

un donneur d'ouvrage, qui a été fait à l'intérieur des délais et à l'intérieur des budgets en utilisant des technologies de pointe. Le ministère des Transports, c'est aussi celui qui, il y a à peu près un mois, est venu changer, au cours d'une nuit, une bretelle entre l'autoroute 40 et l'autoroute des Laurentides avec 11 grues qui sont venues manipuler 11 éléments d'acier pour les mettre en place. Le ministère des Transports, c'est de la haute technologie, c'est de la recherche, c'est des gens qui sont dévoués à faire en sorte que le Québec soit vu comme un des meilleurs éléments dans le monde pour la construction des routes et des infrastructures routières.

Et, oui, l'échéancier pour la construction de l'autoroute 30 est respecté, même dans la partie en partenariat public-privé qui va mettre au point les plus grandes technologies et la deuxième conception, à l'égard du pont qui va franchir le Saint-Laurent, d'un tablier qui est poussé pour rejoindre la rive sud et la rive nord du Saint-Laurent. Et imaginez si ce grand projet autoroutier n'avait pas subi les interruptions auxquelles vous référiez, M. le député de Huntingdon, lorsque l'on estime qu'on aura des économies de 200 millions dans le cadre de l'économie québécoise année après année, après année, au moment où ce lien autoroutier là aura été développé. 200 millions par année. Si on n'avait pas interrompu ce chantier-là, si on l'avait réalisé d'une façon continue depuis l'idée du premier ministre Bourassa, qui est à l'origine même du départ du cet énorme chantier, imaginez tous les gains que, pour l'ensemble de l'économie québécoise, on aurait pu cumuler depuis l'ouverture de l'autoroute 30.

Le ministère des Transports du Québec, c'est un ministère de développement économique, c'est un ministère qui est au coeur de ce que l'on sait être le Québec de l'avenir, pas seulement pour le développement des routes, c'est aussi vrai en matière de transport collectif, c'est aussi vrai dans l'objectif très ambitieux que nous nous sommes fixé de rencontrer le Protocole de Kyoto, dans la réduction des gaz à effet de serre, c'est la recherche que l'on fait en matière de véhicules électriques, c'est les nouvelles voitures de métro qui vont en faire un des métros les plus modernes dans le monde. Tous ceux qui ont vu la salle de contrôle du métro de Montréal, la salle est ultramoderne. Moi, depuis que je suis ministre des Transports, je suis allé visiter des autorités de transport à New York, à Boston, à Vancouver, à Seattle, et à chaque fois la fierté de ces autorités de transport là, c'est de nous montrer la salle de contrôle de leurs équipements. Je peux vous dire une chose, les Québécois n'ont pas besoin de rougir de la salle de contrôle du métro de Montréal; c'est un des éléments les plus futuristes que j'ai pu visiter depuis que je suis ministre des Transports. On fait, à l'égard des infrastructures routières, du développement du transport collectif et de l'ensemble de ce qui est l'actif des Québécois, un élément de fierté, et on est très fiers que le ministère des Transports y soit non seulement associé, mais soit, dans l'ensemble de ces réalisations-là, un maître d'oeuvre incontournable.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. le ministre. Compte tenu de l'heure, je vais suspendre les travaux jusqu'à 15 heures, et la commission va poursuivre l'étude des crédits budgétaires du volet Transports. Et vous pouvez laisser vos effets ici, la salle va être sécurisée. Merci. Bon repas.

(Suspension de la séance à 13 h 16)

(Reprise à 15 h 1)

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du volet Transports du portefeuille Transports pour l'année financière 2012-2013.

Puisque nous avons débuté nos travaux à 15 heures et qu'une période de 3 heures doit être consacrée à l'étude de ce volet cet après-midi, y a-t-il consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de l'heure prévue, soit 18 heures — et nous avons 30 minutes de plus à faire, s'il y a lieu, cet après-midi — et finir à 18 h 30 plutôt que de finir à 11 heures ce soir, est-ce qu'il y a consentement?

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): 18 h 30.

M. Moreau: 18 heures. D'accord, Mme la Présidente, je ne veux pas faire parler les membres de la commission, mais j'ai compris qu'on était d'accord pour terminer à 18 heures.

La Présidente (Mme L'Écuyer): À 18 heures. Ça veut dire que la demi-heure qui nous manque, on va la prolonger jusqu'à 11 heures ce soir.

M. Moreau: Ah! Ou demain ou la semaine prochaine. Comme vous voudrez, là, hein?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça peut être 15-15. On ne peut pas imputer le temps. Ça peut être 15-15. 18 h 15 ce soir, 10 h 45 à la fin de la soirée.

M. Moreau: Oui, oui, oui. 18 heures... Bien, si on finit à 18 heures, je comprends que vous allez remettre ça après, plus tard, là, parce qu'on...

La Présidente (Mme L'Écuyer): On finirait à 11 heures ce soir.

M. Moreau: Ou on peut le mettre sur le bloc d'heures des crédits de la semaine prochaine, du 24?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ce n'est pas tout à fait l'ordre de la Chambre.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Non. Ce n'est pas ça?

M. Moreau: Bien, je ne le sais pas, je vous pose la question. On vous pose la question. On va faire pour le mieux. Allons jusqu'à 18 heures. On aura l'occasion peut-être de prendre une pause d'ici 18 heures, puis on s'en parlera.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Tout à fait. Oui, oui. On va commencer, puis on verra.

M. Moreau: Bien, j'imagine qu'on... On va décider ça d'ici 18 heures. Ça va bien aller.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je cède maintenant la parole à M. le député Gouin pour les 20 prochaines minutes. M. le député de Gouin.

M. Girard: Oui. Alors, Mme la Présidente, j'aimerais aborder avec le ministre le dossier du Train de l'Est, qui a fait l'objet de nombreux articles dans les quotidiens au cours des derniers mois. Dans un article qui est publié dans *La Presse* le 12 janvier 2012 — je peux laisser le temps aux gens de l'AMT, là, de s'avancer — alors, qui a été publié dans *La Presse* le 12 janvier 2012, la présidente du Conseil du trésor a indiqué qu'une bonne partie de l'explosion des coûts était due au fait que l'AMT souhaitait mettre le train en service dans les plus brefs délais, que ça avait été dicté par une urgence qui n'existait pas vraiment.

Moi, j'aimerais savoir de la part du ministre ou de l'Agence métropolitaine des transports: La commande du gouvernement, c'était de livrer le train pour quelle date?

M. Moreau: En réalité, dans ce projet-là comme dans tous les projets, l'idée de départ, c'est de pouvoir le réaliser à l'intérieur des coûts, à l'intérieur des délais et le plus rapidement possible.

Maintenant, je vais présenter, pour les fins de notre travail pour ce bloc-là, les gens qui vont m'accompagner plus particulièrement. Alors, à mes côtés, il y a M. Paul Côté, qui est président-directeur général par intérim de l'AMT, et M. Pierre-Luc Paquette, qui est vice-président en communication de l'AMT, et ces gens-là pourront répondre de façon plus technique aux questions qui sont posées.

Mais essentiellement, pour répondre à la question du député, le gouvernement n'a pas fixé à l'AMT un délai imparti à l'intérieur duquel, et au-delà de toutes circonstances, le projet devait être terminé. L'idée, ce n'est pas... Et très sincèrement, je vous le dis et je l'aborde dans tous les dossiers, l'idée, ce n'est pas: on va tout faire pour rentrer dans le temps, peu importe ce que ça va coûter. Ce n'est pas ça, et je pense que ça, ça ne serait pas un bon critère.

Et, quand ma collègue la présidente du Conseil du trésor, en juin dernier, est intervenue dans le dossier, effectivement l'idée était de dire: L'AMT a fait une demande de crédits additionnels au Conseil du trésor, puis là on a dit: On va examiner la situation. Et c'est à la lumière de ce qu'a révélé l'examen fait par les gens du Conseil du trésor qu'on a dit: Bien, il faut revoir la façon de faire les choses, resserrer le contrôle sur ce projet-là. Essentiellement c'est ça. Je ne sais pas si M. Côté veut ajouter des choses à cette question-là, ou M. Paquette pourra intervenir.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Un instant, s'il vous plaît. M. Côté.

M. Côté (Paul): Ça va, pour le moment.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Est-ce qu'il y a consentement pour que M. Côté intervienne? Consentement. M. Côté, bien vouloir vous identifier pour fins de transcript, s'il vous plaît.

M. Côté (Paul): Oui, bonjour. Alors, mon nom est Paul Côté. Je suis président-directeur général et président du conseil d'administration par intérim de l'Agence métropolitaine de transport, à Montréal.

La Présidente (Mme L'Écuyer): La parole est à vous, M. Côté. Pas tout de suite?

M. Côté (Paul): Non, je n'avais rien d'autre à commenter. Donc, c'est ça.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il n'y a pas de commentaires. M. le député de Gouin.

M. Girard: Moi, je veux bien comprendre. Le 17 mars 2006, il y a eu un communiqué de presse de l'AMT qui indique — annonce du premier ministre — que le projet va coûter 300 millions et qu'il y aura un échéancier de livraison entre 24 et 36 mois. Exact?

Une voix: Exact.

M. Girard: En août 2008, est-ce que l'agence... En août 2008... Est-ce que vous m'entendez bien? Oui, ça va? En août 2008, est-ce que l'AMT a demandé une autorisation de principe pour lancer le projet à 390 millions? Et qui a donné l'autorisation à l'Agence métropolitaine des transports? Quel ministre était en poste à l'époque?

M. Moreau: M. Paquette va répondre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...répondre, M. Côté.

M. Côté (Paul): Oui. Mme la Présidente, je voudrais vous présenter Pierre-Luc Paquette, qui est vice-président aux communications et marketing de l'Agence métropolitaine des transports, qui est à l'agence depuis trois ans maintenant. Moi, j'y suis seulement depuis deux mois, je suis arrivé en poste le 17 février 2012, alors je n'ai pas tous les détails pour pouvoir répondre adéquatement au député. Avec votre permission, Mme la Présidente, je demanderais à M. Paquette, qui a un peu plus d'historique que moi, de pouvoir donner ces détails-là. Je répondrai sur les items que je connais plus précisément, avec votre permission.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement? Consentement. M. Paquette, bien vous identifier pour fins de transcript.

M. Paquette (Pierre-Luc): Merci. Bonjour. Mon nom est Pierre-Luc Paquette, je suis vice-président communications et marketing de l'Agence métropolitaine de transport. Alors, pour la question qui a été posée, le Train de l'Est a été... le projet du Train de l'Est a été annoncé officiellement en mars 2006, et c'est vrai que l'Agence métropolitaine de transport a déposé une DAP en 2008.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Moi, j'aimerais savoir: En 2009, est-ce qu'il y a eu une demande formelle de l'AMT au gouvernement pour la réalisation de la première phase du Train de l'Est? Si oui, pour quel montant? Et quel était le ministre des Transports, à l'époque, qui a donné l'autorisation à l'AMT?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Paquette.

M. Paquette (Pierre-Luc): Alors, en... vous me faites référence... En 2009, oui, c'est vrai que l'Agence métropolitaine de transport a commencé ses travaux sur la portion de Montréal. Il faut juste se souvenir, dans ce dossier-là...

M. Girard: ...la portion de Montréal, est-ce que c'est là... Ça, est-ce que c'est la phase I? Est-ce que c'est ça, la phase... Non?

M. Paquette (Pierre-Luc): Ce n'est pas... Il faut voir que ce n'est pas des phases I ou c'est phase II. La façon que le projet a été lancé, c'est un projet qui était en totalité en mars 2006. Quand on est venus pour le réaliser, le projet a été comme scindé en deux: on a eu la portion Montréal et la portion qu'on a appelée le tronçon nord. En ce qui touche la version du tronçon nord, on a été... à partir de 2008, on a eu une demande de passer au BAPE, alors on a commencé un processus du côté du BAPE qui a comme retardé un petit peu cette facette-là. Les travaux ont pu, eux, pour leur part, commencer en 2009, et c'est des travaux d'infrastructure que nous avons faits sur le Canadien National à ce moment-là.

M. Girard: Quand vous nous dites les...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: ...il y a des travaux qui ont été réalisés sur le Canadien National, est-ce que c'était le premier lot, ça, des travaux auquel vous faites référence?

M. Paquette (Pierre-Luc): Bien, c'étaient des...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Paquette. S'il vous plaît, vous adresser...

M. Paquette (Pierre-Luc): Excusez-moi, Mme la Présidente. Merci de l'autorisation. Alors, tout à fait, c'est les premiers travaux concrets qu'on a pu voir. Il faut voir que le projet a quand même été lancé en 2006 mais qu'il y avait quand même beaucoup de travaux préparatoires auparavant puis qu'il y a eu beaucoup de travaux qui ont été faits de 2006, là, jusqu'à la date que vous nous faites part aujourd'hui.

● (15 h 10) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Hier, Mme la Présidente, je suis allé sur le site de la ville de Mascouche. Il y a un communiqué qui apparaît, de l'Agence métropolitaine des transports, qui est daté du 16 février 2010, où, dans le communiqué — et j'aimerais que l'AMT ou le ministre me corrige si je suis dans l'erreur — on indique que ce sera... le coût du Train de l'Est passe à...

Une voix: ...

M. Girard: Le 10 février 2010, communiqué de presse de l'Agence métropolitaine des transports où on indique que le coût du train va passer de... donc passe à 435 millions plus 10 % de contingences, pour un total de 478 millions. Lors de cette conférence de presse, on retrouve à la même table le maire de Mascouche, l'ancien candidat libéral, M. Richard Marcotte, la députée de Laviolette, qui est à ce moment-là la ministre des Transports, et également la députée de Fabre, qui est ministre responsable de la région de Lanaudière. Les trois participent à la conférence de presse où on annonce une augmentation à 478 millions du coût du Train de l'Est.

Moi, j'aimerais juste savoir: Puisqu'ils ont participé à la conférence de presse, est-ce que je dois comprendre que le gouvernement a autorisé l'Agence métropolitaine des transports à ce que le projet soit rendu à une facture de 478 millions? Pour pouvoir procéder à cette annonce, j'imagine qu'il y a eu des autorisations gouvernementales.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Essentiellement, parce que je vois un peu... ou il faudrait être un peu aveugle pour ne pas voir où vous voulez en venir. Si votre question est de savoir: Est-ce qu'il y a eu des dépassements de coûts dans le dossier du Train de l'Est? La réponse à cette question-là est oui. Et c'est la raison pour laquelle il y a eu, en juin dernier, une décision qui a été prise par la présidente du Conseil du trésor de faire un moratoire sur ce projet-là, afin de nous assurer qu'il puisse être fait, continué et achevé à l'intérieur d'un certain échéancier, mais dans le respect de règles qui soient beaucoup plus strictes pour la réalisation du projet. Alors, fondamentalement, c'est ça.

Et, oui, vous avez une photo qui établit que la ministre des Transports de l'époque, la présidente du Conseil du trésor, avec le maire, ont participé à une conférence de presse pour annoncer la réalisation de ce projet-là, qui est un projet qui, à mon point de vue — à moins que vous ne le remettiez en question, mais je ne le crois pas — est essentiel pour permettre aux gens de ces régions-là, Mascouche, de pouvoir accéder à Montréal plus rapidement et pour aller dans les efforts que nous faisons pour améliorer le transport collectif au Québec.

Évidemment, je constate, lorsque je me réfère aux chiffres que nous avons donnés ce matin, que les investissements en matière de transport collectif sont beaucoup plus considérables que ce qui a été fait dans le passé, et effectivement des projets comme celui du Train de l'Est sont des projets qui amènent une augmentation des investissements gouvernementaux dans ce domaine-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Autre question. Dans les mois qui suivent l'annonce du 10 février 2010, donc deuxième fois que le gouvernement annonce le Train de l'Est, est-ce que la ministre des Transports de l'époque, la députée de Laviolette, a autorisé d'autres travaux soit pour des gares ou pour des lots? Si oui, lesquels et pour quelles dates?

M. Moreau: M. Paquette.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Paquette.

M. Paquette (Pierre-Luc): Alors, comme je vous en ai fait part, M. le député, nous avons reçu, en février 2010, l'autorisation de poursuivre le travail sur le Train de l'Est. Nous sommes allés au BAPE en 2008, le BAPE a déposé son rapport en 2009. Suite à ce rapport-là, il y a eu un CAR, un certificat de — excusez-moi, je ne me souviens pas — un certificat d'autorisation...

Une voix:...

M. Paquette (Pierre-Luc): ...de réalisation, excusez, qui a été émis à ce moment-là, le 10 février 2010, avec les demandes, les conditions qui étaient justement annexées à ça. Il y avait 18 conditions qui étaient annexées à ça avec... C'est donc ces conditions-là, là, qui totalisaient en haut de 45 millions. C'est à ce moment-là que le coût est passé à, grosso modo, à 435 millions, plus ou moins 10 %. Par la suite, les travaux — il y a eu des appels d'offres, et tout ça — les travaux ont commencé à être lancés un peu partout sur le tracé, autant de la portion de Montréal que le tracé de la portion nord. Mais je ne peux pas vous dire exactement les dates, mais je pourrais vous les trouver un peu plus tard, sûrement.

M. Moreau: Essentiellement, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: ...si vous me permettez, pour les gens qui nous écoutent, le député de Gouin et M. Paquette sont habitués avec ce type de jargon là: le MDDEP, c'est le ministère de l'Environnement, essentiellement, pour parler français,

qui émet, en février 2010, un certificat d'autorisation. Pour des conditions environnementales, il y a 18 conditions qui sont fixées à ce moment-là, et ça a entraîné une révision des coûts, puisque les contraintes environnementales liées à la réalisation du projet amènent l'obligation de faire des travaux additionnels dans un but de protection de l'environnement. Et tout ça a été fait en février 2010, c'est le 16 février 2010 que la ministre de l'Environnement de l'époque a confirmé le début des travaux sur le tronçon nord, assortis des 18 conditions dont il est fait mention.

M. Girard: Je voudrais savoir aussi...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: ...en quelle année le ministère des Transports a autorisé le début des travaux au centre de l'autoroute 40 pour le Train de l'Est.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Côté ou M. Paquette?

M. Paquette (Pierre-Luc): En ce qui touche aux travaux sur la 40 ou la 640?

M. Girard: Au centre de l'autoroute 40.

M. Paquette (Pierre-Luc): Sur l'autoroute 40, les autorisations sont venues à l'été 2010.

M. Girard: Parfait. *La Presse* indiquait, dans un article qui est paru en janvier dernier, que l'Agence métropolitaine des transports a présenté le 13 janvier 2011 au ministère des Transports une révision budgétaire qui faisait passer le budget de 478 millions à 663 millions. C'est exact? Vous confirmez l'information qui était publiée dans *La Presse*?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Paquette.

M. Paquette (Pierre-Luc): Confirmé, oui, c'est confirmé.

M. Girard: O.K. Est-ce que le ministre des Transports de l'époque, le député de Louis-Hébert, assistait à cette rencontre?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: En fait, ce n'est pas une rencontre. Le 13 janvier — pour répondre à votre question — l'Agence métropolitaine de transport a présenté au ministre des Transports un état de situation...

Une voix: ...

M. Moreau: ...au ministre des Transports de l'époque un état de situation du projet dans lequel on indique une révision à la hausse du budget, et ce dernier passe de — comme vous l'avez indiqué — 478,5 millions de dollars, en tenant compte des 18 conditions énoncées précédemment, à 663 millions afin de pouvoir compléter les travaux en septembre 2012, dans le cadre de l'échéancier qui était là au départ.

M. Girard: ...de me lire, M. le ministre...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: ...malgré le fait que le coût passe de 478 millions à 663 millions, le 13 janvier 2011, lors d'une présentation à votre collègue qui occupait vos fonctions, votre collègue le député de Louis-Hébert, qui occupait vos fonctions à l'époque, le ministre continue d'autoriser la poursuite des travaux du Train de l'Est et l'échéancier, qui était de septembre 2012. C'est ce que vous me dites?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: C'est ce que je vous dis.

M. Girard: Parfait.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: O.K. Donc, si je comprends bien, malgré l'augmentation des coûts, il n'y a aucune indication de la part du gouvernement de revoir le projet, de revoir l'échéancier ou de retarder la livraison, qui est prévue pour septembre 2012. J'ai bien compris?

M. Moreau: Dans le cadre du projet...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Merci, Mme la Présidente. Dans le cadre du projet global, le dossier ne fait pas état d'une modification quant à l'intention du gouvernement d'aller de l'avant avec ce projet-là au mois de janvier 2011.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Parce que je veux bien qu'on se comprenne, là. Donc, si je... Au cours des derniers mois, on a vu plusieurs déclarations de la présidente du Conseil du trésor qui a estimé que le responsable, hein, de l'explosion des coûts était l'Agence métropolitaine des transports et son P.D.G., M. Gauthier. J'ai lu des nombreuses déclarations, que vous avez sans doute lues aussi, M. le ministre. Alors, on le voit très bien, là, au moment où on annonce le Train de l'Est et au moment — regardons les chiffres — où on en est rendus, on voit une explosion des coûts. C'est un véritable fiasco, où on passe d'une somme de 300 millions de dollars à plus de 700 millions de dollars.

Alors, moi, je veux bien qu'on se comprenne. Vous vous lavez les mains ou vous laissez sous-entendre... moi, je... Il y a eu trois ministres des Transports, et je vous ai donné des dates. La députée de Laviolette, le député de Louis-Hébert et, à l'époque, M. Després, qui a même été ministre des Transports au moment où on a lancé le projet, tout au long du processus du projet du Train de l'Est, ont approuvé des décisions de l'Agence métropolitaine des transports. Comment pouvez-vous, comme ministre, faire porter l'entière responsabilité de l'explosion des coûts entre les mains uniquement de l'Agence métropolitaine de transport? Il me semble que l'imputabilité ministérielle et la responsabilité ministérielle, ça existe aussi.

● (15 h 20) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Oui. Merci, Mme la Présidente. Vous connaissez sans doute les raisons qui font que les gouvernements décident ou d'agir directement par le biais d'un ministère ou par le biais d'une agence. Ici, le projet du Train de l'Est avait été confié à l'Agence métropolitaine de transport, lui est toujours confié, mais dans un contexte où nous avons resserré les règles entourant la gouvernance et la réalisation du projet.

Dans le contexte que vous avez évoqué puis dans l'évolution des faits, effectivement le dossier était pris en charge par l'Agence métropolitaine de transport, qui, au fur et à mesure, justifiait l'augmentation des coûts du projet.

Alors, l'idée est la suivante: à partir du moment où il y a une constance dans l'augmentation des coûts et que l'Agence métropolitaine de transport, en juin dernier, demande des crédits additionnels pour la réalisation d'un dossier... Parce qu'on sait très bien qu'entre l'estimation provisoire d'un projet et sa réalisation il arrive notamment, puis vous l'avez évoqué ici, lorsqu'il y a une première augmentation, la première augmentation, elle est justifiée pour des raisons environnementales. Est-ce que le gouvernement doit, sur la base de coûts augmentés pour des raisons de respect des règles environnementales, arrêter un projet comme celui-là? Est-ce que vous suggérez... De deux choses l'une: Vous suggérez que le projet soit arrêté, vous suggérez que les normes environnementales ne soient pas respectées. Parce que, dans un cas comme dans l'autre, M. le député de Gouin, vous conviendrez avec moi qu'il doit se prendre une décision, dans le cadre d'un projet qui est aussi structurant que celui du Train de l'Est. Alors, le gouvernement a décidé, malgré l'augmentation des coûts liée notamment au respect des règles environnementales, d'aller de l'avant. Pourquoi? Parce que le gouvernement estime que les investissements en matière de transport collectif nous permettent à la fois de mieux desservir la population et d'atteindre les objectifs de Kyoto, de réduire les gaz à émission d'effet de serre puis d'offrir de meilleurs services à la population.

Lorsque cette augmentation devient... En juin dernier, il y a une augmentation additionnelle qui est annoncée. La présidente du Conseil du trésor a immédiatement pris la décision d'imposer un moratoire sur le projet. L'idée n'est pas — bien, je termine là-dessus, Mme la Présidente, et on continue dans le même bloc, j'aurai l'occasion de revenir — l'idée n'est pas d'essayer de passer sous la table le fait qu'il y a eu des augmentations de coûts dans ce dossier-là; l'idée, c'est de dire qu'à un moment donné on doit prendre une décision de le continuer, on continue ce projet-là et on l'assortit de règles qui sont très strictes pour nous assurer que cette situation-là soit reprise en contrôle, point.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il vous reste une 1 min 30 s. Très courte...

M. Girard: Mais est-ce que vous confirmez que le coût des travaux est passé de 300 millions à 663 millions entre 2006 et 2011 et que ce n'est qu'en juillet 2011 que le gouvernement est intervenu pour discuter de la question du contrôle des coûts, mais que jusqu'alors il a donné toutes les autorisations à l'Agence métropolitaine de transport pour poursuivre les travaux et respecter l'échéancier qui avait été fixé par le gouvernement?

M. Moreau: Parce que dans l'intervalle...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre, vous allez devoir compléter au prochain bloc, le temps...

M. Moreau: Bien, je répondrais sur, peut-être, le temps... C'est très, très court.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Le député de Vanier accepte. Allez-y. Sur le temps.

M. Moreau: Bien, je pense que, pour les fins de nos travaux...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui. Allez-y.

M. Moreau: ...c'est plus simple de répondre aux questions au fur et à mesure qu'elles sont posées. Pour une raison très simple, parce que, dans l'échéancier, il y a une partie de cette augmentation des coûts qui, comme je l'explique, était liée à l'existence de 18 conditions additionnelles pour répondre aux questions environnementales, notamment. La réponse, c'est oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Vanier, la parole est à vous.

M. Huot: Merci, Mme la Présidente. Ça me fait plaisir d'intervenir avec le ministre des Transports pour les crédits du ministère des Transports. C'est la première fois que je fais les crédits avec l'actuel ministre des Transports. Donc, ça me fait plaisir qu'on fasse les crédits ensemble. Même dans ses autres fonctions précédentes, je n'ai pas eu la chance de faire des crédits en sa compagnie. On connaît bien votre équipe, M. le ministre. Je suis sur la commission depuis 2008, ici, donc on connaît bien votre équipe. Donc, ça me fait plaisir de souhaiter la bienvenue aux membres de votre équipe.

Et moi, je voudrais aborder la question... Évidemment, je suis député de la grande région de Québec, de la région de la Capitale-Nationale, je voulais aborder un peu plus spécifiquement la question de la Capitale-Nationale. On a annoncé, à la fin de février dernier, la programmation routière pour la grande région de la Capitale-Nationale, le 28 février dernier. On parlait d'investissement de près de 400 millions dans la grande région. 118 chantiers, c'est près de 5 500 emplois qui sont créés ou maintenus grâce aux investissements routiers qu'on fait. Il y a plusieurs choses. Il y a des chantiers plus importants que d'autres. Il y a des chantiers majeurs, évidemment. Moi, celui qui me touche peut-être le plus, c'est le chantier Robert-Bourassa, autoroute Robert-Bourassa—autoroute Charest. Mais il y a des choses sur la route 175, sur l'autoroute Laurentienne et le boulevard Hamel. Il y a des choses sur la route Fossambault aussi, autoroute Félix-Leclerc, autoroute Henri-IV, autoroute Laurentienne, autoroute Duplessis, autoroute Félix-Leclerc — je l'ai déjà mentionnée — il y a des choses importantes avec le pont enjambant le chemin de fer du CN, sur le boulevard Hamel, qui est quelque chose de quand même assez important.

Moi, il y a plusieurs de ces travaux-là qui me touchent, évidemment, comme député, mais vous comprenez qu'à Québec les gens habitent un comté et se déplacent dans plusieurs comtés. Ce n'est pas parce qu'on habite un comté qu'on est uniquement concentrés, notre travail et nos activités, là, donc ça touche un peu tout le monde. Et moi, je le répète, je pense, à chaque année, à chaque fois, je suis le comté des autoroutes. Presque toutes les autoroutes de Québec, de la région de Québec passent à travers le comté. Le comté de Vanier est situé... est en plein centre, géographiquement, de la ville de Québec, donc évidemment il y a beaucoup de choses qui passent par là.

Et ce qui touche beaucoup depuis une couple d'années, ce qui touche les gens de la région de Québec, qui touche ceux de mon comté, évidemment, aussi, parce que les déplacements passent beaucoup par l'autoroute Robert-Bourassa, bien le chantier Robert-Bourassa—autoroute Charest qui vient de redémarrer — on vient de redémarrer les travaux cette semaine — il y avait eu... il y a eu plusieurs entraves dans les dernières années. L'année dernière, il y a eu des choses... des travaux très, très importants. Une grosse, grosse partie des travaux ont été faits l'année dernière. Cette année, c'est une partie encore très importante. L'année prochaine, il restera peut-être, là, quelques petits ajustements.

Mais il y a de plus en plus de circulation sur l'autoroute Robert-Bourassa, et ça — je vais faire la parenthèse encore — je l'ai déjà dit, mais pourquoi il y a de plus en plus de circulation sur l'autoroute Robert-Bourassa? Une sage décision de notre gouvernement, en 2005, de prolonger ce qui était à ce moment-là l'autoroute du Vallon, de la prolonger en boulevard urbain à partir du boulevard Lebourgneuf. Tout le monde connaît les Galeries de la Capitale, à Québec. Donc, à hauteur des Galeries de la Capitale, on a choisi de poursuivre l'autoroute du Vallon en boulevard urbain, donc, qui est devenu par la suite Robert-Bourassa.

Et ça, ça a eu un impact majeur, il faut le dire. Ce matin, le ministre des Transports parlait du ministère des Transports comme outil de développement économique. Bien, voici un bel exemple du rôle que le ministère des Transports a joué en matière de développement économique dans la grande région de Québec, parce que le boom immobilier que cette décision-là a créé est assez incroyable. Et qui dit boom immobilier dit permis de construction, dit nouvelles taxes foncières pour la ville de Québec, dit installation de commerces, donc des taxes commerciales importantes aussi. Et on le voit, on parle... Depuis la fin des années 90, donc, un petit peu avant, là, il y a 5 600 unités de logement déjà de plus et on parle, pour les prochaines années, de 2 500 unités de logement encore. Donc, c'est beaucoup de permis de construction, c'est de la création d'emplois, c'est aussi des taxes foncières récurrentes pour la ville de Québec, qui assurent des revenus quand même importants, donc...

Mais qui dit construction résidentielle, construction commerciale dit circulation. Donc, on l'a vu l'année dernière beaucoup, l'année... en 2010 aussi, mais, l'année dernière, l'autoroute Robert-Bourassa en direction sud, le matin, c'est quelque chose. C'est quelque chose. Moi, je passe là pratiquement tous les jours. C'est quand même quelque chose à vivre, là, la question du trafic en direction nord en soirée, c'est quelque chose. Et là il y a toujours une inquiétude quand on relance les travaux de Robert-Bourassa, au printemps. Les gens ont une certaine inquiétude parce qu'on parle de nouvelles entraves. Là, c'est des entraves qui ne sont pas encore... qu'on vient d'annoncer. On vient de dire qu'est-ce que ça allait être, mais on ne connaît pas encore l'impact que ça va avoir au quotidien sur le temps passé dans le trafic.

● (15 h 30) ●

L'année dernière... Moi, je tiens à féliciter votre équipe. C'est l'équipe, principalement, de la Direction régionale de la Capitale-Nationale, M. Saulnier, si je me souviens bien, et son équipe, Jean-François Saulnier et son équipe qui ont... Ils ont réussi un tour de force, parce que l'année dernière on avait seulement trois voies accessibles dans les deux directions,

et on se partageait... en direction sud, il y avait deux voies accessibles le matin vers... En fin d'avant-midi, on changeait avec... je ne me souviens pas comment on appelle le camion qui fait ça, mais on changeait les blocs de place pour donner un deux voies de disponibles dans l'autre sens. Donc, il y avait de la manipulation qui se faisait beaucoup parce qu'on ne pouvait pas fonctionner à trois voies... à une voie toujours dans le même sens, on avait besoin de faire les changements, et ça a été quand même un certain casse-tête, mais malgré tout la circulation a quand même bien été l'année dernière, malgré les craintes de tout le monde. Évidemment, il y a des travaux, qui dit travaux dit perturbations. Ça a été relativement bien. Je ne dirais pas que ça a été parfait, parce qu'il y a des journées que c'était plus long que d'autres, mais, compte tenu de l'ampleur des travaux, moi, je tiens à féliciter votre équipe pour tout ça.

Et là, cette année, on vient de relancer d'autre chose. Charest, l'autoroute Charest, c'est presque complété, il reste quelques petites choses. Là, on parle de démolition d'une nouvelle bretelle, le pont au-dessus de Versant-Nord, sur du Vallon, malgré tout, deux voies disponibles dans chaque direction, ce qu'on a annoncé, pour cette année. Mais c'est quand même... Comme je dis, il y a des inquiétudes, donc je vais vouloir un peu savoir qu'est-ce qui s'en vient un petit peu plus techniquement pour que les gens... On le dit toujours, à chaque fois, en commission parlementaire: il y a un volet... l'étude des crédits, il y a un certain volet pédagogique, les gens qui peuvent nous écouter, pour bien comprendre qu'est-ce qu'il va y avoir pendant l'année. On ferme une certaine portion de l'autoroute. Il y a des détours. L'accès, peut-être, par le chemin Sainte-Foy va devenir plus complexe aussi compte tenu des fermetures sur Versant-Nord.

Et aussi ça, peut-être que M. le ministre va vouloir en parler, il y a eu tout un débat dans les dernières années sur la fameuse voie réservée. Bon, on sait qu'il y avait un décret du... Dans le décret qu'il y avait eu, quand on autorisait, en 2005, la décision avait été prise en 2005 de prolonger l'autoroute, qui était du Vallon à ce moment-là, inaugurée en novembre 2006, mais il y avait quelque chose sur une voie réservée qui devait être pris en compte. Il y a eu un branle-bas de combat dans la région de Québec l'année dernière, dans les derniers mois, sur la question de la voie réservée, parce qu'on était à trois voies en deux directions. Ça a commencé surtout, je pense, même en 2010, la question, là, de... il y a eu beaucoup, beaucoup de critiques. Et là la décision a été prise. O.K.: oui, il y aura une voie réservée éventuellement, mais pas de voie réservée tant que les travaux ne sont pas terminés. Ça, je pense qu'on s'entend là-dessus, parce que, compte tenu des entraves qu'il y a, des détours, de tout ce qu'il y a, ça a été pris conjointement.

Moi, j'ai fait des représentations auprès du ministre. J'ai reçu beaucoup de courriels, moi, par le passé sur cette question-là de la voie réservée. Donc, tant que les travaux ne seront pas terminés — je pense que le maire de Québec avait la même position — tant que les travaux sur Robert-Bourassa ne seront pas terminés, il n'y aura pas de voie réservée. Donc, éventuellement on ira vers la voie réservée. Mais on parle de cohabitation entre l'auto et l'autobus. Il n'est pas question d'enlever des voies à l'automobile sur cette question-là.

Donc, M. le ministre, vous allez sans doute vouloir aborder la question de la voie réservée, qui est un enjeu important. Mais, sur cette année, les travaux... Parce que la présidente me fait signe que...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous avez...

M. Huot: J'imité le député de Huntingdon, Mme la Présidente.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ce n'est qu'un simple rappel à l'ordre. Je pense que la session des crédits est un exercice important pour que le ministre puisse informer l'ensemble de la population des réalisations et ces choses-là. Et là...

M. Huot: Comme député de Vanier, je trouve important d'informer les citoyens de Québec aussi...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Tout à fait, tout à fait.

M. Huot: ...de la situation. Parce que je voulais imiter le député de Huntingdon. Je voulais faire même l'histoire de Québec, qui a mené au développement autoroutier, mais j'ai laissé faire.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Pour votre histoire de Québec, vous êtes rendu à 10 minutes, M. le député de...

M. Huot: Oui, oui. Bien, c'est ce que j'avais prévu, à peu près, dans mon introduction et ma question, Mme la Présidente. Donc, oui, la question de la voie réservée, mais la question des travaux, là, cette année, l'échéancier, on est... dans les échéanciers, on est en dessous des budgets initialement prévus. Donc, c'est une très, très bonne nouvelle. Peut-être que le député de Gouin va vouloir reprendre ça à son compte, qu'on est en dessous des budgets prévus, donc les échéanciers vont très bien. Peut-être qu'il en fera une fierté aussi.

Donc, vous entendre sur cette question-là, les travaux qui s'en viennent au courant de l'année, un volet peut-être un peu plus technique. Je sais que votre sous-ministre adjoint est là pour... peut-être pour répondre à ça, mais sur les échéanciers, les coûts, les travaux qui s'en viennent, et il y aura une autre étape l'année prochaine aussi, peut-être un court mot sur l'année prochaine et la voie réservée.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre, la parole est à vous.

M. Moreau: Merci, Mme la Présidente. Alors, le député de Vanier — vous savez, le ministre n'est pas jaloux de son temps — et le député de Vanier, qui représente très bien les gens de son comté, a fait un historique des réalisations

récentes du ministère des Transports dans son comté, qui est tout à l'honneur du gouvernement. Moi, je pense qu'effectivement lorsque le député de Vanier exprime qu'un lien autoroutier, c'est un lien de développement économique, effectivement, dans le cas de l'autoroute Robert-Bourassa, ça a permis de développer tout ce secteur de Vanier, qui est de part et d'autre des Galeries de la Capitale, et de permettre l'établissement de jeunes familles qui, à l'image du député de Vanier, sont à la base même des échanges économiques qui se font dans une municipalité. Et, à cet égard-là, le lien qui est facile à faire, c'est de voir qu'on doit considérer les décisions qui sont prises par le ministère des Transports comme des décisions qui doivent d'abord être prises en fonction de nos populations. Et, dans ce contexte-là, le député de Vanier a raison d'être fier des réalisations qui sont dans son comté et que l'on a faites, on doit le dire, en partenariat avec les autorités de la ville de Québec.

D'ailleurs, le 21 mars dernier, je rencontrais le maire de Québec, M. Labeaume, justement pour discuter d'un des sujets que vous souhaitez me voir aborder, c'est-à-dire la réalisation des voies réservées. Mme la Présidente, le député de Vanier a fait des représentations au bénéfice des gens qu'il représente dans son comté pour dire à quel point ce lien autoroutier là était non seulement nécessaire, mais nécessaire au désengorgement et à la circulation automobile des jeunes familles qui circulent à partir du comté de Vanier vers ce qui était Sainte-Foy, maintenant Québec, donc vers l'est, l'Université Laval et finalement du nord vers le sud.

Et simplement à titre didactique, puisque vous m'y intéressez, il y a 108 autobus qui empruntent l'autoroute Robert-Bourassa à l'heure de pointe du matin seulement et qui permettent à 10 000 usagers de circuler sur cet axe au moyen du transport collectif. La question est donc un enjeu important, c'est-à-dire augmenter la capacité de cet axe-là de recevoir un plus grand nombre de citoyens qui y circulent, certains en voiture, d'autres en transport collectif. Et l'entente à laquelle clairement le maire de Québec et moi-même en sommes venus, c'est de dire: Il n'y aura pas, dans cet axe-là, de voie réservée tant et aussi longtemps que l'emprise autoroutière ne sera pas composée de trois voies de chaque côté, une en direction sud et une en direction nord, faisant écho aux préoccupations que vous avez, M. le député de Vanier, portées à l'attention du ministère des Transports et à mon attention en particulier. Alors, à cet égard-là, je pense qu'il faut le mentionner.

Sur la partie plus globale de la réalisation à l'intérieur des délais, des échéanciers et des coûts, vous avez tout à fait raison. Et ce que vous illustrez là par un projet autoroutier, qui est celui de l'autoroute Robert-Bourassa, me permet d'amener dans un contexte plus général. Le député de Gouin, il a le droit de le faire et il le fait bien, pose des questions sur des projets qui, dans certains cas, amènent des dépassements de coûts, et il faut réaliser que, dans l'ensemble des travaux réalisés par le ministère des Transports au Québec, la plupart de ces travaux-là, la très grande majorité de ces travaux-là se font à l'intérieur des coûts qui avaient été estimés pour la réalisation des travaux. Le ministère des Transports, c'est et du transport collectif, et du réseau routier, et des trains. Le réseau routier du ministère des Transports, c'est 30 000 kilomètres de voies, c'est cinq fois la distance entre Halifax et Vancouver, c'est 5 200 infrastructures sur lesquelles on intervient, dans bien des cas à l'intérieur des coûts.

Alors, les gens qui nous écoutent, puis vous demandez d'être didactique, doivent savoir que, pour un projet où il y a des dépassements de coûts, il y a d'innombrables projets qui sont réalisés à l'intérieur des coûts, puis je vous remercie de me permettre de le mentionner par votre intervention. Je demanderais maintenant à M. Caron, qui est sous-ministre adjoint responsable de l'Est du Québec, de vous donner le détail plus technique sur la nature des travaux qui seront réalisés à compter de cette année sur ce tronçon autoroutier.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Caron, bien vous identifier pour les fins de transcript, s'il vous plaît.

● (15 h 40) ●

M. Caron (André): André Caron, sous-ministre adjoint. Donc, pour ce qui est des travaux de Robert-Bourassa, donc depuis 2009 où les travaux ont débuté, il y a eu 140 millions d'investis, particulièrement dans le réaménagement de l'échangeur Charest et Robert-Bourassa. Cette année, il y aura 60 millions d'investis, particulièrement pour le remplacement du pont d'étagement qui enjambe le boulevard du Versant-Nord, également le réaménagement de l'autoroute Robert-Bourassa en direction sud. Des travaux de réfection vont également se dérouler sur deux ans pour rehausser des structures à partir de Félix-Leclerc, Père-Lelièvre et Jacquard. De plus, des travaux d'aménagement pour la voie réservée dans le secteur Lebourgneuf et le réaménagement de l'échangeur Wilfrid-Hamel seront effectués dans la saison 2012.

Donc, la majorité des travaux ont déjà été... vont se dérouler particulièrement du côté sud, en direction du campus universitaire, mais de façon plus spécifique sur la réfection des structures, lesquels vont débiter cette année dans une direction et compléter les travaux dans l'autre direction, tout en s'assurant de maintenir la circulation. Peut-être mentionner sur cet aspect-là que la gestion de la circulation est faite en concertation avec la ville de Québec, le Réseau de transport de la Capitale, pour s'assurer qu'il n'y ait pas de travaux aux environs de Robert-Bourassa, donc s'assurer que les usagers ne seraient pas mis dans des situations problématiques, dans leur quartier, rattachés à cet aspect-là.

Nous allons également avec eux compléter ou continuer la mise en place de stationnements incitatifs, qui va favoriser le transport collectif, également la construction de bretelles temporaires. M. le député a mentionné qu'il y aura des aménagements qui vont permettre de faire des chemins de détour à l'occasion, particulièrement dans la réfection de la structure au-dessus du Versant-Nord. Donc, il y aura des bretelles temporaires qui vont permettre l'accès durant les travaux et également dans le réaménagement des... la reconstruction des bretelles actuelles.

Également, on a déjà installé un certain nombre de caméras de circulation qui vont nous permettre de surveiller. À Québec, nous avons un centre de gestion de circulation 24 heures, sept jours par semaine, donc qui permet, particulièrement sur l'heure de pointe, de surveiller l'état de la situation et donner des indications en temps réel aux usagers, puisqu'on a installé également des panneaux à messages variables autant pour ceux qui proviennent de l'autoroute Charest ou de l'autoroute Félix-Leclerc, pour orienter leurs déplacements et éviter les situations de congestion sur cet aspect-là.

Au niveau de la voie réservée, effectivement les aménagements vont être faits. Avant qu'elle puisse être complètement travaillée, l'an prochain, nous devons faire des travaux particulièrement pour un accès... corriger les bretelles

d'accès pour le boulevard Hamel, mais également une rampe d'accès qui va permettre la circulation des autobus sans entraver la circulation des autos.

Il reste encore certains aménagements, des travaux qui devront être faits sur le terrain du campus universitaire également, qui pourront être complétés... débutés cette année et complétés l'an prochain.

M. Huot: Rapidement, il reste une minute.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il vous reste une minute, M. le député de...

M. Huot: Oui. Rapidement, Mme la Présidente. Ça avait... ça avait fait jaser beaucoup aussi dans les dernières années, la question des travaux de jour versus la nuit, et je sais... je crois... parce qu'on dit, entre autres, il y a une fermeture complète de nuit d'une partie du boulevard Versant-Nord, donc je comprends qu'on va mettre l'accent surtout sur des travaux de nuit aussi pour ce chantier-là?

M. Caron (André): Oui. Effectivement, quand il y aura des travaux d'importance, par rapport notamment à une question de démolition, on va le faire la nuit. On va s'assurer d'avoir une gestion de circulation qui soit efficace, puis on considère les périodes où le trafic est moins important, bon, en dehors de la période universitaire et puis également en dehors des périodes achalandées qui considèrent les événements touristiques d'importance: Festival d'été, etc.

M. Huot: Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Quelques secondes, M. le député.

M. Huot: Ça va.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va? M. le député de Gouin.

M. Girard: Merci, Mme la Présidente. Alors, je veux revenir sur le dossier du Train de l'Est. M. Côté, vous dites dans une communication que vous avez fait parvenir un bulletin aux partenaires, daté du 10 avril 2012, que le coût global du projet du Train de l'Est sera à 631,8 millions. Est-ce que c'est le coût final ou il y aura d'autres augmentations au cours des prochains mois et des prochaines années du projet?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Paquette. Non, Côté.

M. Moreau: M. Côté et M. Pelletier vont répondre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Côté.

M. Côté (Paul): Alors, c'est le montant... Comme vous le savez... Je vais d'abord donner un contexte à votre question, si vous me permettez, ou à ma réponse. Le comité de gérance, qui a été mis sur pied en février 2012, a commencé à siéger le 20 février, la première rencontre a eu lieu le 20 février. À ce comité siègent deux représentants d'Infrastructure Québec, deux ingénieurs qui ont été délégués par le ministère des Transports, un représentant du ministère des Transports et moi-même, bien sûr, qui préside le comité.

Et un des éléments que le comité a étudiés dès le début du dossier était évidemment l'échéancier, mais également les coûts. Et, au moment où je vous parle, les coûts du projet sont établis au montant que vous avez indiqué, 631 millions, et le comité est à étudier des pistes d'optimisation afin de pouvoir rencontrer cet objectif de coût de réalisation de 631 millions.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Si je comprends bien, vous n'excluez pas qu'il y ait des coûts additionnels et que la facture finale soit plus élevée que le 631 millions?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Côté. M. le ministre.

M. Moreau: Je vais répondre à cette question, parce que, dans le contexte qui a été mis en place par Infrastructure Québec, par le Conseil du trésor et par le ministère des Transports, pour la réalisation et la suite de ce projet-là avec le comité que préside M. Côté, le coût final du projet sera connu lorsque le dossier d'affaires final va être présenté. Essentiellement, c'est là qu'on connaît le... qu'on connaît le coût final.

Alors, je ne spéculerai pas devant la commission, parce que, dans le fond, ça ne rend service à personne. Et, lorsque le dossier d'affaires final va être conclu, c'est un document qui est aussi public et qui permettra aux membres de la commission et au public en général de connaître le coût exact du projet.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Alors, d'abord, c'est juste une demande de renseignement. Tout à l'heure, j'ai posé des questions sur, un peu, la séquence qui a mené à l'explosion des coûts, donc, et on n'avait pas toutes les réponses. Est-ce que c'est possible de nous faire parvenir, à la commission, toutes les autorisations qui ont été accordées par le ministère des Transports concernant le Train de l'Est en ce qui a trait à des travaux, à des gares ou à des lots?

Il y a des dates précises où il y a eu des autorisations du ministère, j'aimerais qu'on puisse me faire parvenir le calendrier au cours... depuis 2006 qui a mené aux coûts qu'on connaît actuellement pour le Train de l'Est. Est-ce que ce serait possible de le déposer? C'est une demande que je fais à la présidente de la commission. Est-ce que je comprends que ce sera acheminé? M. le ministre, j'imagine que ce sera acheminé?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Bien, oui.

M. Girard: Parfait. Alors, je comprends des propos du ministre qu'il n'exclut pas qu'il y ait des coûts additionnels au projet. Ma question...

M. Moreau: Il faut comprendre... il faut comprendre ce que... Le ministre s'exprime... J'essaie de m'exprimer le plus clairement possible. Ce que je vous dis, c'est que le coût final du projet sera connu lorsque le dossier d'affaires final sera déposé.

M. Girard: Je veux...

M. Moreau: Bien, ce sur quoi on s'entend, c'est que c'est là qu'on va connaître le coût.

M. Girard: Bon. Alors, dans le montant de 631,8 millions auquel fait référence M. Côté dans son bulletin aux partenaires, est-ce que ce montant comprend la somme prévue pour la sécurisation du tunnel Mont-Royal?

M. Moreau: C'est ça. M. Côté.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: M. Côté.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Côté.

M. Côté (Paul): Les travaux du tunnel Mont-Royal sont indépendants de ce projet-là, M. le député.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Oui, je veux bien, là, mais la présidente du Conseil du trésor a indiqué en janvier que vous aviez remandaté la firme... une firme d'experts pour recommander des mesures de sécurité à mettre en place dans le tunnel Mont-Royal avant de faire circuler les locomotives bimodes. Elle est même allée plus loin, elle a dit: «Tant qu'on n'aura pas les assurances que ce sera sécuritaire, les locomotives ne rouleront pas dans le tunnel.» Alors, ça doit avoir un lien avec le projet, là. Alors, j'aimerais savoir si... quels sont les montants prévus pour la sécurisation du tunnel Mont-Royal.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Pour répondre à cette question-là, la raison pour laquelle le tunnel Mont-Royal n'est pas exclusivement dédié au projet du Train de l'Est, c'est que le train de Deux-Montagnes passe dans ce tunnel-là et que la sécurisation du tunnel Mont-Royal est un dossier qui retient l'attention du député de Gouin depuis fort longtemps, non pas dans la perspective du Train de l'Est, mais dans la perspective où des trains y circulent. Puis je ne veux pas étirer le temps sur cette question, mais le tunnel Mont-Royal, c'est un tunnel qui a été construit avant le début des années 1900, 1898, je pense, ou dans ce coin-là. C'est ça?

Une voix: ...

M. Moreau: 1900, et qui a été ouvert en 1918. Et il y a des locomotives qui ont circulé là, des locomotives diesel qui ont circulé là jusqu'en 1996. Et donc ce dont on parle, effectivement c'est une mise aux normes de ce tunnel-là qui amènerait une amélioration de l'éclairage, une question de ventilation, etc. Puis c'est un tunnel que j'ai visité moi-même...

M. Girard: Ça va coûter combien, M. le ministre? C'était ça, ma question.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Moreau: Est-ce qu'on a une évaluation du coût? On n'a pas encore une évaluation précise du coût.

Une voix: ...

● (15 h 50) ●

M. Moreau: Pardon?

Une voix: ...

M. Moreau: Ah! c'est ça. Alors, ce que M. Côté me dit, c'est que nous sommes à faire l'évaluation du coût, et que ces coûts-là ne peuvent pas être imputés essentiellement au Train de l'Est, puisque le tunnel est utilisé pour les trains qui arrivent à Montréal avant de se rendre à la gare centrale, c'est le dernier tronçon qui permet d'accéder à la gare centrale. Alors, le train de Deux-Montagnes, qui est un train totalement électrifié, y circule, le Train de l'Est éventuellement y circulera. Et c'est pour ça que ce n'est pas des coûts qui sont normalement attribués à un seul projet.

M. Girard: ...est-ce que je comprends...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin, juste une minute. Je veux m'assurer que le ministre n'oubliera pas de retransmettre à la commission les documents demandés, pour qu'on puisse faire l'enregistrement.

M. Moreau: Je croyais avoir répondu un oui retentissant.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, ça va. C'est pour Mme la secrétaire. Allez-y, M. le député.

M. Moreau: Alors, Mme la secrétaire, j'ai répondu oui à la question du député de Gouin, à cette question.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Mais je comprends donc que les — comme le dit la présidente du Conseil du trésor — que les trains bimodes ne rouleront pas dans le tunnel Mont-Royal tant et aussi longtemps que la sécurisation du tunnel ne sera pas faite. C'est ce que la présidente du Conseil du trésor dit. Est-ce que vous confirmez ces propos, oui ou non?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Bon. Pour répondre à cette question-là, la sécurité des véhicules, des locomotives et des wagons qui circulent dans le tunnel font... D'abord, la voie appartient au Canadien National. La question de la sécurité est discutée entre le Canadien National, Transports Canada, sur la base des normes, l'Agence métropolitaine de transport comme opérateur du train. Et, tant et aussi longtemps que les éléments de sécurité nécessaires ne seront pas en place, à l'évaluation commune du Canadien National, de l'AMT et de Transports Canada, les locomotives bimodes ne circuleront pas dans le tunnel.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Oui. Je rappelle au ministre, là, qu'il y a beaucoup d'inquiétude dans la grande région métropolitaine sur la sécurité du tunnel. Même le maire de Montréal avait déclaré dans un conseil de ville, l'automne dernier, là, il avait dit, et je cite: «Ce n'est pas parce que l'AMT fait une déclaration, dit que ça va être sécuritaire que ça va nécessairement être sécuritaire.»

Alors, il y a de l'inquiétude, puis je comprends que la présidente du Conseil du trésor a décidé de remandater un comité, une firme d'experts pour recommander des mesures. Alors, j'invite le ministre à nous... lorsque le rapport... Le rapport va être prêt à quel moment, de la part de la firme d'experts que vous avez remandaté?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre. M. Côté?

M. Moreau: Au cours du printemps. Maintenant, je veux...

M. Girard: ...le ministre s'engage à déposer le rapport, à faire... à déposer, rendre public le rapport?

M. Moreau: Bien, on va le... On le déposera dans la mesure où ce rapport-là ne comporte pas d'éléments qui, à l'opinion des services policiers, ne met pas en question la sécurisation des installations. Et vous avez déjà posé une question en ce sens-là, M. le député de Gouin, vous allez me permettre de réitérer ma réponse. Les parties du rapport de la firme Hatch Mott et MacDonald qui n'ont pas été rendues publiques ne l'ont pas été dans une perspective de sécurité publique et non pas de sécurité du public.

Le gouvernement du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, le Canadien National ont à coeur la sécurité des gens qui s'engagent sur leurs voies. Et il y a 49 trains qui passent à l'heure actuelle à tous les jours dans le tunnel Mont-Royal. Je ne sais pas si vous avez fait l'expérience? J'y suis allé, dans le tunnel, en train. J'ai fait arrêter le train dans l'espace le plus étroit du tunnel. Vous voyez ma corpulence, j'ai pu sortir sur le côté du train, traverser le mur qui, dans sa partie la

plus étroite, est muni de sorties à tous les 50 pieds, aller sur l'autre voie, revenir par le côté du train, remonter dans le train et sortir du tunnel. En aucun temps je n'ai senti que ma sécurité était mise en question.

D'ailleurs, je vous disais qu'il y a 49 trains qui passent dans le tunnel Mont-Royal. Dans des conditions semblables, à partir de Penn Station, à New York, sous l'East River, dans un tunnel qui est le tiers de la largeur du tunnel du Mont-Royal, il passe 1 200 trains par jour, alors... Et je ne pense pas qu'on puisse penser que les autorités américaines veuillent mettre en danger la sécurité des gens qui y circulent. Je ne vous dis pas ça pour essayer de minimiser d'aucune façon la situation. La sécurité des passagers en matière de transport, que ce soit sur les routes, sur les rails ou dans les airs, est prise en compte par les autorités publiques, par Transports Canada puis par le gouvernement du Québec, et il n'est pas question pour nous de mettre en péril la sécurité des usagers.

M. Girard: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: On indiquait, dans *La Presse*, à la fin du mois de mars, que les coûts du Train de l'Est pourraient encore grimper parce qu'il y avait trois dossiers d'acquisition immobilière en litige devant le Tribunal administratif et qu'ils réclament un montant de 28 millions à l'Agence métropolitaine des transports. Est-ce que cette information est exacte? Et ça pourrait... Est-ce qu'il est possible que ces litiges-là pourraient faire monter le coût encore une fois du projet du Train de l'Est?

M. Moreau: Il est impossible de répondre à cette question, sur la dernière partie de votre question, pour une raison très simple, il s'agit de dossiers d'expropriation. J'ai moi-même pratiqué pendant 22 ans dans ce domaine-là, et, en matière d'expropriation, c'est, à l'époque, le Tribunal de l'expropriation, maintenant le Tribunal administratif du Québec, qui détermine les indemnités qui sont versées aux expropriés. L'indemnité comprend la valeur de la propriété et la remise en état de la partie expropriée, dans l'état dans lequel elle aurait été si l'expropriation n'avait pas eu lieu. Et c'est le tribunal qui, en fin d'analyse, décide de la valeur qui est donnée à l'exproprié. Je n'ai jamais vu, en 22 ans de pratique, un exproprié réclamer moins que ce que la partie expropriée était prête à lui offrir. Il m'est arrivé cependant assez fréquemment de voir des décisions où le tribunal donnait moins que ce qui était demandé.

Alors, on ne peut pas répondre à la question, puisqu'elle nous invite à nous substituer à la décision qui serait prise par le Tribunal administratif du Québec, ce qu'il n'est pas possible de faire dans l'état actuel des procédures.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Autre question. J'ai fait mention un peu plus tôt, M. le ministre, la présidente du Conseil du trésor a dit à plusieurs reprises... s'est dite, en janvier, très insatisfaite de la façon dont l'Agence métropolitaine de transport avait géré le projet du Train de l'Est. Elle a réclamé le départ de M. Gauthier, P.D.G. de l'AMT. Si je suis le raisonnement de la présidente du Conseil du trésor, le coupable de l'explosion des coûts, du fiasco du Train de l'Est, le bouc émissaire, c'est le P.D.G. de l'AMT. Il n'y a pas de ministre qui est responsable au gouvernement, quoi que ce soit, le coupable, c'est lui.

Alors, si je suis votre logique, M. le ministre, la logique de la présidente du Conseil du trésor, pouvez-vous m'expliquer pourquoi votre gouvernement a autorisé une prime de départ de 117 000 \$ pour M. Gauthier?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Ce qui est responsable de l'augmentation des coûts, je l'ai expliqué dans des questions antérieures, c'est-à-dire, notamment il y a eu des recommandations qui ont été faites, 18 recommandations qui ont été faites pour le respect des règles environnementales et qui ont contribué à l'augmentation des coûts. Ce que la présidente du Conseil du trésor a dit essentiellement... Et évidemment, lorsqu'on fait de façon tronquée le résumé d'une opinion, on ne lui rend pas totalement justice, on ne lui rend pas totalement justice. Et je ne fais pas grief au député de Gouin. Je sais qu'il a des questions à poser, qu'il les pose. Il le fait très bien. Je n'ai aucun problème avec ça.

Ce que la présidente du Conseil du trésor a indiqué comme insatisfaction, c'est que, par exemple, à l'égard de l'acquisition des immeubles, des réserves n'avaient pas été... des réserves pour fins publiques n'avaient pas été imposées dès le début du projet, lorsque celui-ci avait été annoncé. Par exemple... et c'est la raison pour laquelle il y a des décisions qui ont été prises depuis l'intervention de la présidente du Conseil du trésor, en juin dernier, pour diminuer les coûts, donc le nombre des gares, mais on ne peut pas réduire la longueur du tracé.

Or, dans ce contexte-là, le gouvernement, oui, s'est dit insatisfait du travail qui avait été fait au début et a demandé de reprendre les choses en main. J'ai à mes côtés le nouveau président-directeur général, qui est là de façon intérimaire, M. Côté, qui a toute ma confiance et qui préside à l'heure actuelle un comité qui est chargé de s'assurer de mener à bon port... ou de mener en gare ce projet-là, et à l'intérieur de délais qui sont acceptables, et dans le contexte d'une revue diligente qui est extrêmement précise, pour éviter l'augmentation des coûts additionnels de ce projet-là. C'est ça, le contexte...

M. Girard: Mais, monsieur...

M. Moreau: ...ce n'est... Je n'ai pas essayé de cacher des choses...

M. Girard: Non, mais...

M. Moreau: ...il n'y a pas de cachette là-dedans.

M. Girard: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: ...le ministre n'a pas répondu à ma question. Pourquoi, s'il y a une insatisfaction de la présidente du Conseil du trésor du travail de l'AMT, du P.D.G., M. Gauthier, pourquoi le gouvernement lui a versé une prime de départ de plus 117 000 \$?

M. Moreau: Parce que...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

● (16 heures) ●

M. Moreau: Oui. Très bien. Vous avez raison, je n'avais pas répondu dans le délai à cette partie-là de votre question. Pas que je tente de l'éluder, au contraire, parce que les dispositions relatives au décret et aux conditions d'emploi de M. Gauthier au moment de son emploi prévoyaient les indemnités qui devaient lui être versées à la fin de son contrat.

Le gouvernement, Mme la Présidente, comme n'importe quelle entreprise qui transige avec un employé au moment de son embauche et négocie des conditions de réalisation d'un contrat, est tenu de les honorer à la fin du contrat. Alors, il serait trop simple de résumer la carrière de M. Gauthier au dossier du Train de l'Est. M. Gauthier est arrivé à l'Agence métropolitaine de transport dans un contexte où on avait un fiasco du gouvernement précédent qui était celui du métro de Laval. M. Gauthier a pris les lignes de trains de banlieue dans un état où ils étaient au moment où il est entré en fonction et a augmenté l'achalandage des trains de banlieue de l'ordre de 20 %. M. Gauthier est celui qui a collaboré à la mise en place de ce qui a été la politique, la première politique de la mobilité au Québec, 2006 à 2010, et qui a été... 2011, pardon, qui a été un succès autant au niveau de l'achalandage qu'au niveau de l'offre de services.

Alors, résumer la carrière d'un individu sur la base d'un dossier, je suis convaincu que le député de Gouin lui-même ne souhaiterait pas qu'à la fin de sa carrière politique... on a tous une fin à notre carrière politique, je ne fais pas de prédiction, mais qu'à la fin de sa carrière politique on résume sa collaboration à un seul dossier. Ce serait très réducteur, et dans son cas et dans le cas de M. Gauthier. Et c'est la raison pour laquelle des contrats existent dans les relations de travail entre un employeur et un employé et qu'à la fin d'un contrat, lorsqu'on agit de façon honorable comme employeur, on respecte les conditions de ce contrat-là. C'est ça qui explique la raison pour laquelle M. Gauthier a touché les sommes auxquelles il avait droit en vertu du contrat qui lui a été octroyé.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Je comprends des propos du ministre des Transports qu'il a une opinion bien différente de sa collègue présidente du Conseil du trésor du travail qui a été effectué par M. Gauthier comme P.D.G. de l'Agence métropolitaine des transports.

M. Moreau: Vous avez une mauvaise compréhension, M. le député de Gouin.

M. Girard: Je me fie sur les déclarations de la présidente du Conseil du trésor. Mais je comprends que, pour la présidente du Conseil du trésor, il n'y a qu'un seul responsable et bouc émissaire pour le fiasco du Train de l'Est, et c'est le P.D.G. de l'AMT. C'est pour ça qu'il n'est plus en poste. C'est le choix qu'a fait le gouvernement. Rappelons tout de même que M. Gauthier est une nomination du premier ministre du Québec; on se rappellera des articles à l'époque, au moment où il avait été nommé. Mais je veux revenir, Mme la Présidente, sur...

M. Moreau: Juste avant que vous reveniez, est-ce que...

M. Girard: Non, mais, juste poser une question...

M. Moreau: ...je peux répondre à cette partie-là de la question?

M. Girard: Je n'ai pas posé de question. Alors...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il va poser sa question, puis vous pourrez...

M. Moreau: Ah! O.K.

M. Girard: ...je veux revenir aussi sur...

M. Moreau: ...

M. Girard: C'est un commentaire. Je veux revenir sur le dossier... encore le bulletin des partenaires de l'AMT, qui a été publié par M. Côté, parce qu'on indique dans le bulletin qu'on va retirer du projet des quais chauffants, des marquises

aux gares, des espaces de stationnement à certaines gares, et l'annulation de la gare de Charlemagne. Alors, j'aimerais savoir précisément à quelles gares allez-vous diminuer les espaces de stationnement, et combien d'espaces sont-ils enlevés par gare, et j'aimerais également savoir à quelle gare enlevez-vous les quais chauffants et les marquises.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre, vous avez un commentaire.

M. Moreau: Oui, sur le commentaire, dans un premier temps. Ça va me faire plaisir de répondre à la question. Avant M. Gauthier, il y avait Mme Junca-Adenot, qui n'est pas connue pour avoir participé aux campagnes de financement du Parti libéral du Québec, qui était là. Je présume que Mme Junca-Adenot a eu une fin de contrat au cours de laquelle on a respecté les règles qui s'appliquaient à son contrat. Est-ce qu'il serait correct de résumer sa carrière au dossier du métro de Laval? Je suis convaincu qu'en gentleman vous allez me répondre non. Je serais d'accord avec vous si vous répondiez non à ça. Et c'est la raison pour laquelle votre interprétation de ce qu'est l'opinion de la présidente du Conseil du trésor, qui divergerait de la mienne, est inexacte, parce que ce que Mme la présidente du Conseil du trésor a exprimé, c'était son insatisfaction à l'égard de la conduite d'un dossier. Et il ne faut pas résumer la carrière d'un individu, comme vous ne souhaitez certainement pas que la vôtre soit résumée à un seul dossier, à cette question-là.

Alors, dans le contexte, je pense que votre commentaire, non seulement dans la mesure où il fait l'appréciation de mon opinion, était inexact, mais je pense que, dans la mesure où il faisait la comparaison entre mon opinion et celle de la présidente du Conseil du trésor, est également inexact. Alors, sur la question qui a été posée, M. Côté va répondre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Brièvement, M. Côté.

M. Côté (Paul): Oh, très brièvement, Mme la Présidente. Avec votre permission, je suggérerais peut-être la chose suivante: M. le député, le comité n'est pas arrivé à des déterminations définitives quant au nombre de places par gare qui seront retirées, transformation de stationnements en dépose minute, l'endroit spécifique où tous les quais seront retirés, les marquises. Alors, si vous voulez, on pourrait, au moment où le comité aura arrêté le plan définitif de réduction, le faire parvenir à la commission, sans difficultés. On est en discussion à ce sujet-là puisque, comme je l'indiquais, les pistes d'optimisation ne sont pas totalement finalisées à ce moment-ci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Côté. C'est fini...

M. Girard: Je ne comprends pas.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...M. le député de Gouin.

M. Girard: Je ne peux pas compléter cette question-là un petit peu? Non?

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est fini. Le temps est fini.

M. Girard: O.K. J'étais sur ce dossier-là. O.K.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous avez 21 min 40 s. On reviendra tantôt.

M. Girard: Je reviendrai. O.K.

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

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais poser quelques questions au ministre sur la sécurité routière. Sans faire l'histoire de la sécurité routière au Québec...

Des voix: ...

M. Reid: Sans faire l'histoire de la sécurité routière au Québec ni l'histoire d'une autoroute ou d'une autre, j'aimerais quand même revenir quelques secondes dans le passé, à la fin des années 50 et des années 60, où le Québec était déjà fort intéressé par la sécurité routière. Et en fait, alors que j'étais au primaire, j'ai beaucoup entendu parler de sécurité routière à la maison, donc on parle de la fin des années 50, 60, parce qu' imaginez-vous que mon père travaillait pour le ministère des Transports, et sa fonction l'envoyait dans les écoles de tout le Saguenay—Lac-Saint-Jean. Il m'amenait de temps en temps; je prenais un petit congé scolaire. Et son titre, qui est un titre évidemment anachronique et qui fait sourire aujourd'hui, son titre officiel de son emploi était: Propagandiste de la sécurité routière, imaginez-vous!

M. Moreau: On devrait le réinstaurer.

M. Reid: Alors, c'est quelque chose qui me tient encore à cœur. J'ai comme un... c'est devenu presque génétique.

Si on revient plus dans le présent ou, enfin, le passé très proche, il y a un peu moins d'un an, le ministre des Transports a annoncé le lancement de la Stratégie gouvernementale d'intervention durable en sécurité routière. En fait, je pense

qu'il s'agissait là pour le gouvernement du Québec de montrer son adhésion à toutes les actions liées à la Décennie d'action pour la sécurité routière déclarée par les Nations unies. Et, si mes notes sont exactes, c'était en mars 2010.

Cette stratégie est élaborée en partenariat avec au moins une quinzaine de ministères et organismes gouvernementaux et elle vise à développer, si je me rappelle de ce qui a été dit, là, si mes notes sont exactes, une vision gouvernementale novatrice et cohérente de la gestion de la sécurité routière au cours des cinq prochaines années.

Dans cette commission, on est bien au fait que la sécurité routière est un élément extrêmement important du ministère et du ministre des Transports, parce que ça fait déjà de nombreuses années qu'on discute de part et d'autre, pas toujours avec des avis identiques, mais néanmoins on avance sur plusieurs aspects. Il y a beaucoup de progrès qui ont été faits de la part du ministère, comme dans les adhésions également de cette commission, que ce soit à des articles de loi ou à des projets, par exemple celui des cinémomètres.

En fait, ma question, essentiellement, ça serait peut-être de vous donner la possibilité, M. le ministre, de nous renseigner un petit peu sur l'évolution de cette stratégie, où est-ce qu'on en est, où on sont les travaux, et aussi pourquoi cette stratégie-là, parce que c'est quelque chose... on peut toujours se poser la question, et je me la pose moi-même de temps en temps: En quoi cette stratégie-là diffère réellement de la table de concertation sur la sécurité routière, qui a joué un grand rôle au Québec mais aussi dans cette commission parce qu'on a beaucoup étudié leurs propositions? Alors, en quoi est-ce que c'est différent? Et j'aurai quelques autres questions par la suite.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

● (16 h 10) ●

M. Moreau: Merci, Mme la Présidente. Alors, je disais tantôt, dans l'intervention du député d'Orford, qu'on devrait rétablir le poste de propagandiste de la sécurité routière. Mais, maintenant, le poste existe encore et il est occupé par Claude Morin, qui nous joint à cette table et qui est directeur de la sécurité en transport, qui pourra répondre de façon technique aux autres questions qui pourraient intervenir dans son... Mais il a commencé, me dit-on, après le père du député d'Orford.

Alors, la stratégie dont vous parlez, la Stratégie gouvernementale d'intervention durable en sécurité routière, vous l'avez dit, elle vise deux objectifs: développer une vision gouvernementale novatrice tout en considérant les autres enjeux de société que sont la santé, l'économie, le développement durable, et aussi établir les priorités d'intervention en matière de sécurité routière.

La stratégie est déployée en trois temps. Premièrement, la mise en place de six grands chantiers de travail, alors: alcool/drogue/fatigue, vitesse/jeunes, infrastructures, partage de la route, et mobilité, et la coopération internationale. Ça, ça a débuté, ces chantiers-là... les travaux des chantiers ont débuté en octobre 2011. Chacun des chantiers est sous la responsabilité d'un ministère, soit le ministère des Transports, le ministère de l'Environnement, le ministère de la Sécurité publique ou le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. Et se joignent au total 15 ministères ou organismes gouvernementaux qui interviennent à un moment donné ou à un autre dans ces chantiers-là. Et les chantiers travaillent actuellement à définir les nouvelles orientations gouvernementales, analyser les mesures qui sont en place puis à élaborer des propositions pour les nouvelles mesures.

L'objectif deuxième est de déposer un plan d'action par chantier. Ça devrait arriver cette année, donc à l'automne 2012, un an après leur mise en place. Et le comité interministériel va identifier les mesures qui doivent être retenues et qui seront intégrées au plan d'action gouvernemental en sécurité routière. Et finalement je termine là-dessus parce que vous avez d'autres questions, le lancement et la mise en oeuvre du plan d'action gouvernemental en sécurité routière sera présenté au Conseil des ministres à l'automne 2012 et sa mise en oeuvre est prévue à partir de 2013.

La sécurité routière, c'est un objectif qui nous interpelle tous et toutes et qui est au coeur de nos préoccupations. On a, l'an passé, dévoilé un bilan routier, et je sais que vous allez venir sur cette question un peu plus tard, qui est le meilleur depuis les 60 dernières années. Il y a encore du chemin à faire, et cette stratégie-là, elle vise justement à tracer la voie pour atteindre nos objectifs.

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

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. Effectivement, on a entendu souvent des chiffres allant jusqu'à une possibilité de 40 % de réduction des décès notamment si on continue à faire des efforts, depuis 2010.

Un des éléments qui est intéressant — parce que c'est beau d'avoir des plans et des idées, si on n'a pas d'argent pour les faire évoluer et les mettre en place, c'est difficile — c'est la création du Fonds de la sécurité routière. Quand on a des fonds comme ça, c'est toujours un petit peu mystérieux. On voit effectivement que c'est utile, on ne sait pas toujours d'où vient l'argent, et tout ça. J'aimerais ça que vous nous donniez un petit peu d'information là-dessus. Je sais qu'il y a des sommes qui vont aller, parce qu'on en a parlé beaucoup récemment, qui vont aller au Fonds de la sécurité routière, qui sont liées aux cinémomètres, etc., mais j'aurais une autre question là-dessus.

Ma question est davantage: À quoi exactement sont appliquées ces sommes-là? Je sais qu'on parle de sécurité routière, c'est bien évident. Est-ce qu'on parle aussi de victimes, et jusqu'à quel point, et dans quelle mesure, victimes d'accident, victimes de la route? Qui siège — je peux vous les donner en vrac, là — au comité consultatif de ce fonds-là? Parce que ça aussi, là, ce n'est pas les mêmes personnes qu'à la Table québécoise de la sécurité routière. Où est-ce qu'on en est? Où est-ce qu'on en est quant au contenu de ce fonds, financièrement? On a-tu pas mal d'argent? On en a-tu pas beaucoup?

Et à quelles mesures exactement... En fait, quelques détails... si quelqu'un peut me donner les détails sur les mesures ou les programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes auxquels ces sommes-là sont affectées, ou qu'est-ce qu'on prévoit... comment on prévoit les affecter, ça serait intéressant d'avoir un peu plus de détails ou d'autres détails. C'est

parce que c'est quelque chose, souvent... C'est comme d'autres fonds, on sait que c'est intéressant, on sait que ça permet de faire effectivement des choses nouvelles, mais bon, c'est gros comment? ça permet de faire quoi? est-ce que c'est plus que symbolique? Je pense que oui. On aimerait ça avoir des détails.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre, vous avez plusieurs questions en ligne. À vous la parole.

M. Moreau: Très bien. Bien, je vais essayer d'y répondre, Mme la Présidente. Je remercie le député d'Orford des soucis qu'il a à l'égard de la sécurité routière. D'abord, le Fonds de la sécurité routière, il faut dire ce que c'est, le Fonds de la sécurité routière. Le Fonds de la sécurité routière, c'est essentiellement constitué des amendes qui sont perçues à la suite des infractions qui sont relevées par les appareils de contrôle automatisé de la circulation, là, pour s'exprimer pour que tout le monde nous comprenne, par les photoradars ou les caméras aux feux rouges, et par les frais relatifs à une poursuite à l'égard de ces amendes, par des sommes versées par le ministre des Transports, le ministre des Finances et quelque autre provenance. C'est ce que la loi prévoit.

Essentiellement, le fonds, ce qu'il fait, c'est que, plutôt que ces sommes-là tombent dans le fonds général de la province, comme les gens utilisent l'expression, et qu'il puisse être utilisé par le gouvernement à toutes les sauces, les sommes qui tombent dans le Fonds de la sécurité routière sont, comme le nom l'indique, dévolues essentiellement à des mesures de sécurité routière ou encore à ajouter des compléments aux programmes qui sont déjà... qui existent déjà à la Société de l'assurance automobile du Québec, de venir donc créer des mesures additionnelles à celles qui existent pour les victimes d'accident d'automobile ou encore pour venir en aide aux familles, par exemple, qui vivent des traumatismes très importants suite à des accidents d'automobile.

À cet égard-là, j'ai eu le privilège d'assister à la première du film *Dérapages*, et, très sincèrement, si on combine ça à ce qu'on avait vu qui étaient des publicités-chocs de la Société de l'assurance automobile pour appeler les jeunes et, en fait, les usagers de la route en général à plus de prudence, ce film-là vient vous montrer... vient vous permettre de prendre la mesure très exacte des drames que vivent non seulement les accidentés de la route, mais les familles qui les supportent lorsque ces gens-là sont très gravement blessés, ou encore les drames humains qui sont les conséquences des décès qui surviennent, malheureusement de façon trop fréquente, chez les jeunes, et de façon disproportionnée chez les jeunes par rapport aux autres usagers de la route, suite à des accidents d'automobile.

Donc, les gens qui sont sur le comité consultatif, sur le Fonds de la sécurité routière, doivent, eux, conseiller annuellement le ministre sur l'utilisation des sommes qui constituent le fonds. Alors, ce n'est pas vrai que le ministre peut décider de faire n'importe quoi avec l'argent qui est là-dedans. Il y a cinq membres actuels, alors des gens de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, l'Association canadienne des automobilistes, l'Office des personnes handicapées du Québec, l'Union des municipalités, la Fédération québécoise des municipalités. Et on a un projet de loi, qui est à l'étude par cette commission, qui vise à augmenter de deux le nombre des personnes sur ce comité-là pour tenir compte des expériences particulières: l'expérience pilote additionnelle que l'on fait, notamment ici, à Québec, et maintenant à Gatineau, avec les photoradars en milieu urbain.

Au 31 décembre 2011, les revenus du Fonds de la sécurité routière s'élevaient à 20 millions de dollars et les dépenses associées au projet de photoradars à 15,2 millions, ce qui amène un surplus accumulé de 4,8 millions, aujourd'hui près de 5 millions. Et il ne faut pas se laisser siffler à l'oreille l'idée que: Ah, bien, il y a 15 millions qui s'en vont à d'autre chose qu'à la sécurité routière, parce qu'essentiellement le programme pilote de photoradars est un programme direct qui vise la sécurité routière.

À preuve, là où ils ont été installés, ces appareils-là ont fait une réduction de 20 % à 30 % des accidents, ont éliminé presque totalement les grands excès de vitesse, ont réduit dans une proportion d'au-delà de 65 % les excès de vitesse moins importants et finalement ont aussi presque éliminé, là, les passages aux feux rouges.

Donc, les excédents: alors, l'acquisition des nouveaux appareils pour le projet pilote avec les villes, on va prendre, de ce 5 millions là, 1,5 million; des mesures de sécurité routière pour les usagers les plus vulnérables, 1,4 million. On pense, par exemple, à la possibilité d'avoir dans certains cas des feux de traverse sonores pour les personnes qui sont non voyantes ou qui ont des limitations importantes de vision, des programmes d'aide aux victimes de la route. Je l'expliquais, ce n'est pas venir augmenter les programmes de la Société d'assurance automobile, c'est pour venir créer des compléments. Exemple: soutien aux familles qui doivent prendre soin d'une personne qui a été gravement blessée dans les accidents de la route. Et on a prévu une somme de 1,1 million pour les imprévus aux cas de... dans l'exercice du programme.

Alors, c'est une très, très belle initiative. C'est une initiative qui fait consensus, je pense, chez les membres de la commission, autant à l'opposition officielle que du côté gouvernemental, et c'est une initiative qui nous permet d'aller plus loin dans l'application de nos mesures en matière de sécurité routière.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député d'Orford. Oui, il reste encore du temps.

M. Reid: Bien, en fait, on en arrive, en parlant de budget, à ma troisième question. C'est une question sur les photoradars, ou les radars photo. On a eu beaucoup de discussions dans cette commission. Évidemment, le but qu'on a compris, je pense que c'est le but que l'ensemble de la société québécoise a compris, et c'est pour ça qu'on a une certaine acceptabilité, là, sociale jusqu'à maintenant, c'est de réduire le nombre d'accidents, c'est de changer des comportements, de changer les habitudes des gens, et non pas de les piéger, non pas d'aller...

Bon, alors, évidemment, la crainte que nous avons eue, et comme toute la population du Québec, c'est qu'un radar comme celui-là, surtout que c'est automatique, c'est en permanence pendant un certain nombre d'heures, et tout ça, c'est éventuellement... on a la crainte toujours... «On» n'étant pas moi, là, mais enfin, on entend cette crainte à savoir que ça

devient... ça pourrait devenir une machine à faire de l'argent. Bien, alors là vous venez de nous rassurer sur un aspect. On était assez rassurés, mais je pense que le fait que ça vienne directement de la bouche du ministre, que, s'il y a un surplus, ce surplus-là est affecté en totalité à des questions sécurité routière et aide aux victimes d'accidents... Il n'est pas question que cet argent-là s'en aille ailleurs. Et, si, en ajoutant le nombre, il y a d'autres sommes qui se dégagent, bien ça va être encore effectivement ajouté, c'est ce que je comprends et que vous... je pense que vous hochez de la tête pour dire que c'est bien le cas.

Ma véritable question là-dessus, c'est: Pour être certain qu'effectivement cet élément-là n'arrive pas, autrement dit que personne, en quelque part, quand il manque d'argent, ne tombe pas dans la facilité de dire: Voici, cette affaire-là, ça paie... Et d'ailleurs c'est surprenant que ça paie, parce qu'on annonce toujours, à chaque fois, n'est-ce pas... Alors, j'aimerais ça que vous nous parliez des mesures qui ont été prises, mais surtout de celles qui vont être prises, quand on regarde la perspective d'augmenter le nombre et quand on s'imagine facilement que plus il y aura de personnes qui seront appelées à payer une amende pour avoir été prises après avertissement par un radar, plus il y aura de personnes qui manifesteront un certain désaccord avec cette formule, jusqu'à ce que finalement on en arrive à changer les habitudes des gens.

● (16 h 20) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Oui. C'est une excellente question. D'abord, vous savez que les crédits, l'exercice même auquel on se prête ici amène une reddition de comptes sur les crédits mêmes qui appartiennent au Fonds de la sécurité routière. Donc, annuellement, dans l'adoption des crédits dévolus au ministère des Transports, le ministre des Transports a l'obligation de faire une reddition de comptes à l'égard du Fonds de la sécurité routière, donc d'établir quel a été l'usage qui a été fait de ces fonds-là, et les parlementaires auront l'occasion de s'assurer que ces fonds-là sont utilisés véritablement à des mesures de sécurité routière.

Vous l'avez dit, l'acceptabilité sociale du projet des photoradars est très élevée, parce que l'intention unanime de tous les parlementaires est de faire de ces appareils-là des appareils qui visent à changer les comportements et non pas à ramasser de l'argent. D'ailleurs, dans l'établissement des endroits retenus pour le projet pilote de 18 mois qui a eu lieu sur le réseau du ministère des Transports du Québec, la considération du caractère lucratif ou de ce qui pouvait être un élément de création d'argent n'a jamais été pris en considération. On a pris en considération les endroits qui sont les plus accidentogènes.

On fait exactement le même raisonnement avec les villes, et, dans le cadre du projet pilote avec les villes, les villes pourront toucher 100 % des revenus qui émanent des photoradars installés sur leur territoire, dans la mesure où ces sommes-là sont investies à des mesures de sécurité publique. Alors, il n'est pas question pour le maire d'une ville, dans le cadre du projet pilote, de prendre les revenus des photoradars puis de changer le mobilier à l'hôtel de ville. D'ailleurs, ce n'est pas la perspective que les élus qui se sont prêtés au concours avec le ministère des Transports, dans le cas de l'expérience pilote en milieu urbain, avaient derrière la tête. Ces gens-là voient ces appareils-là comme des mesures de sécurité routière.

Et, vous avez raison, un des éléments qui nous permet sans aucun doute de dire que ces appareils-là ne sont pas des appareils à sous, c'est l'obligation que maintient le ministère des Transports dans sa loi d'annoncer ces appareils-là. Alors, à l'heure actuelle, en milieu autoroutier, là, vous avez deux avis avant d'arriver à l'appareil. Alors, une fois, deux fois. J'ai demandé à ce qu'on en ajoute une troisième. Alors, une personne qui sera interceptée, qui sera prise en infraction par un photoradar en milieu autoroutier aura eu un avis, deux avis, trois avis avant de faire prendre sa photo. Ce qui me faisait dire à la blague: Il devrait peut-être y avoir une prime pour l'individu qui réussit à passer un test semblable, parce que, sincèrement, s'il n'a pas vu, quatre fois, des infrastructures en bordure de la route qui amènent à la constatation de la contravention, non seulement la vitesse est en cause, mais il y a un gros problème d'attention qui met en cause sa propre sécurité et celle des autres usagers de la route.

Dans le cas des photoradars mobiles, la configuration ne permet pas toujours d'avoir autant de signalisation, mais il devra y avoir une signalisation obligatoire qui avise qu'un photoradar mobile est en situation de contrôle. C'est la même chose pour les caméras aux feux rouges.

Donc, l'objectif premier... Ça faisait partie des six recommandations de cette commission, et ces six recommandations sont traduites intégralement dans le projet de loi qui est à l'étude à l'heure actuelle pour faire en sorte que l'on maintienne l'acceptabilité sociale. Et c'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, le ministère des Transports procède d'abord à une autre expérience pilote en milieu urbain, parce que la première expérience pilote avait été en milieu plus rural et autoroutier, et que le déploiement se fait de façon extrêmement progressive pour que les gens s'habituent à voir dans leur environnement les photoradars.

La ceinture de sécurité a été introduite dans les années soixante-dix; les Québécois ont appris à s'habituer à la ceinture de sécurité. Bien, dans les années 2010 en montant, on va devoir commencer à s'habituer aux photoradars. Et les photoradars contribuent autant que la ceinture de sécurité à sauver des vies: c'est clairement établi par les expériences pilotes en cours.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. Ça va? M. le député de Gouin, la parole est à vous.

M. Girard: Je veux compléter le bloc qui portait sur le Train de l'Est parce que je n'avais pas eu réponse à toutes mes questions. Le nouveau P.D.G. de l'AMT m'a indiqué qu'il me ferait, là, parvenir les informations sur les quais chauffants, les marquises, parce qu'il n'était pas en mesure de répondre à ma question, là, tout de suite. Le seul élément que je ne comprends pas, c'est: Comment pouvez-vous nous dire que les coûts du train sont ramenés à 631 millions si vous n'êtes pas encore en mesure d'identifier les endroits où vous allez faire des coupures au niveau des espaces de stationnement, des marquises et des quais chauffants?

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

M. Moreau: M. Côté.

Le Président (M. Billette): M. Côté.

M. Côté (Paul): Alors, en fait, ce n'est pas exactement ce que j'ai dit. Je n'ai pas dit qu'on n'est pas en mesure de vous dire exactement les endroits, ce que je vous ai dit, c'est plutôt qu'on n'est pas en mesure de vous donner l'ampleur des changements qu'on va devoir faire, par exemple le nombre de places qu'on va devoir réduire par gare, les transformations de stationnements en dépose minute, etc.

M. Girard: Ça va être prêt quand, ça?

M. Côté (Paul): Bien, écoutez, on est en train de finaliser ça. Je ne peux pas vous donner une date précise. Mais le comité se rencontre à tous les 15 jours, ou toutes les deux semaines exactement, et le directeur de la direction du projet participe à nos rencontres. On a des comptes rendus, des suivis très serrés. Quand on sera arrivés aux plans définitifs, ça sera probablement dans les prochaines semaines, prochains mois. Je ne peux pas vraiment vous dire exactement, là. Mais, à ce moment-là, tout à fait, on s'engage à pouvoir dévoiler les endroits spécifiques où on fera ces réductions.

M. Girard: Puis je comprends que vous avez aussi décidé de retirer la gare de Charlemagne? Ce que je ne comprends pas, le ministère des Transports, M. le ministre, l'avait autorisée à l'AMT, l'acquisition de la future gare de Charlemagne. En quelle année, puis qui était le ministre des Transports à ce moment-là?

M. Moreau: En réalité — on va vous donner quelques informations — effectivement je confirme votre information à l'effet qu'on a retranché la gare de Charlemagne. Ma compréhension est d'ailleurs que la présidente du Conseil du trésor s'est entretenue avec le maire de Charlemagne à cet égard-là avant d'en faire l'annonce. Et, pour le bénéfice de ceux qui connaissent moins bien le secteur, on me dit que la distance entre la gare de Charlemagne et la gare de Repentigny est de plus ou moins...

Une voix: ...

M. Moreau: ...deux trains. Alors, ça ferait quoi en kilomètres, là, à peu près?

Une voix: ...

M. Moreau: À peu près 2 000 mètres, alors ce qui ferait deux kilomètres, de sorte qu'on estime que la réduction des coûts par l'élimination de cette infrastructure-là de la gare ne réduit pas notre capacité à fournir un service de qualité aux gens des environs, qui peuvent certainement, avec les stationnements incitatifs, se déplacer et pouvoir monter à bord du train de façon tout à fait adéquate.

M. Girard: Avec les coupures que vous faites dans le projet, là: quais chauffants, marquises, gares, espaces de stationnement, au fond c'est les usagers du transport en commun qui paient le prix pour votre mauvaise gestion?

M. Moreau: En fait, ce que vous êtes en train de me suggérer, c'est que, dès qu'on a vu une augmentation des coûts inhérente notamment à des questions environnementales, il fallait se poser la question: si on allait de l'avant avec le service ou pas. Si on avait décidé, au début de l'augmentation des coûts, M. le député de Gouin, d'éliminer le projet en son entier, les usagers auraient eu un bien plus mauvais service par l'absence d'un train. Or, ce dont on s'assure à l'heure actuelle, puis, je le répète, il y a eu des augmentations de coûts, le ministère des Transports, la présidente du Conseil du trésor, le gouvernement s'est exprimé sur le fait qu'il y avait eu une insatisfaction dans l'augmentation des coûts, ce que l'on a fait, c'est qu'on a pris des mesures pour reprendre un contrôle ou avoir un contrôle beaucoup plus serré sur la réalisation de ce projet-là justement pour offrir aux gens un service.

Maintenant, dans l'ensemble des services qui sont offerts par les trains de banlieue, tous les trains de banlieue n'ont pas des quais chauffants, tous les trains de banlieue n'ont pas ce qui a été éliminé, puis on n'a pas un réseau de gares qui est à deux kilomètres l'un de l'autre sur les autres services. Alors, il y a une question d'équité dans les services qui sont rendus, d'une part; d'autre part, il y a une question de réalisme quant à la capacité de fournir des services et il y a une question de contrôle des coûts. Et c'est sur ces éléments-là que les décisions ont été prises quand il s'est avéré nécessaire de retrancher des éléments dans les composantes du Train de l'Est.

● (16 h 30) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Mme la Présidente, pour terminer le bloc sur le Train de l'Est, mais je comprends qu'au fond il n'y a pas personne au gouvernement qui va assumer la responsabilité ministérielle pour l'explosion des coûts.

M. Moreau: Bien...

M. Girard: Ce n'est ni le député de Louis-Hébert, ni la députée de Laviolette, ni le député de Châteauguay, c'est la responsabilité de personne, on a laissé les coûts augmenter de 300 à 663 millions. Ça a pris cinq ans avant

que quelqu'un s'en occupe, et, aujourd'hui, bien personne n'est imputable, n'est responsable. Le seul qui a payé le prix pour tout ça, c'est le P.D.G. de l'AMT, qui n'est plus en poste.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Je vous sais plus précis que ça pour résumer — je le dis sur le résumé, non pas sur vous — aussi grossièrement la situation. Le député de Châteauguay, il est arrivé au ministère des Transports après le mois de juin, là, si on se met dans l'historique; je suis là, en poste, depuis le mois de septembre, d'une part. D'autre part, à l'égard des autres, la responsabilité ministérielle, c'est aussi d'être capable de prendre des décisions au moment où il apparaît que les augmentations additionnelles ne deviennent plus justifiables d'aucune façon, et c'est ce que la présidente du Conseil du trésor du Conseil du trésor a fait dès qu'en juin l'Agence métropolitaine de transport a demandé des crédits additionnels.

Alors, votre interprétation, elle ne correspond pas à la réalité, puisque les gens qui avaient à prendre des décisions ont pris des décisions en fonction d'avoir un service de train de banlieue qui s'améliore, avec un contrôle des coûts et la réalisation d'un projet, plutôt que de laisser à pied les gens d'un secteur qui ont le droit, comme les autres, d'être desservis par le transport collectif.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Alors, merci, Mme la Présidente. Je vais maintenant passer à un autre dossier: Train de l'Ouest et navette ferroviaire ADM. Vous avez indiqué dès votre nomination, M. le ministre des Transports, que vous vouliez instaurer une nouvelle culture de la transparence au ministère. Alors, pour quelle raison refusez-vous de rendre publique l'étude, qui a coûté 1,2 million, qui fut confiée à Price Waterhouse en 2006 pour évaluer les différents scénarios pour la navette ferroviaire et le Train de l'Ouest?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Vous avez raison de souligner ma très grande transparence, M. le député de Gouin, je vous en remercie infiniment. On a mis en place un site Web, on publie l'ensemble des contrats. On a dévoilé les rapports d'expertise sur le pont Honoré-Mercier. On a mis le rapport sur 5 200 infrastructures en ligne. Effectivement, on fait preuve d'une très grande transparence.

La réponse directe à votre question, c'est que le rapport ne nous appartient pas en propre, qu'il appartient notamment à Aéroports de Montréal, ADM, et qu'il appartient donc à un tiers, et qu'il y a un comité qui existait, entre ADM et l'Agence métropolitaine de transport, et que ce comité-là n'a pas, eux, jugé bon, parce qu'ils sont essentiellement les détenteurs du rapport, de rendre public le rapport en question, point à la ligne.

Et, à cet égard-là, vous m'avez posé des questions à savoir: Est-ce qu'on va aller de l'avant avec un, deux projets, avec un projet plutôt que deux projets? Je vous ai répondu, puis je vais vous réitérer aujourd'hui, aussi souvent que vous allez me poser la question, que nous attendons un rapport d'expertise, qui doit arriver d'ici la fin de l'année actuelle, et que c'est à la lumière de ces expertises-là que le gouvernement déterminera s'il y a lieu d'aller de l'avant avec un ou deux projets, mais que le gouvernement — et j'ai eu l'occasion de le réitérer aux maires de l'Ouest-de-l'Île qui sont venus nous rencontrer — que le gouvernement est déterminé à améliorer l'offre de services dans ce secteur-là.

D'ailleurs, mon collègue le député de Jacques-Cartier, ministre responsable des Affaires autochtones, a annoncé un projet de l'ordre d'une vingtaine de millions de dollars pour l'automatisation des embranchements sur le train de Vaudreuil-Soulanges, qui est essentiellement... qui dessert l'Ouest-de-l'Île de Montréal et la banlieue ouest également. Alors, il y a une intention d'aller de l'avant dans ce dossier-là, et les décisions finales seront prises le jour où on aura l'ensemble des rapports.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Mme la Présidente, juste rappeler au ministre que, l'an passé, son prédécesseur, lors de l'étude des crédits, s'était engagé à faire les démarches auprès des partenaires pour voir à la publication de l'étude. Je comprends que depuis un an il n'y a rien qui s'est fait, mais je vais passer.

Dans le cadre d'un débat de fin de séance, M. le ministre, sur ce sujet, on a eu un débat de fin de séance le 28 février dernier sur le Train de l'Ouest et la navette...

M. Moreau: Vous et moi?

M. Girard: Oui, oui. Je sais que vous aimez beaucoup les débats de fin de séance.

M. Moreau: Oui. Et j'ai un souvenir...

M. Girard: Oui. C'est cette journée-là en particulier, cette journée-là en particulier. Oui.

M. Moreau: J'ai un souvenir vif...

M. Girard: ...Et vous m'aviez indiqué à l'époque, je vous cite: Il n'y a pas de décisions qui ont été prises. Nous attendons pour prendre une décision à la fin décembre. On verra quelle sera la décision qui sera prise par le gouvernement. C'est vos propos.

Cependant, vous m'avez fait parvenir, dans le cadre de l'étude des crédits, à la question 52, Demande de renseignements particuliers de l'opposition officielle... le ministère donne la réponse suivante, je la cite: «Le gouvernement du Québec a choisi de soutenir financièrement les deux projets, soit le Train de l'Ouest de l'AMT et de l'Aérottrain ADM. Il considère les deux projets comme étant prioritaires, distincts et complémentaires.»

Alors, moi, je veux juste comprendre. Vous me dites: Pas de décisions ont été prises, le 28 février. Vous me dites, dans les crédits: On va soutenir deux projets. Qui croire: la version du ministre le 28 février ou la version de la question 52 de l'étude des crédits?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Les faits sont tout à fait réconciliables, Mme la Présidente, puisque je l'ai indiqué au débat de fin de séance au député de Gouin, qui en garde lui aussi un souvenir vif... Et c'est un amateur des débats de fin de séance, quoique, honnêtement, il n'a pas abusé... il n'a pas abusé...

M. Girard: ...

M. Moreau: ...il n'a pas abusé. Non, ne considérez pas ça comme une demande officielle. Mais je dois dire qu'il n'a pas abusé.

Essentiellement, ce que je dis, et c'est la situation: On a une décision, qui a été prise dans un budget antérieur du ministre des Finances, de mettre de côté 200 millions de dollars pour la réalisation éventuelle de la navette aéroportuaire, et j'ai indiqué, cet avant-midi même, à une des questions du député de Gouin, que ce projet-là devait, pour aller de l'avant, être rencontré par des décisions d'Aéroports de Montréal et d'un financement adéquat par le gouvernement fédéral. À l'heure actuelle, ces conditions-là ne sont pas remplies.

Et ce que nous avons sur la table, c'est des études, qui sont en cours à l'heure actuelle, qui seront connues plus tard cette année, pour réaliser... pour voir dans quelle mesure et quelles sont les possibilités pour la faisabilité, l'amélioration du lien du Train de l'Ouest. Et c'est au moment où nous connaissons ces études-là qu'on sera en mesure de prendre une position définitive à l'égard du dossier. Est-ce qu'on y va avec deux projets? Est-ce qu'on y va avec un seul projet? Est-ce que c'est le Train de l'Ouest qui desservira aussi l'aéroport de Montréal en plus de la banlieue ouest? Cette décision-là, elle n'est pas prise, très sincèrement.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Parce que le ministre, là, me parle des études, là. Bon. Il y en a eu une, qui a été faite en 2006, qui devait analyser différents scénarios. Il y a eu une conclusion à cette étude-là, on pourra y revenir.

L'autre étude à laquelle vous faites référence, qui sera terminée à la fin de l'année, a été lancée le 14 février par votre prédécesseur. Et on dit très clairement dans le communiqué que ces travaux portent sur l'ingénierie du tracé, l'aménagement... Bon. Alors, c'est: «...le coup d'envoi d'études d'ingénierie préliminaires en vue de la réalisation du Train de l'Ouest.»

Moi, j'aimerais connaître de la part de l'AMT: L'étude que vous faites concernant le Train de l'Ouest, est-ce que vous avez le mandat du MTQ d'intégrer la navette aéroportuaire dans le projet? La nature de l'étude qui est commandée dans le cadre de l'annonce du Train de l'Ouest, est-ce que vous avez le mandat d'intégrer la navette aéroportuaire d'ADM dans le projet, dans le cadre du mandat confié par l'ex-ministre des Transports?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui. M. le ministre.

M. Moreau: L'idée est la suivante: À l'heure actuelle, les études auxquelles vous réferez, M. le député, vous l'avez dit, qui ont été lancées en février 2011, c'est des études d'ingénierie qui vont permettre de préciser un projet et de voir les investissements qui sont requis sur le réseau ferroviaire, ainsi que le coût, les bénéfices du projet. Et l'AMT nous dit que ce mandat-là, normalement, devrait être complété à la fin de 2012. Alors, c'est donc à la fin de 2012, sur la base de ces études-là, que l'on verra quelle est la façon la plus propice de procéder. Il pourrait très bien arriver...

M. Girard: M. le ministre, c'est que je pense que... vous êtes mêlé, là, je vais vous démêler.

M. Moreau: Non, non, non, je ne suis pas mêlé. Non, non, non.

M. Girard: C'est que vous laissez sous-entendre...

M. Moreau: Est-ce que je peux refuser son offre?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Excusez, un à la fois, là, je ne sais pas lequel des deux va parler.

M. Girard: M. le ministre, c'est que...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

● (16 h 40) ●

M. Girard: ... vous laissez sous-entendre que l'étude qui a été commandée par votre prédécesseur, le lancement des études d'ingénierie, va étudier des scénarios autres que le Train de l'Ouest. C'est faux. L'étude, qui a été commandée le 14 février, ne porte que sur le Train de l'Ouest. Alors, arrêtez de nous faire croire qu'à la fin de cette étude-là la conclusion du gouvernement pourrait être différente et pourrait décider, oui ou non, si on va aller de l'avant avec un ou deux projets. Il y a eu une étude de Price Waterhouse, qui est très claire, qui les a étudiés, les scénarios. Alors, vous mêlez...

Une voix: ...

M. Girard: Oui, je vais vous expliquer. On a un document que votre ex-collègue nous a remis, on pourra en discuter tout à l'heure.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Allez-y, M. le ministre.

M. Moreau: Alors, je remercie le député de Gouin de cet effort, mais, très sincèrement, je n'en avais pas besoin. L'étude dont on parle et dont on aura le résultat à la fin de cette année est l'étude que nous attendons pour prendre la décision gouvernementale d'aller de l'avant avec ce que sera la desserte vers l'ouest, que ce soit le Train de l'Ouest, le Train de l'Ouest et la navette aéroportuaire, ou encore le Train de l'Ouest qui deviendra finalement un point de desserte de l'aéroport.

Dans l'ouest, là, il y a la ville de Dorval. Je comprends que le député de Gouin représente une circonscription qui est au centre de l'île de Montréal, mais, à l'ouest de l'île de Montréal, il y a Dorval, puis après ça on a les autres municipalités de l'ouest, puis on s'en va un petit peu plus loin, vers Vaudreuil-Soulanges, là, puis... Ça, c'est tout l'ouest. Et, à travers ça, là, il y a la ville de Dorval, où est situé l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, et cet aéroport-là peut être desservi par le Train de l'Ouest avec un service de rabattement sur la ligne du Train de l'Ouest ou encore par une navette aéroportuaire. Cette décision-là, je le répète, n'est pas prise par le gouvernement.

Alors, vous pouvez bien me poser la question ou dire que vous me faites des suggestions pour m'aider, je dis: Sincèrement, je vous remercie, je n'ai pas besoin de votre aide, on n'est pas encore rendus à l'étape de prendre la décision. Mais je vous remercie, c'est gentil de votre part.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Oui. Alors, je vous rappelle, là, qu'à la question 52 vous avez indiqué très clairement: «Le gouvernement du Québec a choisi de soutenir financièrement les deux projets, soit le Train de l'Ouest et l'Aérottrain d'ADM. Il considère les deux projets comme étant prioritaires, distincts et complémentaires.» Ça ne peut pas être plus clair que ça. Si le ministre veut apporter des nuances aux textes qui ont été rédigés par les gens de son administration, il peut le faire, mais moi, je me fie aux écrits qui me sont transmis par son ministère.

Ceci...

M. Moreau: Bien, grâce à la question que vous me posez...

M. Girard: Ceci...

M. Moreau: ...ça me permet de faire la nuance. C'est ce que j'ai fait dans les 10 dernières minutes, Mme la Présidente...

M. Girard: Ceci...

M. Moreau: ...de dire qu'à l'heure actuelle...

M. Girard: Il reste combien de temps? Il reste combien de temps?

M. Moreau: ...il y a deux potentiels sur la table. Il y a un potentiel qui est lié au Train de l'Ouest...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: ...un potentiel qui est lié...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: ...à la navette ferroviaire...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: ...et qu'en décembre on prendra une décision.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre...

M. Moreau: Mais je ne sais pas comment je peux nuancer davantage.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...est-ce qu'on peut laisser finir le député de Gouin?

M. Moreau: Ah! oui, oui, je croyais qu'il avait terminé.

M. Girard: Il me reste combien de temps, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il vous reste cinq, six... six minutes, M. le député...

M. Girard: O.K. Parfait.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...de Gouin.

M. Girard: Alors, on indique également, à la page 52: «La possibilité d'offrir un service combiné pour la clientèle aéroportuaire et métropolitaine a été explorée, mais celle-ci a été écartée pour des raisons techniques et d'efficacité de la desserte de l'aéroport.»

M. Moreau: Vous n'êtes pas à la page 52, vous devez être ailleurs.

M. Girard: La question 52. La question 52. Question...

M. Moreau: Oui.

M. Girard: Oui. Alors, on dit: «La possibilité d'offrir un service combiné pour la clientèle aéroportuaire et métropolitaine a été explorée, mais celle-ci a été écartée pour des raisons techniques et d'efficacité de la desserte de l'aéroport.» Donc, votre ministère rejette cette hypothèse-là.

Pour qu'on puisse discuter... L'an dernier, lors de l'étude des crédits, votre collègue de Louis-Hébert, ex-ministre des Transports, a déposé un document PowerPoint de l'AMT sur l'étude de Price Waterhouse. Ce document dit exactement le contraire de votre réponse à la question 52. Pour qu'on puisse discuter du même document, j'aimerais en acheminer une copie au ministre. Je ne sais pas comment je vais...

Une voix: ...

M. Girard: Non, j'ai fait une photocopie pour le ministre. J'ai fait une copie pour le ministre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): On va vous en faire des copies après.

M. Girard: Alors, on va vous en faire des copies. Alors, j'invite le ministre à consulter... Oui, j'invite le ministre à consulter la page 20 du document qu'il a entre les mains. On indique qu'on a étudié, là, différents scénarios pour des tracés. Et, à la page 20, je cite un extrait du rapport Price Waterhouse, cette étude de 1,2 million qui dit: «Le tracé du CP est le plus performant, tant au point de vue financier que d'avantage-coût.» Alors, l'étude, que votre gouvernement a en partie payée avec six partenaires, conclut que la meilleure option est de faire un seul tracé au lieu de faire deux tracés. C'est écrit noir sur blanc dans la copie que vous avez entre les mains. À moins que vous n'ayez... on pourra comparer nos versions, vous pouvez toujours... Ce qui serait intéressant, c'est de déposer l'étude complète, et on pourra discuter sur ce sujet.

Alors, M. Gauthier, l'an dernier, lors de l'étude des crédits, nous a indiqué que la conclusion... c'est qu'avec ce scénario-là d'une intégration le coût serait de 874 millions, un ratio coût-bénéfice de 1,8 million, et un nombre de passagers annuel légèrement supérieur à 12 millions annuellement. Il conclut que c'est la solution la plus efficace en termes de coût, de bénéfice. Alors, j'aimerais savoir... ma question est simple au ministre: Pourquoi n'avez-vous pas retenu cette option, qui est la conclusion de l'étude de Price Waterhouse et qui était la recommandation de l'Agence métropolitaine des transports qui est sous votre responsabilité?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Merci, Mme la Présidente. Alors, ce que cette phrase indique, elle indique pas plus ni moins que ce qu'elle indique, c'est-à-dire que le tracé du Canadien Pacifique — par opposition à quoi? — par opposition au tracé du Canadien National, le tracé, pardon, du Canadien Pacifique se rend à la gare Lucien-L'Allier, le tracé du Canadien National se rend à la gare Centrale de Montréal. Alors, reprenons, avec cette explication, la lecture d'une phrase simple: Le tracé, qui se rend à la gare Lucien-L'Allier, est plus performant tant au point de vue financier que d'avantage-coût, ce qui n'implique pas la réalisation de deux ou un projet, ce qui implique simplement que la ligne ferroviaire qui est comme destination ultime favorisée, c'est celle qui se rend à la gare Lucien-L'Allier. Alors, il ne faut pas faire dire à une phrase simple ce qu'elle ne dit pas et il faut remettre les choses dans leur contexte.

Maintenant, sur la question globale, M. le député de Gouin, je vous réitère que le gouvernement n'a pas pris de décision et qu'il prendra cette décision en fin d'année, lorsque nous aurons reçu l'analyse additionnelle qui est l'étude... les conclusions de l'étude d'ingénierie qui a été commandée par mon prédécesseur.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Question courte.

M. Girard: Si vous me dites, M. le ministre, qu'il n'y a aucune décision qui a été prise... Vous avez rencontré la coalition du Train de l'Ouest au début du mois d'avril. Vous leur avez dit, à l'occasion de cette rencontre, que vous allez de l'avant avec le projet du Train de l'Ouest. Alors, comment pouvez-vous dire aujourd'hui, aux crédits, qu'il n'y a pas de décision de prise puis dire, quand vous rencontrez les gens de la coalition, que vous allez de l'avant et que vous allez réaliser le projet, là? Alors, quelle version doit-on croire? Celle que vous nous présentez aujourd'hui ou celle que vous présentez à la coalition du Train de l'Ouest en privé?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Vous savez, j'ai pratiqué le droit pendant 22 ans, j'ai fait des contre-interrogatoires, et la façon dont vous posez vos questions, on appelait ça... il y avait une expression pour ça, vous tranchez le baloney mince un peu. L'idée, c'est de voir le saucisson au complet. Alors, je vais vous permettre par ma réponse de le voir au complet. J'ai dit la vérité aux gens. En général, je ne sais que ça, dire la vérité. Et ce que j'ai dit aux gens du Train de... aux gens de l'ouest, c'était dire ceci: Il y a un engagement formel du gouvernement d'aller de l'avant pour améliorer la desserte dans l'ouest. Ce n'est pas incompatible avec l'existence d'un ou deux projets. Sur cette question-là, il n'y a aucune décision qui a été prise, et la décision gouvernementale sera prise au jour où nous aurons l'étude d'ingénierie, que vous attendez sans doute avec autant d'impatience que moi, pour voir s'il y aura un ou deux projets.

La réalité est la suivante: Vous interprétez mal une phrase simple: C'est la gare Lucien-L'Allier qui est la destination vers le centre-ville. Vous essayez de faire dire des choses que je n'ai pas dites. Mais ce que j'ai dit et que je réitère aujourd'hui aux crédits, c'est qu'il y a une intention ferme de ce gouvernement d'améliorer l'offre de services en matière de transport en commun, notamment par la déserte de l'ouest, et que la décision finale à savoir s'il y aura un ou deux projets dans l'ouest sera prise lorsque les études seront reçues. L'idée n'est pas de prendre des décisions sur un coin de table, dans des matières qui sont aussi structurantes que celle-là, c'est de prendre la meilleure décision. Et, la meilleure décision, pour la prendre, il faut attendre au moins d'avoir les études qu'on a commandées. Ça me semble être d'une logique, d'une simplicité déconcertantes.

Avec cet éclairage-là, j'espère que ça vous donne une meilleure idée de l'intention du gouvernement à l'égard de la desserte de l'ouest.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre.

M. Moreau: Bienvenue, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je cède la parole au député de... de Chomedey.

M. Ouellette: Est-ce que vous voulez absolument que ce soit le député de Huntingdon, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est vous qui m'aviez dit... j'avais écrit des noms. M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Je peux me rendre à vos arguments, Mme la Présidente. Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ah! Il va y avoir du temps. Il reste...

● (16 h 50) ●

M. Ouellette: Je vous réserve M. le député de Huntingdon pour plus tard, Mme la Présidente, définitivement, avant qu'on ajourne pour ce soir. Merci. J'écoutais vos explications, M. le ministre, sur le dernier échange, et effectivement ça a le mérite d'être très clair. Donc, nous verrons, lors de la prochaine ronde de questions, s'il n'y a pas une complémentaire à votre réponse très claire.

M. le ministre...

M. Moreau: Encore faut-il vouloir être éclairé.

Une voix: ...

M. Ouellette: Donc, je pense qu'on a passé la parole au député de Huntingdon, Mme la Présidente! Non, je veux, M. le ministre, vous parler de l'Unité anticollusion.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Allez.

M. Ouellette: Oui? O.K. Je veux effectivement, M. le ministre, vous parler de l'Unité anticollusion et des recommandations de l'Unité anticollusion et de la suite des annonces qui ont été faites. Et pour vous faire... parce qu'il semblerait que c'est une coutume de la part du député de Vanier et de la part du député de Huntingdon de vous faire une petite histoire, à mon tour de vous faire une petite histoire. Mais je ne retournerai pas jusqu'à Alexandre Taschereau et je ne retournerai pas jusqu'à il y a 50 ans pour l'autoroute 30; je vais retourner, moi, au rapport du Vérificateur général, en novembre 2009, qui a amené, le 23 février 2010, la formation de l'Unité anticollusion, qui a amené...

M. Moreau: Vous savez que maintenant on sait où Champlain a été baptisé, vraiment à La Rochelle; ça a été découvert récemment, je pense, la semaine dernière.

M. Ouellette: Vous me suggérez que je parte à Champlain pour aller à l'Unité...

M. Moreau: Non, ça va.

M. Ouellette: Donc, je disais, M. le ministre, que, le 23 février 2010, la ministre des Transports du temps, Mme la députée de Lavolette, nommait M. Jacques Duchesneau et procédait à la formation de l'Unité anticollusion, l'Unité anticollusion qui a fait un travail assez colossal et qui a fait un travail très, très consciencieux qui a amené, au début de septembre 2011, la production d'un rapport au ministre des Transports du temps et député de Louis-Hébert. Et, je le mentionnais, ce matin, M. le ministre, à une remarque de la députée de Lotbinière, que c'était force de loi, là, ou ça semblait évident que le rapport qui avait été montré à la télévision de Radio-Canada à la fin du mois d'août était le rapport Duchesneau. Je dois vous dire, pour avoir été très, très près de tout le dossier et très près de M. Duchesneau et très, très près des gens des Transports, que c'était un rapport d'étape et qu'il y avait des données très importantes qui... c'est-à-dire, le rapport n'était pas complété, et on a tiré des inférences sur un rapport qui était partiel, ce qui a amené le dépôt à l'Assemblée nationale du rapport de M. Duchesneau.

Et on se souviendra tous de la suite. Le 27 septembre 2011, M. Duchesneau était en Commission parlementaire de l'administration publique et répondait de ses recommandations, des tenants et aboutissants qu'il y avait dans son rapport. Et on se souviendra tous aussi que, le 23 février, quand la ministre du temps avait institué l'Unité anticollusion, M. Duchesneau avait accès à tous les dossiers du ministère des Transports, avait accès à tout le personnel du ministère des Transports; et cette annonce et la création de cette unité avaient été faites en toute transparence.

Donc, le 27 septembre, après la comparution de M. Duchesneau s'en est suivie une annonce gouvernementale, le 20 octobre, que vous avez faite en compagnie de la présidente du Conseil du trésor pour répondre particulièrement aux recommandations du rapport Duchesneau, qu'il y avait 16 recommandations du rapport Duchesneau et, à la lumière... Il y avait 16 recommandations de premier niveau, il y avait au-dessus de 40 recommandations dans le rapport Duchesneau, et ce qui amenait une réflexion au niveau du ministère des Transports et qui nous amenait à revoir certaines de nos pratiques de façon à récupérer l'expertise qui au fil des années avait quitté le ministère des Transports. Et, dans un souci de transparence et dans un souci d'efficacité aussi, le rapport de M. Duchesneau avait été pris en considération par le ministère.

Le 20 octobre, comme j'ai mentionné, suite à votre annonce et à l'annonce de la présidente du Conseil du trésor, il y avait des recommandations, il y avait 39 recommandations dans le rapport, et il y avait une série de mesures qui devaient être prises en considération et qui devaient être faites au niveau du ministère. Et permettez-moi, M. le ministre, de rappeler aux gens qui nous écoutent en direct cet après-midi, ou en différé tard ce soir, ou dans les jours qui vont suivre, que ces actions-là étaient regroupées en quatre axes d'intervention, qui étaient: le contrôle des coûts et l'affirmation d'un leadership en matière d'expertise, la prévention et la détection de la collusion, la protection de l'intégrité des contrats, le renforcement du cadre de gestion contractuelle.

On se souviendra qu'après cette annonce la Commission de l'administration publique, le 3 novembre, recevait la sous-ministre des Transports, Mme Savoie, qui est venue répondre aux questions de la commission. Et, dans le rapport de la Commission de l'administration publique, on demandait... Oui, remarquez bien, Mme la Présidente, si vous voulez suspendre quelques minutes, je continuerai après votre suspension. Il semblerait que nous avons une urgence, donc nous allons suspendre quelques minutes, à votre demande, Mme la Présidente, et je continuerai après, quand on reviendra.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Le ministre est prêt à répondre à votre première question. Après, on suspendra.

M. Moreau: On suspendra après, ça ne me dérange pas.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Après, c'est ça, c'est ce que je viens de dire.

M. Ouellette: Donc, merci de me redonner la parole, Mme la Présidente. Donc, le 3 novembre, suite à la comparution de Mme la sous-ministre devant la Commission de l'administration publique, il y avait une demande de la Commission de l'administration de soumettre pour le 15 février des recommandations, c'est-à-dire une liste des indicateurs qui permettraient de suivre les actions concertées pour renforcer la lutte contre la collusion et la corruption.

Vous souviendrez, M. le ministre, que la session a repris forme en 2012, le 14 février, la journée de la Saint-Valentin, on s'en souvient tous; on a manqué une très belle occasion, mais on était très heureux de tous se retrouver pour le débat restreint. Et, dans le rapport de la Commission de l'administration publique, il faisait état que, le 15 février, la liste des indicateurs devait nous parvenir. Et j'avais mentionné à la Chambre, avec beaucoup de satisfaction, que le rapport était pour être produit le lendemain. Effectivement, le rapport a été produit le lendemain, 15 février.

J'ai trois questions, M. le ministre. Que vous m'indiquiez, suite au rapport Duchesneau, suite aux 16 recommandations et suite à l'annonce du 20 octobre 2011 par vous et la présidente du Conseil du trésor: qu'est-ce qui a changé, au jour le jour, au niveau du ministère des Transports? La deuxième question, au niveau de la liste des actions concertées pour renforcer la lutte contre la collusion et la corruption, 39 actions, mais il y en a 15 au ministère des Transports, 20 au Secrétariat du Conseil du trésor, cinq en actions conjointes. J'aimerais ça que vous nous actualisiez, M. le ministre, sur ces 39 actions, où est-ce qu'on en est, de façon à ce que les gens qui ont écouté le débat restreint, qui nous écoutent aujourd'hui, soient très actuels.

Et j'aurai peut-être une dernière petite question. Parce qu'on a beaucoup parlé des ingénieurs, qu'on voulait ramener l'expertise au ministère des Transports. Une question que je me fais régulièrement poser dans mon comté: Les ingénieurs, au privé, sont beaucoup mieux rémunérés que les ingénieurs au gouvernement. Comment nous allons faire pour ramener l'expertise au ministère des Transports?

C'est mes trois questions, M. le ministre, avec votre permission, Mme la Présidente.

● (17 heures) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Merci, Mme la Présidente. Vous voyez, avec un préambule semblable, les raisons pour lesquelles, quand on est ministre des Transports, on apprécie d'avoir un adjoint parlementaire qui est aussi dévoué que cela mais qui suit ses dossiers de façon absolument admirable et qui connaît bien l'évolution des dossiers en matière de transport malgré le fait qu'il cumule d'autres fonctions comme adjoint parlementaire de collègues qui occupent d'autres responsabilités. Je vais demander à la sous-ministre de répondre plus directement aux trois volets de la question, c'est-à-dire comment ça se passe au jour le jour, quelles sont les actions qui ont été prises et, particulièrement à l'égard de l'expertise, quels sont les gestes qui sont posés pour ramener l'expertise.

Mais vous me permettez quand même en préambule, M. le député de Chomedey, de rappeler le contexte du rapport Duchesneau duquel découlent les recommandations et donc les gestes qui ont été posés, qui ont été annoncés conjointement par la présidente du Conseil du trésor et moi-même à la suite de la publication du rapport Duchesneau.

Ce qui m'a frappé, et je l'ai dit ce matin en préambule, le ministère des Transports, c'est plus de 6 000... 6 200 personnes qui au quotidien font un travail remarquable, et ils le font de façon honorable. Et je me souviens très bien, dans la foulée du rapport Duchesneau, à quel point le ministère était vu comme un endroit assiégé notamment par les médias, par l'opinion publique, sur: Mon Dieu! mais qui est-ce qui travaille au ministère des Transports? Et, dans la foulée de ce que les médias ont fait pour s'emparer du rapport Duchesneau, de ce que ça a pu provoquer chez les employés du ministère des Transports comme réaction. Ces gens-là sont fiers du travail qu'ils font, à raison. Ils ont raison de l'être. Mais, quand vous entrez tous les jours dans un ministère qui est sous la loupe et la lorgnette des médias et que votre quotidien consiste à travailler au développement des actions du ministère des Transports, vous n'êtes pas nécessairement quelqu'un qui est habitué d'être dans l'oeil de la caméra et vous avez le droit d'être fier du travail que vous faites, particulièrement quand vous le faites bien, et les gens du ministère des Transports font bien leur travail.

Et je me souviens très bien du passage de M. Duchesneau à *Tout le monde en parle*, qui a expliqué sa sortie publique de la façon suivante, en disant ce qu'il entendait dans les médias à partir du moment où le rapport avait été coulé, ou, en fait, des parties du rapport avaient été coulées dans une version tronquée, comme vous l'exprimez si bien, c'est que ces gens-là étaient des gens qui n'étaient pas corrects, qui avaient des choses à se reprocher. Et M. Duchesneau lui-même, qui a été mandaté par notre gouvernement pour faire ce rapport-là, dit: Une des raisons pour lesquelles j'ai décidé de sortir publiquement, c'est pour défendre les hommes et les femmes qui travaillent au ministère des Transports du Québec. Ce n'est pas des méchants; ça a été, dans l'exécution de mes fonctions, des collaborateurs.

Et, moi, ce que j'ai vu depuis mon entrée en fonction comme ministre au ministère des Transports, c'est exactement ça: des collaborateurs, des gens qui sont là pour s'assurer que les décisions qui sont prises par le gouvernement sont mises en application. Et c'est dans ce contexte-là que j'étais très fier de dire à M. Duchesneau: Écoutez, venez voir ce qu'on est en train d'élaborer comme suites à donner au dossier. La sous-ministre et moi-même l'avons rencontré, je l'ai rencontré à deux reprises pour lui dire: Voici où on est rendus, est-ce que nous sommes dans la bonne direction? Et M. Duchesneau, lorsqu'il a pu le faire, estimait effectivement que les actions posées par le gouvernement pour donner suite à son rapport allaient tout à fait dans le sens des recommandations qu'il avait formulées.

Et c'est la raison pour laquelle je disais en préambule ce matin qu'on est heureux de dire que non seulement pour le rapport Duchesneau, mais aussi pour les 18 recommandations du rapport du Vérificateur général et celles qui ont été formulées par le premier ministre Johnson, Pierre Marc Johnson, dans le cadre du rapport sur l'effondrement du viaduc de la Concorde, que ces mesures-là sont toutes mises en application ou en voie de l'être.

Sur la question plus précise des trois éléments, je demanderais à Mme Savoie, qui est la sous-ministre, de vous expliquer plus en détail, point par point, quels sont les éléments qui sont susceptibles de répondre aux trois questions que vous avez posées.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Savoie.

Mme Savoie (Dominique): Mme la Présidente, ça me fait plaisir de répondre aux questions du député de Chomedey. Effectivement, il y a quatre axes sur lesquels on travaille de façon assidue depuis le mois d'octobre, et on touche aux 39 actions. Je vais les diviser par axes. En termes d'expertise, donc le rapatriement de l'expertise au sein du ministère, nous avons mis en place un processus important de recrutement. Depuis octobre, neuf concours d'ingénieur et trois concours de technicien en travaux publics ont été tenus. Nous avons maintenant en banque plus de 1 800 ingénieurs et 1 300 techniciens reconnus admissibles à des postes au ministère. Avant de faire des propositions d'embauche aux candidats, nous avons négocié, avec la collaboration étroite du Secrétariat du Conseil du trésor, des nouvelles conditions pour attirer et être plus compétitifs. Par exemple, lorsque les ingénieurs vont signer un nouveau contrat avec nous, une prime de signature — on pourrait l'appeler un boni à la signature — va être octroyée, de 8 % régressif sur trois ans, 8 % de plus qui va s'ajouter à leur rémunération.

Nous avons aussi la possibilité maintenant de majorer leurs horaires de travail à 40 heures lorsque nécessaire. Nous avons aussi la possibilité de reconnaître de façon entière et complète leurs expériences de travail. C'est des exemples

de mesures additionnelles qui ont été conduites avec le Trésor pour nous permettre d'être plus attractifs et compétitifs en matière d'embauche.

Nous avons aussi élaboré un plan très global d'attraction et de fidélisation du personnel pour éviter le départ des gens chez nous. Par exemple, les ingénieurs qui ont plus de 30 ans d'années d'expérience vont avoir aussi une prime de rétention pour leur permettre un transfert d'expertise auprès des clientèles plus jeunes du ministère. Nous avons un projet pilote d'intégration des ingénieurs récemment recrutés, en Mauricie, qui nous permet d'encadrer le transfert d'expertise, le coaching, pour justement bien les préparer à assumer leur nouveau rôle dans la gestion des projets au ministère des Transports. Ce sont quelques exemples en matière de rapatriement d'expertise. Nous allons aussi développer des pôles d'expertise en estimation en différents domaines.

En matière d'éthique, nous avons différentes directives qui ont été mises en place, notamment des volets de formation qui étaient introduits à la journée d'accueil des nouveaux employés. Nous avons déjà sensibilisé 247 personnes: 17 séances de formation sur les règles d'éthique ont été tenues pour joindre 250 employés, par exemple. Un avis écrit aussi a été envoyé aux employés du ministère qui quittent la fonction publique pour travailler à l'extérieur, pour leur rappeler qu'ils ne peuvent travailler dans des dossiers du ministère des Transports et que, s'ils travaillent dans un dossier du ministère des Transports, l'appel d'offres, la soumission va être automatiquement rejetée. Depuis janvier 2010, on avait déjà introduit une clause dans les ententes de préretraite, de retraite et de démission, à cet effet-là aussi. Du côté contractuel, nous avons, depuis... les contrats depuis le 3 février...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Savoie.

Mme Savoie (Dominique): Oui, excusez-moi.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il va falloir reprendre ça à l'autre bloc parce que le temps de ce bloc-là, il n'est pas... Avec l'accord du député, vous allez pouvoir continuer à parler un peu de ce sujet-là.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est une demande...

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): J'ai une demande de suspension. Cinq minutes, mais il faut reprendre notre temps.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): On va reprendre sur le temps du gouvernement. Cinq minutes de suspension sur le temps du gouvernement pour régler une urgence.

(Suspension de la séance à 17 h 8)

(Reprise à 17 h 16)

La Présidente (Mme L'Écuyer): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. Je vais vous informer de la répartition du temps jusqu'à 18 h 30. Le député de Gouin, de 17 h 15 à 17 h 40; le député de Mercier, de 17 h 40 à 17 h 58. Et nous reprendrons à 18 heures, le gouvernement, réparti entre... de 18 heures à 18 h 30, la répartition du temps à faire entre le gouvernement et l'opposition, et nous avons cinq minutes en moins, compte tenu de la pause, pour la partie gouvernementale. Ça vous va? Des commentaires ou ça va?

Des voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin, la parole est à vous.

M. Girard: Oui. Alors, je veux revenir sur le dossier du Train de l'Ouest et de la navette ferroviaire. Le ministre nous a dit tout à l'heure: La décision n'est pas prise, on attend les études, les études vont nous permettre de décider si on fait un ou deux projets. Pourtant, à la question 52, c'est écrit clairement: Le gouvernement du Québec a choisi de soutenir deux projets, il considère les deux projets comme étant prioritaires, distincts et complémentaires. Je suis allé voir dans le dictionnaire la définition de «distinct», M. le ministre.

M. Moreau: De «distinct»?

M. Girard: «Distinct», ça dit: «Qui est nettement séparé d'un autre.» Alors, comment pouvez-vous dire qu'il pourrait y avoir un seul projet, alors que vous dites clairement, à la question 52, qu'il va y avoir deux projets?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Parce qu'il pourrait s'avérer, Mme la Présidente, que, lorsque les études auront été complétées — elles nous seront remises à la fin de l'année — que le gouvernement en vienne à la conclusion que l'aéroport de Dorval puisse être bien servi par un train unique, qui serait le Train de l'Ouest, et avec un rabattement entre la gare et l'aérogare. Parce que le Train de l'Ouest s'arrête à la hauteur de l'échangeur Dorval, d'ailleurs, qui est un vaste chantier en construction où on fait un déplacement des voies et du Canadien National et du Canadien Pacifique vers le nord, si l'orientation est bonne, en fait, vers l'aéroport davantage pour les relocaliser plus près de l'emprise de l'aéroport, et il pourrait s'avérer que, lorsque l'ensemble des études seront connues, que l'on en vienne à la conclusion qu'il est plus simple, plus économique et plus pratique d'agir de cette façon-là.

Encore là, ce que l'on doit retenir, c'est que nous prendrons la décision finale lorsque l'ensemble des études seront connues, essentiellement. Il n'y a pas de magie derrière ça, il me semble que ça se comprend facilement. À partir du moment où le gouvernement demande des études, il est normal d'attendre les conclusions des études avant de prendre une décision finale. Alors, on est dans cet espace-temps-là.

● (17 h 20) ●

M. Girard: Dois-je comprendre, Mme la Présidente, que ce qui est écrit à la question 52 de Demandes de renseignements particuliers de l'opposition officielle est inexact et que je dois me fier à la dernière intervention du ministre? C'est ça, la version officielle du ministère?

M. Moreau: Ça fait partie de ce que j'appelais tantôt trancher le baloney mince. Il faut prendre les choses dans leur contexte.

M. Girard: O.K.

M. Moreau: Et le contexte global est le suivant: il y a eu 200 millions de réserves pour un projet de navette qui desservirait l'aéroport. Il y a des études additionnelles qui sont demandées pour voir de quelle façon, au plan de l'ingénierie, les travaux pourraient être réalisés à l'égard du Train de l'Ouest, et on attendra d'avoir ces conclusions-là avant de prendre une décision, étant entendu que l'engagement du gouvernement est ferme, et je l'ai réitéré aux maires de la banlieue ouest qui sont venus me rencontrer il y a deux semaines, à l'effet que nous entendons augmenter l'offre de transport dans le corridor de l'ouest. Un des éléments très structurants, d'ailleurs, de cette augmentation de l'offre de transport, c'est déjà les décisions qui ont été prises et les annonces qui ont été faites sur la modernisation, dans le secteur de Vaudreuil, de la ligne de Train de l'Ouest notamment pour l'automatisation des embranchements, qui permet d'augmenter déjà le nombre de trains qui circulent sur cette voie-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Je comprends donc des propos du ministre qu'il ne ferme pas la porte à l'idée de faire un seul projet qui intégrerait le Train de l'Ouest et la navette, comme nous l'avons demandé. C'est ce que je comprends des propos du ministre. Mais notre position, au fond, rejoint celle de l'ex-ministre des Transports, députée de Laviolette, qui disait — je la cite — lors d'une étude des crédits: «Ça ne prend pas deux infrastructures, à mon avis. Alors, je pense que, si on va [jusqu'à] l'aéroport, il faudra continuer pour desservir, parce que, premièrement, la rentabilité ne sera peut-être pas au rendez-vous, si on fait deux infrastructures en parallèle, donc.» Alors, je comprends que vous partagez le point de vue de la députée de Laviolette, ex-ministre des Transports, qui, lors de l'étude des crédits, parlait au nom de son ministère et exprimait son scepticisme à l'endroit de deux projets distincts?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Je comprends que le député de Gouin partage mon avis à l'effet que, lorsqu'on demande des études, il est logique et intelligent d'attendre la conclusion de ces études avant de prendre une décision finale, et je le remercie de partager ce point de vue.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Je comprends donc qu'il est prudent, avant de répondre à une question de l'opposition officielle, de ne pas indiquer qu'on considère deux projets comme étant prioritaires, distincts et complémentaires, alors que vous nous dites que le gouvernement réfléchit encore à l'idée de faire probablement un seul projet. C'est ce que je comprends des propos du ministre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Moi, ce que je comprends du député de Gouin, c'est que vous comprenez de mes propos que j'estime qu'il est plus prudent d'attendre la conclusion des études avant de prendre une décision, particulièrement quand on a eu l'intelligence de demander ces études-là afin de nous éclairer pour prendre les meilleures décisions. Et à cet égard-là je suis tout à fait d'accord avec vous sur la sagesse qui m'anime à l'égard des décisions qui auront à être prises.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Trouvez-vous que le ministre des Finances a eu la même sagesse en annonçant dans son budget qu'il était prêt à débloquer une somme de 200 millions pour la navette de l'aéroport de Montréal, alors qu'il avait entre les mains... alors que le gouvernement avait entre les mains une étude commandée en partie par votre ministère qui concluait que le meilleur scénario était de faire un seul projet au coût de 874 millions de dollars?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Effectivement, ce qu'il est important de mentionner, et je remercie le député de le souligner, c'est-à-dire la clairvoyance du ministre des Finances de notre gouvernement qui a cru bon de mettre de côté une réserve de 200 millions de dollars, jusqu'à ce que les études soient complétées, pour prendre la meilleure décision, et c'est une réserve qui a été mise de côté dans la perspective que le ministre des Finances, comme l'ensemble des membres de ce gouvernement, estime qu'il y a lieu de favoriser le transport collectif pour se rendre à l'aéroport, pour avoir des projets de développement qui sont intermodaux et pour nous assurer d'avoir une meilleure desserte pour les gens de l'ouest.

Alors, on a donc d'une part une réserve qui nous permettra d'agir le temps venu et d'avoir toutes les options ouvertes pour prendre les bonnes décisions lorsque les conclusions seront connues. Je remercie le député de Gouin de souligner la clairvoyance du ministre des Finances et de souscrire à l'idée du gouvernement qu'il est prudent d'attendre les conclusions d'une étude avant de prendre des décisions. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: À ce moment-là, pouvez-vous me dire, au moment où le ministre des Finances, dans le budget du mois de mars 2010 où il a annoncé qu'il y aurait une contribution de 200 millions de dollars pour une navette exclusive entre l'aéroport Trudeau et le centre-ville de Montréal, sur quelle étude s'est-il basé pour mettre ça dans le budget?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: En réalité, vous avez vanté il y a un moment sa clairvoyance justement parce que toutes les études n'étaient pas connues. Et ce que le ministre des Finances a fait, c'est une réserve qui nous permettra d'avoir toutes nos options sur la table au moment où la décision devra être prise, Mme la Présidente. Et en réalité le député sait qu'il y a une étude de Price Waterhouse — il aime ça la répéter — il comprend aussi qu'à la suite de cette étude-là on n'a pas encore toutes les données, puisque la prochaine étude, qui sera l'étude d'ingénierie sur la desserte, nous arrivera à la fin de l'année.

Alors, je le remercie infiniment de poser des questions, ça nous permet d'éclairer la population qui nous écoute sur le fait qu'avant de prendre des décisions on prend les mesures nécessaires en amont pour avoir toutes les options ouvertes lorsque le temps sera venu de prendre une décision. Je vous remercie.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Au moment où vous avez annoncé... où le député de Louis-Hébert a annoncé les études d'ingénierie, en février 2011, les études d'ingénierie portaient exclusivement sur le Train de l'Ouest. Est-ce qu'il y a eu un changement depuis? Pouvez-vous peut-être — ou le P.D.G. de l'AMT — m'expliquer la nature des études que vous allez... qui ont été annoncées par le député de Louis-Hébert? Quel est le mandat? Parce que j'ai lu le communiqué de presse, puis on ne fait nullement mention de la navette aéroportuaire. Ce n'est pas dans le communiqué, il n'y a aucune référence à ça. Est-ce que ça s'est ajouté en cours de route au mandat, puis on n'a pas été informés de ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Les études d'ingénierie que nous attendons, Mme la Présidente, nous permettront de voir les aspects plus techniques des modifications qui doivent ou qui pourraient être apportées de même que leur... en fait, que les options qui nous sont offertes pour la desserte du Train de l'Ouest. Essentiellement, c'est ça. Et c'est à la lumière de ces études-là qu'on sera en mesure de peser le pour et le contre et de prendre la meilleure décision.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Je comprends que, bon, visiblement il y a une confusion qu'entretient le ministre, mais c'est même exprimé dans les journaux. La semaine dernière, vous avez rencontré la coalition du Train de l'Ouest, et puis, le 4 avril, dans *La Presse*, on souligne que vous avez indiqué à la coalition que le coût du projet du Train de l'Ouest était maintenant rendu à 874 millions de dollars. Alors, comment vous expliquez cette augmentation soudaine des coûts, puisqu'au moment de l'annonce du 14 février 2011 le chiffre qui a été évoqué par votre prédécesseur était de 676 millions?

Alors, je vous offre trois options, M. le ministre: Ou bien vous vous êtes rallié à notre position de faire un seul projet au coût de 874 millions, ou bien il y a déjà un dépassement de coûts, ou bien vous vous êtes tout simplement trompé de tracé, vous avez fait une erreur auprès de *La Presse* et de la coalition du Train de l'Ouest.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Alors, l'option que je prendrai, malheureusement, n'est pas mise à ma disposition par le député de Gouin: c'est aucune de ces réponses. Le chiffre dont on a fait état dans le journal et le chiffre qui apparaît au PTI de l'AMT pour la réalisation de ce projet-là... et on ne peut pas parler de dépassement de coûts d'un projet lorsque la décision n'est pas encore prise, hein? Ça, c'est une technique vieille comme le monde, où on dit: Ah! bien, ça pourrait coûter tant, puis là à la fin, lorsque le projet est réalisé avec un dossier d'affaires final, on dit: Bien, il y a un écart entre les deux, donc il y a eu des dépassements de coûts.

Dépassement de coûts, essentiellement — puis la question est intéressante — les dépassements de coûts, c'est à partir du moment où un contrat est donné avec un coût qui est déterminé pour la réalisation d'un projet et le résultat de la compilation des factures finales. C'est ça, un dépassement de coûts. Vous êtes allé dans le dictionnaire tantôt pour voir une définition, vous irez voir...

Une voix: ...

M. Moreau: ...oui, vous irez voir ce qu'est une définition d'un dépassement de coûts, il y a des dictionnaires spécialisés dans le domaine. Ce n'est pas le jour où je me lève en pensant que ça pourrait coûter tant puis le jour où je me lève en pensant que j'ai dépensé tant. Il y a une relation dans le temps qui est plus précise que ça.

Une voix: ...

M. Moreau: Non, mais je vais conclure, je vais conclure, je vais vous laisser poser la question. Ce que je vous ai dit et que je vous réitère, c'est que la décision à cet égard-là n'est pas prise. Si on prenait, par exemple, la décision du Train de l'Ouest — vous connaissez bien Montréal — alors, si on prenait la décision d'avoir... si on avait la décision d'avoir une desserte unique, le Train de l'Ouest passe à un jet de pierre de l'aéroport et pourrait, par exemple, avoir une voie de desserte vers l'aéroport, il pourrait aussi s'avérer que, pour d'autres raisons qui seront expliquées au moment où la décision sera prise, il est plus utile d'avoir un lien direct aéroportuaire et un lien avec le Train de l'Ouest.

Mais, comme je vous dis, à l'heure actuelle, grâce à la clairvoyance, d'une part, du ministre des Finances qui a fait les réserves nécessaires et la sagesse et la prudence du gouvernement qui a commandé les études nécessaires au moment venu de prendre notre décision, nous aurons toutes les options ouvertes sur la table, étant entendu que dans tous les cas la décision qui sera prise ira dans le sens d'un accroissement du service pour la population de l'ouest de l'île de Montréal.

● (17 h 30) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: ...ma question était précise. Le bon...

M. Moreau: Ma réponse aussi, là.

M. Girard: Le 14 février... Oui, aussi claire que votre position sur le Train de l'Ouest puis la navette, c'était très clair. Alors, est-ce que... Le 14 février 2011, le député de Louis-Hébert a dit: Le coût du Train de l'Ouest, c'est 676 millions. Dans *La Presse*, le 4 avril, on parle de 874 millions. Quel est le bon chiffre, 676 ou 874?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Alors, voilà, ça, c'est une autre technique qu'on appelle la trappe. Vous savez, il y a la boîte, là, en défense, au hockey, on est dans les séries finales, alors ils sont dans la boîte, et la mise en échec se fait dans la boîte.

Une voix: ...

M. Moreau: Hein? Non, mais là cette trappe-là, c'est une qui est tellement grande qu'elle ne pourrait pas entrer dans la pièce ici.

Moi, je n'avancerai pas un chiffre définitif tant et aussi longtemps que la décision ne sera pas prise et que nous ne serons pas dans un dossier d'affaires final. C'est à ce moment-là que les chiffres sont pris, et c'est à partir de ça que l'exercice peut être jugé à savoir si, oui ou non, il y a des dépassements de coûts. Alors, merci beaucoup pour l'invitation, mais je vais la décliner pour l'instant, M. le député de Gouin.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: J'en prends bonne note, Mme la Présidente. Est-ce que le ministre pourrait m'indiquer il y a combien d'aéroports en Amérique du Nord qui ont des navettes aéroportuares qui ne sont pas intégrées au réseau de transport en commun local?

M. Moreau: Je pourrais vous citer le SkyTrain, à Vancouver, qui est une desserte directe entre l'aéroport de Vancouver et le centre-ville, qui est une desserte directe vers l'aéroport. Est-ce qu'il y en a d'autres? Très sincèrement, je ne pourrais pas répondre à votre question. Il faudrait faire l'analyse, et on peut le faire puis revenir, si vous le souhaitez.

M. Girard: Bien, ça me permettra de donner quelques informations. Dans le cas de Vancouver, il y a 16,2 millions de passagers par an qui l'utilisent. L'aéroport est à 18 kilomètres du centre-ville, avec un terminus de Canada Line, métro de surface, alors... et c'est intégré au réseau de transport au commun local, ce qui n'est pas le cas de votre projet de navette aéroportuaire. Portland aussi, vous m'en avez... vous êtes allé faire une visite à Portland. C'est 14,7 millions de passagers...

M. Moreau: ...ne suis pas allé à Portland une fois dans ma vie.

M. Girard: Excusez-moi, c'est parce que je me suis trompé de ville, sans doute. Vous avez parlé...

M. Moreau: Seattle. Seattle, c'est à... Seattle, alors, pour vous donner votre degré de précision, Seattle-Portland, c'est comme Montréal-Québec, à peu près. Alors, quand on est à Montréal, on ne voit pas Québec; quand on est à Québec, on ne voit pas Montréal. Quand on est à Seattle, on ne voit pas Portland et, quand on est à Portland, on ne voit pas Seattle.

Maintenant, pour le SkyTrain, j'y étais la semaine dernière. Quand vous dites que c'est intégré, c'est qu'en phase finale le SkyTrain arrive dans ce qu'eux appellent un «hub», c'est-à-dire un point de service, qui nous permet de se relier aux bateaux-taxis et aux autobus. Mais le SkyTrain lui-même, il passe du centre-ville de Vancouver et il se rend tout droit à l'aéroport.

Alors, la réponse à votre question, c'est: Est-ce qu'il y en a? Oui, il y en a au moins un, c'est l'aéroport de Vancouver. Est-ce que Vancouver est le seul exemple? La réponse, c'est: Je ne le sais pas parce que je n'ai pas fait l'inventaire de tous les aéroports au Canada ou en Amérique du Nord. Et la réponse ultime à votre question, c'est: Peu importe ce qui se fait ailleurs, ce qui est important, c'est de voir ce que nous, on est en mesure de faire qui est susceptible d'améliorer la desserte et d'avoir le meilleur rapport qualité-prix. C'est ça essentiellement.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Alors, des villes comme Chicago, comme New York, comme Toronto ne sont pas allées de l'avant parce qu'ils doutaient de la rentabilité de projets. Mais nous, à Montréal, avec moins de population, on rentabiliserait une navette aéroportuaire pas intégrée au réseau de transport en commun!

Alors, pouvez-vous m'expliquer comment nous, on pourrait réaliser cet exploit-là, surtout que l'achalandage prévu par ADM est de 3,4 millions de passagers par an? Ça, c'est une part de marché à 28 %. Si vous la comparez à Vancouver, la part de marché, c'est 5 %, Portland, c'est 6 %, et Minneapolis. Croyez-vous vraiment à ça, qu'à Montréal, si on a une navette aéroportuaire qui fait le lien directement entre l'aéroport et le centre-ville, on va avoir une part de marché à 28 %? Croyez-vous vraiment à ça, M. le ministre?

M. Moreau: Ce que je crois vraiment, je suis heureux que vous vous référiez aux bonnes pratiques, par exemple, de New York, parce que je vous entends soulever des doutes et des craintes dans la population sur l'utilisation du tunnel Mont-Royal, alors qu'à New York on utilise des tunnels qui sont trois fois moins larges pour passer 1 200 trains dans une journée. Si vous estimez que les mesures mises en place par New York pour la desserte de son aéroport sont des bonnes mesures, pourquoi estimeriez-vous qu'à Montréal, en s'inspirant, à moins grande échelle, de ce qui se fait à New York, par exemple, dans le cas du tunnel Mont-Royal, ce ne serait pas un bon exemple?

Une voix: ...

M. Moreau: Non. Non, mais c'est pour vous dire que vous ne pouvez pas prendre un exemple quand ça fait votre bonheur puis rejeter l'exercice quand ça ne fait pas votre bonheur. Nous, ce qu'on a dit à l'égard de la desserte de l'aéroport et de l'ouest, c'est que les décisions seront prises lorsque nous aurons les études en main, ce qui m'apparaît être, compte tenu de l'anticipation et des conditions qui sont mises en place par la vision du ministre des Finances et par la sagesse que nous avons eue en demandant les études, être la meilleure situation, alors que toutes nos options seront ouvertes pour voir quelle est la meilleure façon de desservir ces gens-là. Mais, dans un cas comme dans l'autre, ce qu'on va faire, c'est qu'on va faire ce qu'on a fait de mieux depuis 2006 avec la nouvelle politique sur le transport collectif: c'est d'accroître l'offre de transport collectif pour les résidents de l'ouest de l'île de Montréal.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: J'inviterais le ministre à prendre le document que je lui ai fait parvenir tout à l'heure, qui a été déposé par son collègue député de Louis-Hébert l'an dernier, lors de l'étude des crédits, à prendre la page 22 du document. Est-ce qu'il est exact que l'étude de Price Waterhouse a étudié quatre scénarios?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

(Consultation)

M. Moreau: ...ce que je vois sur ce qui s'appelle Tableau récapitulatif, c'est ce que vous avez à la page 22. C'est ça?

Une voix: ...

M. Moreau: Exact.

M. Girard: Donc, il y a eu l'étude, donc, Price Waterhouse, vous confirmez, qui a étudié différents scénarios. Est-ce que vous convenez aussi que dans cette étude on indique qu'au niveau des bénéfices-coûts... on indique que la proposition qui est la moins rentable en termes de bénéfice-coût, c'est celle de l'aéroport de Montréal seulement, dans l'étude de Price Waterhouse, page 22?

(Consultation)

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Dans cette page-là, oui, c'est ce que ça dit.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: J'aimerais juste comprendre. Il y a eu donc une étude, hein, où on voit les...

M. Moreau: Bien là...

M. Girard: On voit quatre...

M. Moreau: ...il y avait une étude.

M. Girard: Parfait.

M. Moreau: Vous nous en parlez depuis le début de votre intervention sur ce point-là. La réponse, c'est: Oui, il y a eu une étude.

M. Girard: Alors, dans ce contexte-là, sur quels critères, sur quelles études le ministre a décidé d'accorder — ministre des Finances — 200 millions de dollars, alors qu'il y a une étude qui vient de lui dire noir sur blanc que la meilleure option, ce n'est pas celle-là?

M. Moreau: ...alors là, encore une fois, c'est votre technique d'essayer de trancher les choses sans tenir compte... sans tenir compte...

Une voix: ...

M. Moreau: J'ai entendu votre question. Je vous demande juste d'écouter ma réponse. C'est ce qui vous permet de vous rapprocher tellement d'un point que vous perdez le contexte global. Ce que je vous dis essentiellement, c'est que nous avons mis en place les meilleures conditions pour avoir toutes les options ouvertes le jour où le gouvernement aura à prendre une décision dans ce dossier-là. Et, très sincèrement, le fait d'avoir des études, ça nous permettra de prendre la meilleure décision. Alors, ne présentez pas ça comme un scénario catastrophe, la décision n'est pas prise. Alors, comme la décision n'est pas prise parce que les études ne sont pas encore révélées, ça nous permet d'avoir sur la table un scénario où on a trois possibilités: soit d'aller avec une navette pour desservir l'aéroport, soit d'aller avec le Train de l'Ouest, soit d'avoir un Train de l'Ouest qui dessert l'ouest et une navette qui dessert l'aéroport.

Alors, écoutez, à ce moment-là, quand vous avez toutes vos options sur la table, que la décision n'est pas prise et que vous avez commandé des études en vue de prendre la meilleure décision, j'estime sincèrement que vous faites preuve de prudence et de bonne gestion des deniers publics jusqu'à ce que vous ayez pris votre décision. Puis, lorsque vous aurez pris votre décision, bien vous allez l'expliquer en fonction des études qui existent et de ce qui vous a conduit à des critères que vous avez considérés pour prendre votre décision. Honnêtement, on peut bien parler d'une décision à venir tout l'après-midi, ici, on est là pour rendre compte des crédits. Alors, ici, là, il n'y a pas de somme d'engagée. Il y a des sommes réservées dans un budget, et on est en attente pour prendre les décisions additionnelles.

● (17 h 40) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin, il vous reste 1 min 30 s.

M. Girard: On laissera les citoyens qui ont écouté notre échange cet après-midi juger. Et j'ai donc une question...

M. Moreau: M. le député de Gouin, vous et moi, on est condamnés à laisser les gens qui nous écoutent juger.

M. Girard: Exactement, voilà. Alors...

M. Moreau: Alors, pas juste cet après-midi, à la journée longue, 24 heures par jour, pendant notre mandat.

M. Girard: Exactement, vous avez raison. Alors, je veux revenir sur un article qui a été publié sur un viaduc en construction qui serait trop étroit, dans *La Presse*, cette semaine. Sans doute que les gens de l'AMT ont pu le consulter, où

il y a des gens qui remettaient en cause qu'il y avait un viaduc ferroviaire en construction dans l'arrondissement, là, Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, qui pourrait être remis en chantier dans cinq ans ou dix ans parce qu'il ne compte pas assez de voies ferrées pour accueillir le Train de l'Ouest. Est-ce que le ministre pourrait m'apporter des précisions là-dessus? Et je sais qu'il y a des inquiétudes de la part de certains conseillers municipaux à l'Hôtel de Ville de Montréal. Pourriez-vous me donner des précisions à ce sujet?

M. Moreau: Oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Très brièvement, M. le ministre.

M. Moreau: Pardon?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Très brièvement. Il reste peu de temps.

M. Moreau: Bon, bien écoutez, je vais donner la réponse que je peux donner dans le temps que j'ai. Alors, la structure qui est concernée par l'article — vous faites référence à l'article de *La Presse* — cette structure-là est la propriété du Canadien Pacifique et permet aux voies ferroviaires de passer au-dessus du boulevard municipal Décarie, non pas de l'autoroute Décarie, à proximité du Centre universitaire de santé McGill. À l'heure actuelle, les travaux qui sont faits sur ce viaduc-là seraient faits par la ville de Montréal, et, très sincèrement, la nature exacte des travaux qui sont exécutés, là, je n'ai pas l'information sur la nature exacte des travaux qui sont exécutés. Cependant, l'AMT souligne qu'il est prématuré d'élargir cette structure-là pour accommoder une voie additionnelle, compte tenu que les études en cours sur les besoins d'une quatrième voie ne sont pas terminées. Et, si besoin était d'avoir une quatrième voie, bien la structure pourrait être modifiée en conséquence.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...M. le ministre. Je cède maintenant la parole au député de Mercier. M. le député de Mercier, vous avez 18 minutes.

M. Khadir: 18 minutes. Bonsoir, Mme la Présidente, merci. Bonsoir, chers collègues. Donc, M. le ministre, vous faites preuve vraiment d'une belle ironie. Est-ce que c'est par pure ironie aussi que vous portez une belle cravate rouge ou c'est par solidarité avec le mouvement étudiant?

M. Moreau: Est-ce que c'est le genre de question qu'il veut me poser? S'il veut me parler de ma cravate, Mme la Présidente, je lui...

M. Khadir: Bien, vous êtes autorisé à répondre.

M. Moreau: Oui, oui, écoutez, très sincèrement, en matière de choix vestimentaire, je n'ai pas eu l'habitude de me référer à...

M. Khadir: Donc, ce n'est pas par solidarité. Non, mais c'est parce que j'en porte une, moi...

M. Moreau: ...de me référer à vous pour savoir ce que je devais porter dans une journée.

M. Khadir: Non, mais je voulais comprendre...

M. Moreau: Je prends les décisions autonome le matin...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Mercier, est-ce qu'on peut revenir à vos questions sur les crédits, s'il vous plaît?

M. Khadir: Bien sûr, bien sûr. Non, non, mais je ne veux pas perdre...

M. Moreau: Est-ce que vous avez quelque chose contre ma cravate?

M. Khadir: ...faire perdre le sens de l'humour déployé par notre ministre à l'endroit de mon collègue, là. On en a tous bénéficié...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...

M. Khadir: ...moi, j'ai ri. Ça s'amuse comme larrons en foire. On peut...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de...

M. Khadir: ...on peut parler plus sérieusement. Donc, j'estime que j'ai droit à des réponses sérieuses, cette fois-ci.

M. Moreau: Bien, vous avez... Pour avoir des réponses sérieuses, il faut encore que vos questions soient sérieuses...

M. Khadir: Question 8, M. le ministre.

M. Moreau: ...et vous arrivez dans un contexte où...

M. Khadir: Question 8.

M. Moreau: ...les travaux de cette commission me semblaient se passer dans un climat qui est tout à fait correct...

M. Khadir: Bien oui, je ne voulais pas...

M. Moreau: ...alors que le député de Gouin pose des questions qui sont tout à fait correctes et auxquelles je réponds.

M. Khadir: D'accord.

M. Moreau: Maintenant, lorsque vous arrivez avec une attitude semblable à la vôtre, qui ne s'apparente pas tellement à l'ironie, comme, par exemple, à une situation qui est peu respectueuse à l'égard de vos collègues, que ce soit moi ou les autres, je pense que...

M. Khadir: ...de vos réponses à mon collègue m'a choqué.

M. Moreau: ...je pense que vous vous attirez un climat de collaboration qui risque d'être très réduit.

M. Khadir: M. le ministre, je ne voudrais pas...

M. Moreau: Et, comme le disait le député de Gouin, les gens qui nous écoutent apprécieront.

M. Khadir: Très bien. Alors, M. le ministre, ne vous choquez pas. Cependant, la légèreté de certaines réponses m'a choqué. Maintenant, parce que vous avez fait preuve...

M. Moreau: Je ne me choque pas, mais ne cherchez pas à y parvenir, vous pourriez réussir.

M. Khadir: Question 8, M. le ministre, question 8 des questions qui vous ont été posées par mon collègue. Vous avez fourni un document dans lequel on regarde les différents projets routiers en 2011-2012. Si je ne me trompe pas, c'est le prolongement de la 138 qui dispose de plus gros budgets, est-ce que je me trompe?

M. Moreau: Je n'ai aucune idée de ce à quoi vous faites référence.

Une voix: ...

M. Khadir: Les questions particulières.

Des voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous êtes prêts?

M. Khadir: 315 millions, je crois? 228 millions, je veux dire. 230 millions.

M. Moreau: Alors, pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, la question 8 se lisait ainsi: Quelle est la liste des travaux effectués, les montants accordés et le détail de ceux qui ont été réalisés depuis 2002 en prévision pour 2012-2013, ventilés par année, pour un certain nombre de routes, l'autoroute 20, l'autoroute 15, l'autoroute 50, l'autoroute 55...

M. Khadir: Non, mais ce n'est pas nécessaire d'aller dans le détail. Est-ce que vous êtes d'accord que c'est la route 138 qui est le plus gros projet?

M. Moreau: Un instant. Vous pouvez décider de vos questions, là, mais vous ne déciderez pas...

M. Khadir: Parce que j'ai peu de temps, Mme la Présidente.

M. Moreau: Vous pouvez décider de vos questions, mais vous ne déciderez certainement pas de mes réponses.

M. Khadir: Là, c'est parce que le ministre fait preuve de mauvaise foi. Il est en train de tout me lire un à un toute la liste dans le tableau. Franchement...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Mercier, vous savez qu'on ne peut discuter de la réponse. Vous êtes obligé d'accepter la réponse que le ministre veut bien faire. Merci.

M. Khadir: Ma seule question...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Monsieur...

M. Khadir: Je ne lui demande pas... Ma question, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Bien, continuez, il ne répondra pas.

M. Khadir: ...n'était pas de me lister les projets, de me dire s'il est d'accord que la route 138, c'est le projet le plus coûteux.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: La route 138 est un projet dont les prévisions pour 2011-2012 sont évaluées à 228 100 901 \$.

M. Khadir: C'est le plus coûteux de tout le tableau que vous nous avez fourni. Moi, ce projet-là m'inquiète. Je vais vous dire pourquoi. Je vais voir si, de votre côté, il y a des raisons, des motifs à inquiétude. Le prolongement de la 138, c'est pour désenclaver des municipalités de la Basse-Côte-Nord, projet louable qu'on appuie, 100 %. Le projet commence en 2006 avec un budget de 100 millions étalé sur 10 ans. En 2010, on se rend compte qu'après quatre ans on a entamé 25 millions de dollars, mais à peine 10 kilomètres de route ont été construits. D'accord? Chaque kilomètre a coûté à peu près, donc, 2 millions de dollars, un peu plus.

Le 31 mars 2011, M. le ministre, le gouvernement a annoncé une rallonge de 122 millions de dollars dans le Plan Nord, d'accord? Au total, donc, actuellement, c'est 228 millions. Ce projet est actuellement géré par la corporation Pakatan Meskanau de la Grande Séduction. D'accord? Le conseil d'administration de la corporation est formé par des élus municipaux qui sont directement touchés par le projet, des gens sans doute très bien intentionnés mais qui ne connaissent pas nécessairement le domaine de la construction. D'accord? Ce n'est pas des gestionnaires de construction, c'est des élus municipaux, une corporation.

Jusqu'à récemment, l'adresse de la corporation, qui gère, je le rappelle aux députés, 230 millions de dollars d'argent public, l'adresse, donc, était à Saint-Romuald, sur la Rive-Sud de Québec; pas sur la Basse-Côte-Nord, sur la Rive-Sud de Québec. Aujourd'hui, l'adresse administrative a déménagé à Sherbrooke, selon les registres que nous avons. Mon équipe a vérifié. La corporation a une directrice générale qui se nomme Mme Monica Collier, habitant anciennement à Saint-Romuald, maintenant déménagée à Sherbrooke, à la même adresse que la corporation. Donc, la corporation est à son adresse, la corporation a changé d'adresse avec Mme Collier. D'après nos recherches, Mme Collier ne dispose pas de compétence en génie, en construction de routes ou autres, elle serait une adjointe administrative dans sa vie professionnelle.

Comme le démontre la documentation du service d'appel que j'ai à ma disposition, les services d'appels d'offres publics, d'accord, qui sont disponibles à tout le monde, ce sont des firmes de génie qui gèrent les appels d'offres. J'ai des appels d'offres gérés par Axor, par Roche — je peux fournir les documents — et par Genivar. Ce sont aussi les mêmes firmes qui font la relation publique dans le cadre de ce projet-là. Si je me fie aux articles, que je pourrais vous soumettre, on pourrait faire des... Donc, finalement les appels d'offres, les devis, les contrats de surveillance, les extras, tout ça, là, c'est directement, actuellement, géré par des firmes de génie-conseil.

Nous, on a essayé d'avoir de la documentation concernant cette gestion pour le prolongement de la 138, mais la corporation, qui échappe à la loi d'accès à l'information, refuse de nous les fournir. Mais je pense que M. le ministre va convenir qu'on a le droit de savoir, 230 millions d'argent du public, comment c'est géré, où on en est rendu. Est-ce que vous pourriez, M. le ministre, nous fournir un peu de détails sur les dépenses, où est-ce qu'on en est rendu, les contrats qui ont été octroyés dans ce projet-là, à quelles firmes, qui travaille sur ces chantiers actuellement outre les trois firmes que je vous ai nommées? J'ai parlé de Roche, qui est sous enquête publique actuellement, comme vous le savez, dans d'autres contextes; Axor a connu un certain nombre de problèmes avec la DGEQ pour financement illégal du parti. Donc, ça nous inquiète.

● (17 h 50) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Mercier, je vais vous demander d'être prudent.

M. Khadir: Ça nous inquiète.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...d'être prudent, M. le député de Mercier.

M. Khadir: J'aimerais savoir si le ministre peut me répondre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre. Oui, M. le... question de règlement.

M. Ouellette: Parce qu'effectivement, Mme la Présidente, ce n'est pas Roche qui est sous enquête publique. Il y a deux personnes qui travaillent pour cette entreprise...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le député.

M. Ouellette: ...qui sont sous enquête, ce n'est pas la compagnie.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vais réitérer de nouveau d'être très prudents avec ce qui se passe. M. le ministre.

M. Moreau: De façon générale, Mme la Présidente, les gens qui nous écoutent savent très bien que les généralités ou les éléments qui sont soulevés par le député de Mercier, particulièrement sur la façon dont les contrats sont octroyés, que ces contrats-là seraient octroyés par des firmes de génie-conseil à des firmes de génie-conseil, ça relève totalement de l'irréalisme. Ça n'a rien à voir avec la réalité. Ce n'est pas la façon de procéder du ministère des Transports.

J'ai indiqué — malheureusement, le député n'était pas présent à nos travaux — que le ministère des Transports a été l'objet de trois rapports d'expertise indépendante qui ont recommandé, à elles trois, 80 recommandations. Ces 80 recommandations ont été mises en application particulièrement dans le secteur de l'octroi des contrats. Le contrat particulier de la route 138 auquel réfère le député de Mercier relève du ministre délégué des Transports, mon collègue. Et, en ce qui concerne ces contrats-là, comme tous les autres contrats de cette nature-là, ces contrats-là sont octroyés après appels d'offres publics auprès de soumissionnaires, et ils sont accordés au soumissionnaire qui présente la soumission la plus avantageuse, essentiellement.

Alors, le fait que des gens déménagent d'une ville à l'autre n'a rien à voir avec les critères qui sont pris en compte par le ministère des Transports pour l'octroi des contrats. Et les contrats qui sont octroyés, ils sont faits dans la plus grande transparence, puisqu'ils sont affichés sur le site Internet du ministère des Transports.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Mercier.

M. Khadir: Oui, est-ce qu'à ce moment-là, si c'est le ministère qui le gère, est-ce que vous pouvez me dire où est-ce qu'on en est, à combien de kilomètres? Combien ça coûte, le kilomètre construit, actuellement?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Je vais demander au sous-ministre adjoint responsable de l'Est du Québec, M. Caron, de répondre à cette question.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Caron.

M. Caron (André): Bonjour, Mme la Présidente. D'abord, dans les chiffres que vous mentionnez, il y a deux éléments. Les prévisions qui sont mentionnées ne concernent pas uniquement Patakan, mais concernent une entente que nous avons avec la communauté innue de Natashquan, qui fait le prolongement de la route. On a donc convenu déjà, depuis plusieurs années, une entente avec la communauté innue de Natashquan pour réaliser un tronçon de prolongement, et, cette année, il y a une nouvelle entente qui a été faite qui concerne la construction d'un pont. Donc, les modalités d'entente avec les communautés qui existent déjà depuis un certain temps... donc, il y a une partie du budget qui est rattachée à ça. Concernant...

M. Khadir: ...préciser aussi qui gère le 228 millions actuellement.

M. Caron (André): Le 228 millions est géré par le ministère des Transports selon une entente qui a été conclue avec Natashquan, avec des évaluations qui ont été faites par le ministère des Transports, par des firmes dont le contrat a été octroyé par le ministère des Transports. La réalisation des travaux est faite par une entreprise qui a été formée par la communauté autochtone de Natashquan pour ce qui est de cette partie-là, une entreprise qui s'appelle Atik, qui appartient à 51 % à la communauté de Natashquan. Ces modalités de fonctionnement là existent déjà.

En ce qui a trait à Patakan, le budget qui a été fait, ils ont donné des contrats à des firmes selon l'appel d'offres public. L'élaboration des plans et devis sont faits par ces firmes. Dans ce cas-là comme dans d'autres, la supervision, la facturation est assumée par le ministère des Transports. Et, quand il y a eu des travaux, les travaux sont faits par un appel d'offres public. Et vous devez comprendre qu'on parle ici d'une région isolée. Les travaux se font entre... dans le secteur de La Tabatière, qui n'est pas ... qui est complètement isolé, donc évidemment il y a des modalités particulières. Les gens sont régis de cette façon-là. Donc, que l'administration puisse être faite selon quelqu'un qui peut être dans un autre endroit, c'est possible.

M. Khadir: Pour mieux comprendre: ça fait six ans que ça a commencé...

M. Caron (André): Oui.

M. Khadir: ...il y a quand même des budgets importants.

M. Caron (André): Oui.

M. Khadir: On est rendus de combien de kilomètres, M. le sous-ministre?

M. Caron (André): Bien, il faudrait... Je vais vous donner les éléments. On pourra vous revenir ultérieurement. Il y avait, dans les budgets qui ont été dépensés, là... parce que ce à quoi vous faites référence, sur le 122 millions, c'est

une prévision. Donc, c'est des argents qui ont été dégagés dans le cadre du Plan Nord pour éventuellement réaliser ces travaux-là. On pourrait vous revenir de façon spécifique, quels ont été les argents qui ont été dépensés, évidemment les montants qui correspondent. À l'intérieur de ça, la première chose à faire dans le cadre des projets, évidemment, c'est de réaliser les plans et devis. À l'intérieur de ça, on pourra vous donner les éléments en appel d'offres. Je pense que vous êtes en mesure de comprendre que faire des travaux à La Tabatière, c'est très différent quand on n'est pas en excès, donc, mais ces éléments d'information là pourront être fournis.

M. Khadir: Est-ce que vous confirmez quand même qu'une bonne partie du budget de ce financement actuellement est géré par Pakatan?

M. Caron (André): Effectivement. Il y a eu un...

M. Khadir: Quelle partie? Quel pourcentage du...

M. Caron (André): Il y a eu une entente qui a été signée par le gouvernement avec l'ensemble des communautés représentées par les maires de la Basse-Côte-Nord, les représentants des communautés autochtones. Il y a eu un montant, sur une période de 10 ans, qui est de l'ordre de 100 millions, et donc ce qui est dépensé, selon un horizon, à peu près, là, plus ou moins 10 millions par année.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Mercier.

M. Khadir: Sachant ce que vous savez maintenant de certaines pratiques dans le milieu de la construction, le fait qu'il y a autant d'argent aux mains d'une corporation qui ne se trouve même pas à proximité — M. le sous-ministre l'a admis — mais qui est à Sherbrooke actuellement, gérée... dont la directrice générale est une dame qui est adjointe administrative, est-ce que ça vous inquiète? Est-ce que ça fait partie de la sagesse et de la clairvoyance dont M. le ministre voulait faire preuve?

M. Caron (André): Mme la Présidente, je tiens à préciser que le président de Pakatan est le maire de La Tabatière, qui réside à La Tabatière. Donc, les représentants, le conseil d'administration est formé de maires de la Basse-Côte-Nord, de représentants des communautés autochtones qui sont sur la Basse-Côte-Nord.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Mercier.

M. Khadir: Bien, la directrice générale est quand même Mme Collier.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Mercier.

M. Khadir: Oui. C'est terminé?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Non, il vous reste trois minutes.

M. Khadir: Très bien. La directrice générale de Pakatan est Mme Collier. Elle réside à Sherbrooke actuellement, d'accord? Donc, je comprends que le conseil d'administration est formé par les maires dont vous m'avez parlé, mais les opérations sont menées actuellement, d'après nos informations, par des firmes de génie-conseil de A à Z, et le 100 millions, et le...

Une voix: ...

M. Khadir: Bien oui, ça a été... les contrats ont été octroyés à tous les... M. le sous-ministre l'a dit lui-même, il y a eu... comme ça se fait, les devis, les contrats, la facturation sont faits par les firmes de génie-conseil.

Maintenant, vous pouvez peut-être ne pas être en mesure de me donner toutes les informations, mais dites-moi quand est-ce qu'on pourrait obtenir ces informations, dans les prochaines jours, parce que je pense que le public est en droit de savoir.

M. Moreau: C'est assez...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: O.K. Alors, le montant de 228 millions dont il est question ici, c'est pour la route 138, sur l'ensemble de son parcours sur les territoires de la province de Québec, non seulement sur la Basse-Côte-Nord, mais également en bordure du pont Mercier, qui est dans la région de Montréal. Est-ce que vous estimez que le fait que la directrice générale de Pakatan, le fait qu'elle habite à Sherbrooke la disqualifie pour faire quoi que ce soit en raison de son lieu de domicile? Ce n'est pas comme ça que les contrats fonctionnent au gouvernement et au ministère des Transports. Essentiellement, ce que vous essayez de faire, là, c'est de faire une espèce de petite démagogie sur le fait qu'une personne réside à Sherbrooke, alors que le président de Pakatan...

M. Khadir: Point d'ordre, Mme la Présidente. Point d'ordre. Point d'ordre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Point d'ordre.

M. Moreau: Qu'est-ce que j'ai...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Point d'ordre.

M. Khadir: M. le ministre est en train de m'imputer des motifs.

M. Moreau: Non, non, je qualifie exactement ce que vous êtes en train de faire.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Mercier.

M. Khadir: Mais non, j'ai posé des questions.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...on va laisser le ministre répondre.

M. Moreau: C'est de la démagogie pure et simple.

M. Khadir: Comment ça? J'ai posé des questions.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Continuez, le temps va être écoulé.

M. Khadir: Vous êtes incapable de répondre aux questions. Combien de kilomètres, combien de millions de dollars entre les mains de Pakatan? Puis vous m'imputez des motifs.

M. Moreau: Alors, ce que vous faites, c'est la ligne droite de ce que vous avez l'habitude de faire, c'est-à-dire imputer à des gens des raisons ou des motifs, alors qu'ils ne sont pas là pour répondre à vos questions. Je vous ai... Je viens de vous dire que le 228 millions, c'est sur l'ensemble de la route 138. Savez-vous c'est quoi, le parcours de la route 138, au Québec? Est-ce que vous l'avez déjà faite, la route 138, au Québec?

M. Khadir: Alors, dites-moi, M. le ministre: combien d'argent entre les mains de Pakatan?

M. Moreau: Alors, dans mon comté, là, la route 138... dans mon comté, la route 138 passe à Châteauguay. Le 228 millions, c'est ce qui est dépensé par le ministère des Transports sur l'ensemble du parcours de la route 138, qui est une des plus longues au Québec. Alors, n'essayez pas, dans les questions que vous posez, de laisser entendre que des firmes d'ingénieurs, avec des gens à Sherbrooke, viennent essayer de contrôler ce qui se passe sur la route 138. Ça relève du surréalisme, ce que vous êtes en train de faire là...

● (18 heures) ●

M. Khadir: C'est les contrats.

M. Moreau: ...mais je sais que c'est dans la ligne droite de ce que vous aimez faire à la journée longue. Alors, si vous voulez continuer à utiliser le 30 secondes qui vous reste à continuer à faire ça, faites-le. En ce qui me concerne, les réponses vous ont été données. Je vous remercie beaucoup.

M. Khadir: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...M. le ministre.

M. Khadir: ...le 30 mai 2011, c'est un communiqué de presse du gouvernement du Québec qui annonce 122 millions supplémentaires pour le prolongement de la route 138 en Basse-Côte-Nord. Alors, M. le ministre, vous essayez de faire croire aux gens que ce n'est pas le cas. Il y a au moins 138 millions pour cette portion-là. Je vous ai demandé quel montant de ça est à la disposition des firmes de génie-conseil qui sont en train de mener ces travaux-là. C'est tout. Je n'ai pas imputé de motif aux firmes de génie-conseil, j'ai dit: Est-ce que vous...

M. Moreau: Alors...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Une seconde.

M. Khadir: ...par clairvoyance, vous voyez un objet d'inquiétude et voudriez savoir plus sur ce qui se passe?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Mercier, il vous reste 30 secondes.

M. Moreau: S'il était aussi intéressé par les réponses que par ses questions, il nous laisserait répondre, ce qu'il ne fait pas, puisque ça démontre très bien à tous ceux qui nous écoutent que ce que le député de Mercier est intéressé à faire dans cette commission, c'est de faire un discours qui ne relève pas des crédits mais qui relève de sa ligne de pensée, et que, quelles que soient les réponses qui lui seront données, il n'en sera jamais satisfait. Alors, à cet égard-là...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre.

M. Moreau: ...on ne peut pas participer à un exercice avec quelqu'un qui ne veut pas s'y prêter, Mme la Présidente. Et je pense que, depuis le début des travaux, tous les gens qui m'accompagnent, au ministère des Transports, ont montré leur bonne foi dans l'intention de répondre aux questions qui ont été posées de façon civilisée, de façon intègre et dans le respect des règles parlementaires. Et on va se tenir à ça. On va répondre aux questions lorsqu'elles seront posées de façon civilisée, cohérente et dans le respect des règles parlementaires.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre...

M. Khadir: ...de bonne foi, il faut répondre de bonne foi...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Mercier, votre temps est fini. Je cède la parole au député...

M. Khadir: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je cède la parole au député de Chomedey. Excusez, je cède la parole au député de Chomedey pour les 10 prochaines minutes.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): 15 minutes, je m'excuse, 15 minutes. Allez-y.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Nous en étions, M. le ministre, avec votre sous-ministre, Mme Savoie, qui avait commencé, lors de...

M. Moreau: ...alors que le climat était beaucoup plus serein qu'il n'a été au cours des dernières minutes. Je le déplore très sincèrement. Je vous le dis honnêtement, puis je regrette d'empiéter sur votre question, je trouve que c'est le genre d'attitude qui ne fait pas avancer le débat public d'un iota. Je trouve que c'est une attitude qui est irrespectueuse, je trouve que c'est une attitude qui ne cherche pas à obtenir les informations, mais c'est une attitude qui essaie de faire une démonstration d'une opinion que l'on voudrait imposer aux gens. Vous savez, ceux qui ont des opinions, là, qui sont meilleures que toutes celles des autres, que toutes celles des autres...

M. Khadir: J'ai posé des questions, vous n'êtes pas capable de répondre.

M. Moreau: ...c'est des gens qui sont inquiétants.

M. Khadir: Vous n'avez pas été capable de répondre.

M. Moreau: Moi, là, quelqu'un qui détient paisiblement la vérité, Mme la Présidente, c'est quelqu'un dont on doit se méfier, essentiellement.

M. Khadir: J'ai posé des questions.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Excusez, M. le député de Mercier, M. le ministre, le temps est écoulé.

M. Khadir: Vous n'avez pas été capable de répondre à mes questions. Vous détournez et vous me faites un procès d'intention.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Mercier!

M. Khadir: J'ai posé des questions bien précises...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Excusez, M. le député de Mercier! M. le ministre, le temps est écoulé. M. le député de Mercier! M. le député de Mercier!

M. Khadir: Vous permettez au ministre de me faire un procès d'intention.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Non, je viens de lui dire que son temps des terminé.

M. Khadir: Je lui ai posé des questions très précises, il est incapable...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre...

M. Khadir: Il a induit la commission en erreur en disant que les 238 millions, c'était pour tout le projet de Montréal...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vous demande de retirer vos paroles, M. le ministre... M. le député de Mercier. M. le député de Mercier, je demande de retirer vos paroles.

M. Khadir: Non, mais je n'accepterai pas qu'on fasse le procès de mes questions alors que j'ai posé des questions très claires auxquelles le ministre a été incapable de répondre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Votre temps est écoulé. Coupez le son. Coupez le son. Coupez le son.

M. Khadir:...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey, la parole est à vous. M. le ministre, la parole est au député de Chomedey.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): On va suspendre quelques instants, le temps que le député de Mercier quitte.

(Suspension de la séance à 18 h 4)

(Reprise à 18 h 5)

La Présidente (Mme L'Écuyer): La commission reprend ses travaux. On a pris quelques minutes, on regardera de quelle façon on reprendra ça à 17 h 30. M. le député de Chomedey, la parole est à vous. Je m'excuse.

M. Ouellette: Je trouve toujours ça très...

Des voix: ...

M. Ouellette: Je trouve ça...

Des voix: ...

M. Ouellette: Notre préfet de discipline vient d'arriver, Mme la Présidente.

Des voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Je ne pensais pas, Mme la Présidente, que le début de mon intervention créerait un tel mouvement. Et je pense que nous avons eu depuis le début des questions et des réponses de bonne foi de part et d'autre, de chacun de nous, et j'espère que ça va continuer dans le même climat.

Je voulais nous ramener au début de réponse de Mme la sous-ministre relativement aux mesures qui ont été prises depuis le 20 octobre 2011 suite à l'annonce du ministre des Transports et la présidente du Conseil du trésor, qu'est-ce qui avait changé au ministère des Transports, puisque j'ai la parole, Mme la Présidente, effectivement, dans un climat serein maintenant. Je mentionnais à Mme la sous-ministre tantôt — et, M. le ministre, vous serez très intéressé par ce que je discutais avec Mme la sous-ministre tantôt — les mesures dont elle a fait état relativement aux ingénieurs, les mesures qui ont été mises en place au niveau du ministère et dont je me questionnais — c'était ma troisième question — pour ramener l'expertise au ministère des Transports. Je pense que ces mesures devraient être publicisées, M. le ministre. Je pense que les gens devraient savoir qu'il y a un effort extraordinaire qui est fait au ministère des Transports pour aller chercher l'expertise en ingénierie et pour qu'on soit en mesure d'assurer tout le continuum de surveillance des travaux d'infrastructure qui sont faits au Québec.

Je vais permettre à Mme la sous-ministre de nous indiquer les mesures dont elle a fait part à la Commission de l'administration publique et les autres choses, parce que je pense qu'on a couvert juste un volet, et je pense que, pour les 10 minutes qui nous restent, Mme la Présidente, si je suis bien notre horloge biologique, je pense que Mme la sous-ministre va être en mesure de nous informer et d'informer les gens qui nous écoutent et qui veulent savoir, après le petit débat que nous avons eu, qu'est-ce qui est en place au ministère des Transports et quelles sont les bonnes choses qui se font.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Savoie.

Mme Savoie (Dominique): Merci, Mme la Présidente. Pour terminer, pour les actions du ministère en termes de rapatriement de l'expertise, je vous ai mentionné plus tôt que nous avons déjà plus de 1 800 candidatures d'ingénieurs en banque et 1 300 techniciens qui sont considérés qualifiés. Maintenant, il faut les rencontrer, leur offrir un emploi et les attirer vers le ministère. À ce sujet-là, on a une grande première au mois de mai, nous allons tenir un salon d'embauche, et non pas d'emploi, où on ne fait que... par des premières entrevues. Mais vraiment les gens sont qualifiés, donc on peut leur proposer des postes dans les différentes régions du Québec, autant en région qu'à Montréal, pour répondre à nos différents besoins. Nous avons aussi... Dans les prochaines semaines, nous allons avoir un processus accéléré de qualification. Maintenant, quelqu'un qui va inscrire sa candidature pourra recevoir une réponse dans un délai beaucoup plus court, environ deux semaines. Donc, c'est un délai grandement réduit à ce qui se fait actuellement.

On avait annoncé la mise en place d'un service spécialisé en structures, à Montréal, pour rapprocher nos experts des structures de Montréal, dans l'inspection, dans l'entretien. Il est en voie d'être ouvert; nous sommes à combler 10 postes d'ingénieur spécialisé en structures. Donc, dans les prochaines semaines, sous la responsabilité de la sous-ministre adjointe, Mme Leclerc, il va y avoir la nouvelle direction des structures à Montréal.

● (18 h 10) ●

En termes de renforcement du cadre de gestion contractuelle, j'avais déjà mentionné à la Commission de l'administration publique notre intention de séparer les contrats de conception de plans et devis de l'octroi des contrats de surveillance, qui auparavant étaient octroyés aux mêmes firmes. Donc, pour éviter toute absence... ou apparence de conflit d'intérêts, c'est maintenant fait, depuis le 3 février. Donc, nos appels d'offres sont faits de façon distincte: un appel d'offres pour la conception des plans et devis, et automatiquement la firme qui se voit octroyer le contrat ne peut avoir accès aux contrats de surveillance. Que ça soit une firme seule ou toutes les firmes qui font partie d'un consortium qui reçoit un contrat en conception de plans et devis, elles sont automatiquement disqualifiées pour la surveillance, et vice versa.

Depuis le 9 décembre 2011, obligation à tous les soumissionnaires de compléter un formulaire d'attestation de probité, qui inclut l'attestation relative à l'absence de collusion dans l'établissement de la soumission. Depuis le 11 janvier 2012, tous les consortiums en services professionnels ont l'obligation de présenter leurs soumissions en divulguant le pourcentage de participation de chacune des firmes faisant partie du regroupement, ce qui était une remarque que nous avait faite d'ailleurs M. Duchesneau dans son rapport pour rendre plus visible la participation des différentes composantes dans les consortiums.

La Direction des enquêtes et de l'analyse de marché a été renforcée par l'embauche de huit professionnels — c'est maintenant fait — afin de procéder à des analyses de fond en regard de l'évolution des marchés régionaux et nationaux dans les domaines de la construction, de l'entretien du réseau routier, des services techniques et des services professionnels, donc une veille des marchés.

Nous avons aussi annoncé une collaboration accrue avec l'UPAC. C'est déjà en vigueur. Des sessions de sensibilisation ont été données par l'UPAC à l'intention des gestionnaires dans le cadre de leur rencontre annuelle. Près de 200 gestionnaires, directeurs, chefs d'opération ont été rencontrés à ce sujet-là.

Au chapitre de l'éthique, depuis le 22 février 2012, une directive ministérielle est entrée en vigueur. Elle vient définir les modalités d'application des règles concernant les cadeaux, les marques d'hospitalité et les avantages offerts à un employé. Donc, on a beaucoup de volets éthiques qu'on a introduits, donc des directives pour les départs à la retraite, des directives pour les congés sans solde, des directives pour les retours, aussi, après un congé au ministère, pour s'assurer que les règles d'éthique soient bien respectées.

Vous nous aviez demandé si... Nous avons transmis effectivement les 14 indicateurs le 15 février, tel que promis. Nous les suivons régulièrement. Je peux vous dire en conclusion que, de mon côté, à chaque semaine, une rencontre avec les sous-ministres adjoints qui sont impliqués dans la mise en oeuvre est faite spécifiquement sur le suivi des actions, des 39 actions, parce qu'il y en a plusieurs. Et j'ai aussi un suivi avec le Trésor, puisque le Trésor a un certain nombre — vous l'aviez mentionné — de suivis, aussi, d'actions à faire de son côté, qui va toucher l'ensemble de l'appareil gouvernemental.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. On a souvent fait état, et je pense que, même, il y avait eu des questions aux crédits l'an dernier, et c'est souvent revenu à la surface, quand on parle d'éthique et quand on parle particulièrement... Je me souviendrai de certaines questions qui avaient été posées par nos collègues à des sous-ministres des Transports qui portaient du ministère et s'en allaient au privé, pour différentes firmes. Si je comprends bien ce que vous venez de nous dire, c'est quelque chose qui aujourd'hui... Parce que je sais qu'il y avait eu une recommandation de faite dans le rapport Duchesneau, dont M. Duchesneau nous avait parlé lors de sa présence devant la Commission de l'administration publique. Toujours pour les gens qui nous écoutent, là, on en est où? Je sais qu'il était question d'une norme de deux ans. Là, vous nous parlez d'une lettre que l'ancien sous-ministre avant vous, M. Boivin, avait envoyée. On en est où exactement? Et est-ce que c'est couvert? Est-ce que c'est dans les nouvelles normes?

J'aurai aussi à vous demander... Parce qu'on parle de 14 actions. On en a beaucoup parlé. On nous a dit qu'il y avait une liste d'indicateurs. J'aimerais ça que vous élaboriez sur les 14 actions du ministère, parce que ça reste très vague et très flou. Et, compte tenu du fait que plusieurs de nos collègues, dont le député de Mercier, doivent être factuels, probablement que, votre réponse, nous allons la faire transcrire et nous allons... je vais lui en remettre personnellement une copie. Je m'y engage.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Savoie.

Mme Savoie (Dominique): Oui, Mme la Présidente. Merci. Déjà, le Secrétariat du Conseil du trésor, vers la fin du mois d'avril, va transmettre à l'ensemble des employés, de façon systématique, des avis écrits relativement à l'éthique et à la déontologie sous forme d'une lettre qui va être signée par le directeur des ressources humaines de chacun des ministères. Ça va reprendre ce qu'on faisait déjà au ministère des Transports, donc: congé sans solde, traitement différé, fin d'emploi, démission, congé de préretraite, congé de retraite. Une copie va être signée par l'employé, conservée au dossier de l'employé, et il va y avoir un coordonnateur gouvernemental en éthique au niveau du gouvernement qui va s'assurer que chaque ministère s'y conforme.

Au ministère des Transports, mon prédécesseur avait déjà instauré une procédure similaire pour les sous-ministres adjoints. Je l'ai reconfirmée par une lettre écrite à l'ensemble de mes sous-ministres adjoints. Ils ont écrit qu'ils acceptaient la directive de se restreindre lors du départ du ministère.

Pour ce qui est du... Étant donné que c'est très large, la restriction, ce n'est pas juste sur les dossiers sur lesquels ils ont travaillé, c'est un an, puis, pour les employés, pour les dossiers spécifiques, c'est deux ans. Donc, c'est des mesures qui avaient déjà commencé au ministère des Transports mais qui vont s'étendre de façon importante à l'ensemble du gouvernement, de l'appareil gouvernemental.

Pour les indicateurs, nous les avons transmis.

Une voix: ...

Mme Savoie (Dominique): Merci. Les indicateurs, il y en a 14, on les a transmis. La commission nous avait demandé — là, je les cherche, je vais les trouver — de faire une évolution... un suivi évolutif et non pas une reddition de comptes qui serait seulement au bout des cinq ans, parce qu'on sait que la plupart de nos actions vont s'inscrire dans un horizon de cinq ans. Donc, c'est ce qu'on a fait, on a transmis les indicateurs. Ils touchent l'ensemble des actions sous notre responsabilité. Ils sont assez...

On a essayé d'avoir des indicateurs qui étaient mesurables, que ça soit le taux d'embauche, le niveau... les pôles d'expertise... On a repris aussi beaucoup nos indicateurs. Vous vous souvenez qu'on avait dit qu'on allait à terme faire, par exemple, 25 % des plans et devis, bien c'est des indicateurs que nous allons suivre au cours des cinq années, conserver les inspections à un niveau, je pense, de 50 %. Ce sont des indicateurs que nous avons déclinés sur cinq ans, et nous allons pouvoir faire une reddition de comptes annuelle.

M. Ouellette: Effectivement, Mme la Présidente, il y avait aussi la vérification des structures. Parce qu'il y a eu beaucoup d'informations qui ont été galvaudées à l'effet qu'on ne faisait plus de vérification de structures, au ministère des Transports, que c'était fait par des firmes externes. Je pense que vous nous aviez mentionné, à la Commission de l'administration publique, que ce n'était pas le bon chiffre, c'était une donnée erronée qu'on faisait circuler dans la population, que le ministère faisait beaucoup de vérifications de structures.

Et probablement que ça fait partie des 14 indicateurs qui, je le rappelle aux gens qui nous écoutent, sont en corrélation — et vous me corrigerez si ma réponse n'est pas la bonne — avec les recommandations du rapport Duchesneau. C'est vraiment en complémentarité, et on est vraiment à la même adresse, là. Ce n'est pas quelque chose qu'on a inventé et que tout d'un coup, là, la science infuse nous est apparue. C'est vraiment un travail de longue haleine sur des choses qui se faisaient pour détruire des mythes, revenir très factuel. Et d'ailleurs la vérification des structures en est un très bel exemple. Mme la députée de... je pense que c'est Mme la députée de Lotbinière qui nous parlait de 80 % des structures qui étaient vérifiées à l'externe, alors que ce n'est pas tout à fait le cas. Vous nous l'avez rappelé lors de la Commission de l'administration publique.

Mme Savoie (Dominique): En fait, on...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Savoie, il vous reste 1 min 30 s.

Mme Savoie (Dominique): Merci, Mme la Présidente. 50 % est la moyenne actuelle des structures inspectées, et notre objectif d'ici cinq ans, c'est de se rendre à 80 %, parce que c'est un peu la base fondamentale de nos interventions, c'est de bien monitorer notre réseau. Donc, on vise un 80 %. Donc, ce n'est effectivement pas exact de dire que c'était très bas, c'est 50 % actuellement.

M. Ouellette: Pour les 30 dernières secondes. Vous êtes effectivement en complémentarité; ce n'est pas quelque chose qu'on a inventé au ministère, là. Il y a des choses qui se faisaient, il y a des choses qui ont été notées par le rapport de M. Duchesneau, il y a des choses qui ont été annoncées le 20 octobre par le ministre actuel et la présidente du Conseil du trésor, et tout ça, c'est un tout et c'est tout en complémentarité et en corrélation, là. C'est ce que vous nous aviez mentionné à la Commission de l'administration publique et que vous nous répétez aujourd'hui?

● (18 h 20) ●

Mme Savoie (Dominique): Oui, vous avez... Mme la Présidente... Oui, en effet, parce que les actions ont été nombreuses suite au rapport du VG, entre autres, sur le resserrement et la gestion contractuelle, et, en fait, on en a accentué certains aspects, que ça soit, entre autres, de diviser la conception, là, des plans et devis et de la surveillance, pour s'assurer qu'on soit vraiment, là, en bonne situation, là, pour le contrôle des projets.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin, pour les 10 prochaines minutes.

M. Girard: Merci. Merci, Mme la Présidente. Puis je vais aborder avec le ministre un dossier qu'il connaît bien, la question de la construction du stationnement incitatif de Sainte-Julie. J'ai eu l'occasion d'échanger avec ma collègue députée de Marguerite-D'Youville, de prendre connaissance de l'ensemble du dossier. Il y a énormément d'impatience à Sainte-Julie auprès de nombreux partenaires puis intervenants. En février 2007, vous avez pris un engagement solennel, comme député de Marguerite-D'Youville à l'époque, où vous avez annoncé un stationnement incitatif qui comprendrait 500 places au coût de 12 millions de dollars. Vous l'avez fait en compagnie de la mairesse de Sainte-Julie, Mme Roy, et de monsieur... à l'époque d'un représentant de l'Agence métropolitaine de transport. Cinq ans plus tard, ce n'est pas fait. Pourquoi?

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

M. Moreau: M. le Président, je suis heureux de vous retrouver à la barre. Alors, la réalisation de l'ensemble du projet auquel vous référez, qui est celui que nous avons annoncé en 2007, relève d'une entente entre la ville de Sainte-Julie, le ministère des Transports et l'AMT, et qui prévoyait la réalisation d'un projet de stationnement incitatif de 500 places et le réaménagement des bretelles d'accès à l'autoroute 20. La réalisation de l'ensemble du projet devait se faire à l'intérieur d'une période de trois ans, pour se terminer en décembre 2010. Le projet n'a pas été réalisé. Il y a eu à la place des discussions qui ont eu lieu afin de bonifier les travaux qui ont été initialement prévus, notamment doubler le nombre de places de stationnement incitatif, et il y a même eu une question de la construction d'un CPE. La bonification des travaux, qui a fait l'objet d'une discussion à l'expiration du délai d'origine, a amené une augmentation substantielle du budget initial, et, pour cette raison, bien on avait un projet qui avait été annoncé qui ne correspondait plus au projet qui relevait des discussions ultérieures.

Dans le contexte actuel, on a dû prendre, dans le cadre du PQI dont on parle aujourd'hui, c'est-à-dire le PQI 2011-2016, des décisions, puisque nous avons à notre disposition une enveloppe globale de 16 milliards de dollars, alors qu'il y a eu des projets qui ont été présentés pour au-delà de 22 milliards de dollars. On a donc dû faire des choix, et un de ces choix-là consiste au fait que certains projets n'ont pas pu se réaliser. Celui de Sainte-Julie en fait partie. Essentiellement, c'est ça.

Et il faut rappeler cependant, M. le Président, qu'entre 2009 et 2010 nous avons procédé à des travaux dans le secteur de Sainte-Julie, à hauteur de 2,7 millions de dollars; en 2010-2011, de 850 000 \$; et, en 2011-2012, de près de 1 million de dollars, notamment pour la réfection d'une structure qui relève aussi du réseau municipal, qui est la réfection de la structure du viaduc du fer à cheval au-dessus de la route... de l'autoroute 20, structure qui était fréquemment heurtée par les camions. Et la municipalité de Sainte-Julie a une situation tout à fait particulière, c'est-à-dire qu'elle est située de part et d'autre de l'autoroute 20.

Maintenant, je suis heureux que le député de Gouin pose la question, puisque je travaille en étroite collaboration avec sa collègue la députée de Marguerite-D'Youville pour voir quels seraient les aménagements possibles compte tenu de la situation, compte tenu du fait qu'il y a des travaux et qu'au nombre des choses qui avaient été annoncées en 2007 notamment il y avait une sortie additionnelle sur l'autoroute 20, sortie qui est réalisée maintenant. Et ce que j'indique au député de Gouin, comme je l'ai indiqué à sa collègue de Marguerite-D'Youville, c'est de voir, à l'intérieur de ces travaux-là, s'il y avait des possibilités d'aménagement.

Maintenant, pour ce qui est de la réalisation des travaux dans le cadre du PQI, le projet n'a pas été réalisé selon son concept original et n'entrait pas dans la réalisation des coûts, compte tenu des budgets qui étaient disponibles pour le PQI actuel.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Monsieur... Mme la Présidente, excusez-moi, écoutez, vous avez annoncé le projet, M. le ministre. La députée de Laviolette, qui était ministre des Transports, a annoncé le projet. Le député de Louis-Hébert, qui était ministre des Transports, a annoncé le projet. La ministre responsable du tourisme est allée annoncer le projet. Ça va prendre combien de ministres libéraux avant que le projet se réalise? Les gens de Sainte-Julie, là, sont impatients. J'ai pris connaissance de la lettre qui vous a été envoyée par la mairesse, là, qui rappelle l'ensemble du dossier. Ça n'a aucun sens que ce projet-là ait été annoncé par une multitude de ministres libéraux, de députés libéraux, et que ce dossier-là ne soit pas encore réglé. Vous avez le pouvoir, comme ministre des Transports, de prendre vos responsabilités, d'assumer l'engagement que vous avez pris auprès de la population du secteur en 2007 et de réaliser le projet. Allez-vous le faire? Allez-vous respecter votre parole?

M. Moreau: C'est précisément... Ma parole, elle était basée sur un engagement qui devait être fait à l'intérieur d'un délai de trois ans. La municipalité de Sainte-Julie a préféré faire des discussions additionnelles pour augmenter les besoins à l'égard de la réalisation du projet.

À titre de ministre des Transports, c'est effectivement parce que je prends mes responsabilités compte tenu des capacités de payer des citoyens et de les réaliser à l'intérieur des budgets qui nous sont alloués. Hein? Le programme quinquennal d'immobilisations, ce n'est pas une banque à pitons puis un trou sans fin. Et, très sincèrement, compte tenu des investissements que le ministère des Transports a faits dans la région de Sainte-Julie... depuis 2009 à 2012, on est à tout près de 5 millions de dollars. La ville de Sainte-Julie, c'est une ville sur plus de 1 200 au Québec. Alors, je veux bien, moi, que la mairesse de Sainte-Julie soit impatiente, je veux bien qu'elle soit impatiente, mais je dois dire à la mairesse de Sainte-Julie que je ne peux pas concentrer les 16 milliards de dollars sur son territoire. Il faut penser aux autres projets. Il y a

des projets en transport collectif. Et est-ce qu'on pourrait me rappeler le tableau des investissements que nous avons faits en matière de transport collectif...

M. Girard: Là, je vous parle d'un projet, là, M. le ministre, où vous avez pris des engagements comme député.

M. Moreau: Oui, oui, oui.

M. Girard: Et, les conséquences, vous les connaissez. J'ai lu la lettre que vous a fait parvenir la mairesse de Sainte-Julie. Elle mentionne très clairement qu'à cause... il y a... ce secteur-là était à l'aube de connaître plusieurs grands chantiers successifs qui vont affecter grandement la circulation, que l'Agence métropolitaine de transport reconnaît aussi qu'il y a des problèmes de sécurité au terminus en raison du fort achalandage et du manque d'espace puis qu'il y a un ras-le-bol des usagers, dont certains délaissent le transport collectif pour utiliser à nouveau leurs voitures. Alors, il me semble, devant ce que je viens de vous présenter et des engagements que vous avez pris d'honorer votre parole et, comme ministre des Transports, de faire en sorte que ce projet se réalise rapidement... Les gens sont exaspérés. Alors, je vous demande, M. le ministre, de prendre un engagement aujourd'hui que vous allez livrer ce projet-là pour la population de Sainte-Julie.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Alors, ce que je vous dis, M. le député, c'est que l'engagement que nous avons pris était sur un projet qui devait se réaliser à l'intérieur d'un délai de trois ans. La municipalité a choisi une autre voie, celle de négocier un autre...

M. Girard: ...

M. Moreau: ...celle de négocier un autre projet. Les engagements que nous avons pris en matière de transport collectif, M. le député, sont à la hauteur de ce que ce gouvernement estime être une nécessité. Le transport collectif, ça, c'est ce que vous avez fait, ça, c'est ce que nous avons fait. Alors, en matière de transport collectif, très sincèrement, on estime qu'on fait largement notre part, que la première politique de transport collectif, c'est nous qui l'avons faite, et qu'on connaît très bien l'importance des stationnements incitatifs et de la nécessité de l'augmentation de l'offre et de l'achalandage.

Je vous réitère, si vous avez pris connaissance du dossier... Et votre collègue de Marguerite-D'Youville l'a fait, parce que j'ai des discussions avec elle qui sont extrêmement constructives. Elle réalise très bien que le projet dont vous faites état et dont la mairesse fait état est un projet qui devait se réaliser à l'intérieur d'un délai de trois ans. Il y a eu des négociations qui ont amené des modifications à ce projet, ce qui a amené la nécessité de convenir d'une autre convention. Alors, l'idée n'est pas de dire: Vous avez pris un engagement puis vous ne le réalisez pas, on ne parle plus aujourd'hui, à l'égard des documents qui sont sur la table, du projet qui a été annoncé, du même projet que celui qui a été annoncé en 2007.

Ceci dit, en 2007, en même temps, nous avons annoncé la création d'une nouvelle sortie sur l'autoroute 20. Cette sortie-là, elle a été réalisée, elle est en voie d'être complétée et elle fait partie des 5 millions de dollars que nous avons investis notamment dans la modernisation de l'infrastructure qui permet de relier la partie de la municipalité qui est située au Domaine des Hauts-Bois avec celle du village. Alors, je comprends très bien que, quand on est maire d'une municipalité, on puisse vouloir avoir tous les projets pour sa ville, mais vous savez que, quand on est ministre des Transports, on doit prendre en considération non seulement la ville de la mairesse de Sainte-Julie, mais aussi celle des municipalités qui l'entourent.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vous remercie. Vous aviez une autre petite question, M. le député, vous allez devoir attendre jusqu'à 17 h 30... 19 h 30.

Maintenant que nous avons complété les trois heures que nous devions consacrer à l'étude de ce volet cet après-midi, la commission suspend ses travaux jusqu'à 13 h 30. Vous pouvez laisser vos valises, ou ce que vous voulez. 19 h 30. J'ai-tu dit 17 heures?

Une voix: ...

(Suspension de la séance à 18 h 30)

(Reprise à 19 h 34)

La Présidente (Mme L'Écuyer): S'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît!

Des voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, oui. À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît!

Des voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): D'abord, je veux vous remercier de tous être là, là. Ce n'est pas évident, on a eu à peine une heure pour le repas. Je sais que c'est vite, mais je tiens à vous remercier et à vous remercier aussi de votre collaboration. À part le petit intermède qu'on a eu avant la fin, ça a bien été.

Avant de recommencer, je vais vous faire part de la répartition du temps et comment on va finir pour arriver aux neuf heures qu'on doit faire. Ce soir, on fait 3 h 2 min: on commence avec le gouvernement, 21 minutes; l'opposition, 21 minutes; et après on découle 20 minutes par groupe. Pour finir, mardi le 24, avec une heure, de 19 heures à 20 h 30. Et là on aura complété les neuf heures de crédits qu'on doit faire dans cette commission.

Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires. Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du volet Transports du portefeuille Transports pour l'année financière 2012-2013.

Puisque nous avons débuté nos travaux à 19 h 30 et qu'une période de trois heures doit être consacrée à l'étude de ce volet ce soir, y a-t-il consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de l'heure prévue, soit 22 heures? On va les poursuivre jusqu'à 22 h 30... 22 h 36, parce qu'on est en retard déjà de six minutes.

M. Ouellette: Mais j'aurais quelque chose à proposer, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, allez-y, monsieur...

M. Ouellette: Puisque le premier bloc est de 21 minutes, Mme la Présidente, et que nous avons cinq minutes déjà d'entamées, je vous suggérerais, de consentement, que nous prenions seulement 16 minutes et que le cinq minutes soit pris sur notre bloc, si c'est possible. Ça se fait?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement?

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Réputé fait. Lors de la suspension de nos travaux, cet après-midi, nous avons complété, et la parole est au gouvernement. Je demande à monsieur... au député de Huntingdon de bien vouloir prendre la parole pour les 16 prochaines minutes.

M. Ouellette: Et ça va être bon.

M. Billette: Merci beaucoup.

M. Ouellette: Questions et réponses, M. le député de Huntingdon.

M. Billette: Merci beaucoup, Mme la Présidente. M. le ministre, on a 16 minutes pour le bloc. Je pense que je vais le diviser en deux, il y a deux sujets qui m'intéressent. Je veux souhaiter...

Des voix: ...

M. Billette: Il y a des gens qui ne me croient pas, ici, mais on va faire ça. Je veux souhaiter la bienvenue à Mme Tremblay également, de la SAAQ. L'an dernier, je me souviens de l'avoir rencontrée, c'était tout nouveau comme poste. Donc, cette année, on renouvelle.

Premier sujet que je veux discuter avec vous, c'est au niveau des permis de conduire, et plus précisément au niveau des écoles de conduite. Je pense que c'est un sujet qui a fait l'actualité au cours de la dernière année, parce que l'obtention d'un permis de conduire, il faut le voir également comme un privilège qui amène des responsabilités, souvent les premières responsabilités qu'un jeune, qu'on peut nommer «jeune adulte», va avoir à prendre dans sa vie. Donc, c'est des responsabilités de sécurité et de respect d'autrui lorsqu'on est au volant, à ce moment-là, et, le respect des règles, je pense que c'est une étape importante dans la vie de chacun. Et, depuis janvier 2010, il y a de nouvelles règles qui font en sorte que l'obtention... le privilège d'obtenir un permis de conduire est de plus en plus... pas contraignant, mais beaucoup plus... mieux encadré auprès du jeune, ce qui amène le jeune à devoir suivre absolument des cours des conduite pour l'obtention de son permis de conduire. Puis, l'objectif est clair et louable, Mme la Présidente, je pense, c'est pour améliorer le bilan routier, parce que malheureusement on le voit — je vais en reparler dans l'autre bloc — le nombre de victimes qui sont des jeunes augmente, au niveau de la proportion, du pourcentage de détenteurs de permis, versus le pourcentage d'accidents impliquant des jeunes de 16 à 24 ans, qui est quand même démesuré: on parle de tout près de deux fois et demie, toutes proportions gardées, un envers l'autre, à ce moment-là.

Et l'obligation, maintenant, de suivre un cours a amené également une réforme de ces cours pour s'assurer que le jeune, maintenant, va avoir une formation qui va l'amener à anticiper les risques, également être conscient des comportements dangereux, que ça soit la vitesse, la consommation d'alcool, la consommation de drogues, maintenant, qui est un phénomène présent, la distraction, le «texting» au cellulaire, maintenant, qui est devenu malheureusement une réalité de plus en plus présente pour les conducteurs. Et un autre volet qui va être touché par les cours de conduite va être le partage de la route, et tout ça dans un esprit de sécurité routière et de responsabilité de la part des jeunes.

Également, la SAAQ a révisé les examens aussi bien théoriques que les examens pratiques pour s'assurer de la bonne mise en place. Et, pour l'obtention d'un permis, je pense, il y a des étapes bien précises à suivre, je pense, il y a cinq étapes que le jeune doit suivre, et le premier, c'est vraiment l'inscription à un cours.

Le rôle d'une école de conduite est très clair, je pense que c'est de bien former — puis le mot «former» est important — nos jeunes et nouveaux conducteurs — souvent... j'emploie souvent le mot «jeunes», des fois, il y a des gens plus âgés qui obtiennent un permis de nouveau conducteur — et je pense que c'est un rôle qui leur est dévolu, c'est une responsabilité qui leur est dévolue. Donc, c'est de leur ressort de s'assurer que ce sera bien formé.

En janvier 2012, toutefois, Mme la Présidente, il y a un reportage, je pense, qui a fait la manchette, qui a fait la page frontispice de plusieurs médias, aussi bien télévisés ou papier, des quotidiens, à ce moment-là, qu'il y avait des écoles de conduite qui donnaient des attestations de cours moyennant certains montants d'argent. Veux veux pas, ça a suscité l'inquiétude des gens, à savoir la formation qui était donnée et le type de conduite qui était menée par certaines écoles de formation. Deux questions au ministre ou à Mme Tremblay, à ce moment-là, à savoir: Comment la SAAQ a géré cette situation-là et également comment qu'elle entend faire dans l'avenir pour améliorer un meilleur... pour s'assurer d'un meilleur contrôle des écoles de formation?

● (19 h 40) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Merci, Mme la Présidente. Merci pour cette question, M. le député de Huntingdon. Vous l'avez mentionné, à mes côtés j'ai Mme Tremblay, qui est la présidente-directrice générale de la Société de l'assurance automobile du Québec; à sa droite est Mme Johanne St-Cyr, qui est la vice-présidente, sécurité routière. Et, de fait, vous l'avez mentionné, je pense qu'il s'agit d'une préoccupation sociale qui rejoint tout le monde au Québec, c'est-à-dire non seulement la sécurité routière, mais — vous l'avez particulièrement précisé dans votre préambule — la sécurité routière en regard des jeunes conducteurs. Vous l'avez soulevé sans mentionner les chiffres, que ceux-ci étaient surreprésentés, malheureusement, dans les statistiques tristes que sont les accidents d'automobile. Je vous donne cette statistique: en 2010, les conducteurs de 16 à 24 ans représentaient 10 % des titulaires de permis de conduire, mais cependant ils représentaient 24 % des conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels. Et, des accidents avec dommages corporels, ça semble assez éthéré lorsqu'on exprime cette statistique-là, mais, derrière un accident avec dommages corporels, il y a des vies brisées et il y a des drames humains. Et il y a des drames humains qui se traduisent aussi en drames sociaux, parce que, lorsqu'un jeune subit de graves blessures dans le contexte d'un accident de voiture, non seulement c'est un drame humain pour ce qu'il vit lui-même, pour ce que ses proches vivent...

Et j'invite les gens qui nous écoutent et ceux qui sont dans cette salle à le constater, à quel point ça peut transformer de façon instantanée non seulement la vie de celui qui subit les blessures, mais la vie de ceux qui l'entourent, en allant voir le film *Dérapages*, de Paul Arcand. Et je pense que, là-dedans, il y a des témoignages qui sont absolument saisissants et qui nous font prendre la mesure exacte de ce que c'est qu'une vie qui bascule. Et, dans ce contexte-là, derrière les statistiques, il y a ces drames humains, et, derrière ces drames humains, il y a un drame social qui est celui de voir des jeunes, qui sont naturellement ceux sur qui on fonde l'espoir pour l'avenir d'une société, fauchés dans la force de l'âge ou encore gravement blessés au point où leur vie ne sera plus jamais à la hauteur du potentiel qu'il pouvait être avant l'accident.

Alors, dans ce contexte-là, on est extrêmement heureux de pouvoir compter sur la collaboration de la Société de l'assurance automobile — et je suis convaincu que Mme Tremblay vous donnera des détails — et de l'AQTR également, qui est le mandataire de la Société de l'assurance automobile en ce qui a trait à la surveillance et à l'encadrement des écoles de conduite. Et l'actualité récente nous a démontré à quel point et la Société de l'assurance automobile et l'AQTR, à titre de mandataire, peuvent se retourner rapidement lorsqu'il est constaté une situation qui met en cause la qualité du travail qui est effectué par les écoles de conduite. Et, je le dis d'emblée, la majorité des écoles de conduite au Québec font un excellent travail, mais... Et, justement parce que la majorité des écoles de conduite font un excellent travail, il ne faut pas laisser une minorité d'individus qui n'ont pas ces standards de qualité et de probité venir ternir la réputation de ceux qui font un excellent travail.

Et le rétablissement des cours de conduite obligatoires — Mme Tremblay en parlera dans un instant — a amené des statistiques éloquentes sur le fait que ces cours-là ont un effet extrêmement positif sur le comportement et la qualité de formation des jeunes conducteurs. Alors, vous soulevez une question qui est fort importante et qui, moi, me préoccupe beaucoup, comme je sais très bien qu'elle préoccupe le premier ministre du Québec au premier rang et l'ensemble des membres du gouvernement et, de façon très générale, la société dans son ensemble.

Alors, je demanderais à Mme Tremblay de résumer un peu quelles sont les mesures et surtout de voir, en matière de sécurité, quels sont les impacts mesurables que la mise en place de ces mesures a permis de constater.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement pour que Mme Tremblay prenne la parole?

Une voix: Consentement.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement. Mme Tremblay, bien vous identifier pour fins de transcript. Et bienvenue parmi nous. Je pense que c'est une première.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, merci, Mme la Présidente. Nathalie Tremblay, présidente-directrice générale de la Société de l'assurance automobile.

Des voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Allez-y, Mme Tremblay. Ils sont toujours un peu indisciplinés, faites-vous-en pas.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, je crois qu'il est important, Mme la Présidente, de faire ressortir — en effet, ça fait maintenant un an que le cours de conduite est obligatoire — où est-ce qu'on est capables d'en mesurer les impacts concrets chez les nouveaux conducteurs. Donc, les nouvelles personnes qui se présentent chez nous pour obtenir leur permis de conduire, il y a un fait extrêmement important au niveau de la statistique, du taux de réussite des examens. Lorsque les étudiants sortent des écoles et qu'ils se présentent chez nous pour obtenir leur permis de conduire, on constate une nette amélioration entre les étudiants qui ont suivi un cours de conduite et les étudiants qui n'ont pas suivi le cours de conduite. Alors, ce qu'on remarque, entre le 15 février 2011 et le 14 février 2012, si je prends un exemple d'un étudiant qui se présente chez nous pour obtenir son permis, qui vient passer son examen théorique, un étudiant qui a suivi un cours de conduite a un taux de réussite de 77 %, comparativement à un étudiant, pour son examen théorique, qui n'a pas suivi de cours, où son taux de réussite se situe à 64,9 %. Alors, un écart de 12 % sur le taux de réussite sur l'examen théorique.

Si on regarde maintenant du côté de l'examen pratique, le résultat est tout aussi concluant. Alors, les gens qui se présentent chez nous, qui ont suivi un cours de conduite, leur taux de réussite à l'examen pratique est de 74,5 %, comparativement à un étudiant qui n'a pas suivi de cours de conduite, qui a un taux de réussite pour l'examen pratique de 51,2 %. Alors, c'est un écart de 23 %.

Alors, ce qu'on peut conclure de ces quelques statistiques, c'est que le cours de conduite, concrètement, lorsque les gens se présentent chez nous pour obtenir leur permis de conduire, donne des résultats concluants entre les deux catégories d'étudiants.

Maintenant, si on le regarde sur le résultat du bilan routier, je laisserai peut-être par la suite Mme St-Cyr vous exposer un peu plus la philosophie qu'il y a derrière les nouveaux cours de conduite, mais ce qu'il est important de souligner, c'est que précédemment nos jeunes apprenaient à conduire; aujourd'hui, nos jeunes apprennent à se conduire. Donc, c'est tout un changement de philosophie, un changement de culture fondamental à la base des cours de conduite. Et, quand on sait que 80 % des accidents sur nos routes sont causés par le comportement, d'avoir un angle et un axe de formation, dans les cours de conduite, axés davantage sur le comportement, c'est drôlement important et significatif.

Je laisserai au ministre le privilège, dans les prochaines semaines, de dévoiler les résultats du bilan routier 2011, mais ce sera intéressant de voir concrètement, dans les résultats du bilan routier de la dernière année, quel a été l'impact sur les accidents de la route de l'implantation des nouveaux cours de conduite.

Sur l'angle, maintenant, de la façon dont on a géré la situation dans les écoles de conduite, il était clair pour nous qu'à partir du moment où on a été mis au fait de cinq écoles qui préoccupaient un journaliste... On a été mis au fait de cette situation-là vers, je vous dirais, vers... entre 9 heures et 10 heures le matin. Dès midi, l'analyse de la situation était faite et, en tout début d'après-midi, la décision était prise de suspendre systématiquement les permis d'exercice de ces écoles de conduite là. Pourquoi? Il était extrêmement important pour nous que la crédibilité des cours, la crédibilité du programme, la crédibilité du réseau des écoles de conduite ne soient pas mises en cause pour une situation où on a cinq écoles qui posaient une certaine problématique.

Si vous me permettez, je pense que c'est important de situer ces cinq écoles-là à l'intérieur de l'industrie des écoles de conduite. Alors, c'est cinq écoles à l'intérieur d'un réseau de 389 écoles de conduite. Alors, lorsque M. Moreau mentionnait, tout à l'heure... lorsque M. le ministre mentionnait, tout à l'heure, que ce réseau d'écoles de conduite est un réseau solide: 389 écoles, cinq qui posaient problème, on peut parler d'un réseau qui est solide au niveau de la dispensation des cours de conduite, qui sont obligatoires. Alors, les cinq écoles, permis suspendus dans la même journée où l'information a été portée à notre attention, et par la suite nous avons approfondi nos enquêtes, et récemment, via un communiqué de presse, nous avons annoncé notre décision de suspendre définitivement le permis de certaines de ces écoles, et quatre écoles... le dossier de quatre de ces écoles a été porté à l'attention des forces policières pour enquête policière.

Donc, pour nous, c'est extrêmement important. Le cours de conduite donne de bons résultats. Le cours de conduite a changé de philosophie, est là pour rester, fait une différence dans la vie de nos jeunes, fait une différence sur le comportement sur les routes, et le réseau d'écoles de conduite sur lequel on peut compter actuellement, cette crédibilité de réseau là, pour nous, c'est extrêmement important de la conserver dans l'intérêt de nos jeunes sur les routes et dans l'intérêt de la sécurité routière.

● (19 h 50) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme Tremblay. M. le ministre, il reste deux minutes.

M. Billette: J'aurais peut-être une autre question à...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, allez-y, M. le député de Huntingdon.

M. Billette: ...M. le ministre ou Mme Tremblay, à ce moment-là. Vous avez parlé qu'il y en a quatre où les permis ont été révoqués de façon définitive. J'aimerais savoir: l'autre, est-ce qu'il y a eu une évaluation ou c'était une mauvaise information? Et on sait que les cinq écoles ont été... c'est via les médias qu'on a appris qu'elles étaient en infraction. À ce moment-là, il en reste 384 autres qui sont en opération. Puis je pense que vos statistiques sont éloquentes relativement à ceux qui suivent un cours de formation. Donc, les 384 autres, je ne peux suspecter, à ce moment-là, qu'elles ne font pas un bon travail, je suis même rassuré par les résultats que vous nous avez montrés. Mais c'est à savoir — au niveau des processus, malheureusement, on fait souvent des lois pour les cas d'exception, on n'a parlé que de cinq — mais, malheureusement, pour les 384 autres qui, on est de bonne foi, sont de très bonnes écoles, qui forment bien nos jeunes, est-ce qu'il y a un processus d'évaluation qui va être révisé ou une surveillance accrue suite aux cinq cas qui sont survenus au cours de l'an dernier?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Merci, Mme la Présidente. Alors, en effet, à l'égard des cinq écoles qui ont été suspendues, le dossier est clos.

Pour ce qui est de tout le processus pour s'assurer que l'ensemble du réseau des écoles de conduite est de qualité, il y a actuellement différents moyens de contrôle de qualité des écoles qui est fait sur le terrain. De notre côté, on planche sur notre table à dessin actuellement pour voir s'il n'y aurait pas des contrôles additionnels qui ne pourraient pas être ajoutés de manière à renforcer davantage le nombre de contrôles qui existent auprès de l'ensemble de l'industrie et du réseau des écoles de conduite, dans un objectif très clair: c'est de s'assurer que nos jeunes et que la sécurité routière au Québec disposent d'un réseau d'écoles de conduite crédible, dans lequel on s'assure continuellement par différents moyens... Et vous me permettez d'être un petit peu sensible sur les moyens, compte tenu que ces moyens-là peuvent se faire sans avertir avant de se présenter aux écoles, justement dans un objectif d'assurer une bonne qualité des écoles. Vous comprendrez qu'on ne leur envoie pas toujours une lettre comme quoi on va se présenter chez eux, si on veut faire un bon contrôle qualité.

Alors, le clin d'oeil que je vous fais, c'est que je vais être plus sensible sur différents moyens, mais soyez assurés d'une chose, c'est que notre objectif, il est clair, c'est de mettre en place tous les moyens nécessaires au niveau du contrôle de qualité pour s'assurer que notre réseau d'écoles de conduite est crédible et que nos jeunes peuvent compter sur un excellent réseau d'écoles de conduite au Québec.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme Tremblay. Je cède maintenant la parole au député de Mercier... au député de Gouin. Je suis restée marquée par...

M. Girard: Oui. On a des styles un petit peu différents, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, c'est apprécié.

M. Girard: Donc, je voulais revenir sur le dossier du stationnement incitatif de Sainte-Julie, parce que le ministre nous a dit avant la pause que le projet initial de 2007 avait été modifié par la ville de Sainte-Julie. On m'indique que c'est plutôt l'Agence métropolitaine des transports qui a fait modifier le projet, puisque le projet initial de 500 places n'était pas suffisant pour répondre aux besoins croissants de Sainte-Julie. Est-ce exact?

M. Moreau: Il y a eu des modifications qui ont été apportées au projet initial dans les discussions qui ont existé entre la ville de Sainte-Julie et l'AMT. Et on était, à ce moment-là, en dehors du délai de trois ans, ultimement, qui prévoyait la réalisation du projet initial duquel vous avez parlé au tout début, là, de vos questions sur ce bloc-là. Alors, il y a eu des discussions, et j'ai même vu au dossier — parce qu'à ce moment-là je n'étais plus dans Marguerite-D'Youville — et j'ai vu au dossier, pour l'avoir examiné encore récemment à la demande de votre collègue de Marguerite-D'Youville, que, dans le projet qui était discuté, on avait même implanté ou projeté d'implanter un CPE, ce qui n'est pas dans le mandat, là, de l'Agence métropolitaine de transport. Alors, je ne peux pas présumer que l'Agence métropolitaine de transport, à un moment donné ou à un autre, ait suggéré d'inclure, dans un document de négociation, l'implantation d'un CPE.

M. Girard: Autre question...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député.

M. Girard: ...votre prédécesseur, le député de Louis-Hébert, qui était titulaire du ministère des Transports en février 2011, a rencontré la mairesse de Sainte-Julie et a fait parvenir une lettre à la mairesse le 5 avril 2011 dans laquelle il s'est engagé lui-même à faire des démarches afin que le projet franchisse les étapes nécessaires à la réalisation dans les meilleurs délais.

Ma question pour vous, M. le ministre: Est-ce que la parole d'un ministre, ça vaut pour son successeur?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: La parole d'un ministre, effectivement, dans le contexte de la réalisation d'un projet, c'est un élément qui est important et qui n'est pas incompatible avec le fait qu'il ait pu y avoir des discussions pour modifier le projet initial, qui n'a pas été réalisé à l'intérieur du délai. C'est la raison pour laquelle j'ai moi-même écrit à votre collègue la députée de Marguerite-D'Youville — j'ai ici une copie de la lettre — dans laquelle j'indique — et je pourrais la déposer à votre bénéfice, je suis convaincu qu'elle l'a — que «l'entente de 2007 à laquelle vous référiez est devenue caduque en décembre 2010 puisque le délai de trois ans prévu pour la réalisation des travaux était expiré. Au terme des discussions entre les partenaires, en janvier 2011, le coût du nouveau projet a été évalué à 23,5 millions de dollars».

Je vous disais qu'on évolue dans un contexte d'enveloppe budgétaire où on est à des projets autorisés de 16 milliards sur des demandes de 22 milliards. Ici, on passe à 23,5 millions. On se rappelle qu'il y a déjà pour 5 millions de travaux qui ont été réalisés sur le territoire de Sainte-Julie, dont la réalisation d'une sortie additionnelle sur l'autoroute 20 qui avait été discutée dans le projet initial de 2007. Donc, 23,5 millions, incluant une participation de 8 millions de dollars pour l'AMT, soit 6,5 millions de dollars de plus que l'engagement financier du projet initial.

Dans le contexte où le ministre doit faire des arbitrages entre ce qui peut se faire et ce qui ne peut pas se faire compte tenu des disponibilités de crédits, ce dossier-là n'a pas été écarté de façon définitive, il a été écarté dans le contexte du programme quinquennal d'immobilisations. C'est ce que j'ai expliqué aux autorités de la ville de Sainte-Julie, notamment à

son directeur général, c'est ce que j'ai expliqué à votre collègue la députée de Marguerite-D'Youville, et c'est ce qu'à l'évidence la mairesse de Sainte-Julie n'accepte pas ou ne se résout pas d'accepter.

La réalité, c'est que les budgets du ministère des Transports ne sont pas dévolus exclusivement à l'égard d'une municipalité. Il doit y avoir une répartition, un arbitrage équitable qui est fait. Honnêtement, je vous le dis, j'avais encore, je pense, lundi, eu une conversation avec votre collègue de Marguerite-D'Youville où je lui indiquais les efforts que nous faisons dans ce dossier-là. Je lui ai confirmé d'ailleurs, à l'égard d'un autre dossier, quels étaient les efforts que nous faisons dans ce comté de Marguerite-D'Youville notamment pour l'implantation d'un mur antibruit en bordure de l'autoroute 20, à la hauteur de Boucherville.

Et, très sincèrement — je comprends les questions que vous m'adressez — si ces questions visent à modifier le programme quinquennal d'immobilisations, je vous dis tout de suite que ce n'est pas possible de le faire et que, dans le contexte que nous vivons, nous évaluerons le projet à son mérite lorsque viendra le temps de négocier le prochain programme quinquennal d'immobilisations.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Je vais terminer là-dessus, puis je vais passer à un autre sujet, là, mais je comprends que, pour le gouvernement, réserver 200 millions pour une navette aéroportuaire, pas d'étude, c'est prioritaire, mais réserver 23 millions pour des citoyens de Sainte-Julie, c'est secondaire. C'est ce que je comprends.

M. Moreau: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

Une voix: ...

M. Girard: Oui.

M. Moreau: C'est peut-être ce que vous retenez, mais ce n'est pas ce que j'ai dit. Ce que j'ai dit essentiellement, c'est que le projet qui a été négocié entre la ville de Sainte-Julie et l'AMT, c'était la carte du Japon et c'est devenu un jour la carte de la Chine, pour être un peu plus graphique, faisant passer les coûts du projet à plus de 6,5 millions de dollars, en plus des engagements financiers par rapport au projet initial, lequel n'a pas été réalisé à l'expiration du délai d'origine. C'est ça, la réalité. Vous pouvez faire l'interprétation que vous souhaitez, mais les faits ont la tête dure. Et, honnêtement, votre collègue de Marguerite-D'Youville, dans ce dossier-là, est informée de la situation et des efforts qui sont faits.

Alors, je regrette que cette réponse-là ne satisfasse pas la mairesse de Sainte-Julie, mais très sincèrement elle va devoir vivre avec la même réalité que l'ensemble des autres maires au Québec et que l'ensemble des citoyens au Québec, qui ont aussi, ailleurs qu'à Sainte-Julie, des demandes légitimes auxquelles on répond à l'intérieur de la capacité de payer des citoyens et des budgets qui nous sont consentis.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

● (20 heures) ●

M. Girard: Alors, les questions qu'on a posées aujourd'hui sur ce dossier, M. le ministre, c'était au nom des citoyens de Sainte-Julie, des gens du secteur. Voilà. Voilà.

M. Moreau: Les réponses que je vous ai données s'adressent aux citoyens de Sainte-Julie...

M. Girard: Et je vais passer à un autre sujet.

M. Moreau: ...comme à tous les citoyens du Québec.

M. Girard: Alors, je veux passer à un autre sujet, aborder le dossier du pont Champlain. On sait que, dans le projet du nouveau pont Champlain, Ottawa a réservé deux voies pour le transport en commun. On sait que le projet est évalué à peu près à 5 milliards de dollars. Il y a plusieurs intervenants, dont votre collègue députée de La Pinière, qui réclament un système léger sur rail. Or, pour l'instant, le gouvernement fédéral ne prévoit aucune somme pour l'aménagement du transport collectif. Votre collègue députée de La Pinière a dit qu'elle croyait que le gouvernement fédéral devrait contribuer à ce projet-là. Est-ce que vous êtes d'accord avec elle? Et quelles représentations avez-vous faites auprès de votre homologue fédéral, Denis Lebel, concernant ce projet-là?

M. Moreau: Précédant...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre?

M. Moreau: Oui, mais, juste avant...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ah, excusez.

M. Moreau: J'ai manqué votre avant-dernière question.

M. Girard: Bien, votre collègue députée libérale de La Pinière a affirmé dans un texte publié dans *La Presse* qu'elle croyait qu'Ottawa devrait faire sa part, payer une partie de la facture au niveau d'un éventuel SLR. Est-ce que vous partagez son point de vue, et avez-vous fait des représentations auprès de votre homologue fédéral pour s'enquérir des intentions d'Ottawa sur cette question?

M. Moreau: Bien, d'abord — et je vous remercie de votre question — effectivement, j'ai eu des rencontres avec le ministre fédéral des Transports, M. Lebel, sur la question du pont Champlain, parce que c'est un dossier que nous devons faire en partenariat. M. Lebel indique clairement que le pont est une réalisation fédérale, c'est un pont de propriété fédérale, effectivement. Et celui-ci s'est engagé dans les conversations que nous avons eues. Et je dois dire que le niveau de collaboration entre les officiers... ou les aspects techniques entre le ministère des transports fédéral et le ministère des Transports du Québec à cet égard-là sont... le niveau de collaboration est excellent.

Et le ministre s'est engagé à nous faire un projet clés en main qui comporterait justement les surdimensionnements nécessaires sur l'infrastructure du pont pour nous permettre d'y installer un mode de transport qui soit un mode de transport beaucoup plus structurant, et on a toujours dit — vous citez ma collègue la députée de La Pinière — un système qui soit de type léger sur rail. Parce que vous convenez avec moi que la réalisation d'un projet aussi important que celui du pont Champlain s'étend sur une longue période de temps, et il se pourrait... on ne veut pas se fermer dans la terminologie pour se couper de ce qui pourrait être l'évolution technique. Alors, on parle d'un système qui soit de type de train léger sur rail.

Et c'est dans ce contexte-là que nous allons continuer à travailler en collaboration avec le gouvernement fédéral pour nous assurer d'avoir un système très structurant de transport en commun dans l'axe du pont Champlain. Et, dans ce contexte-là, les négociations et les discussions ne sont pas terminées sur l'ensemble de ce dossier-là.

M. Girard: ...à Ottawa, est-ce que... Ottawa doit mettre combien? Vous leur avez demandé de mettre combien pour ce projet-là?

M. Moreau: Bien, l'évaluation du projet global n'est pas terminée, hein? Le ministre Lebel, lui, estime que le coût total du projet est entre 3 et 5 milliards de dollars. Quel est le portionnement de cette somme-là qui comporte les structures de transport collectif? Très sincèrement, il est pas mal prématuré d'en parler, parce qu'on parle d'une conception qui n'est pas arrêtée encore mais qui prévoit en son centre, c'est très clair, une infrastructure de transport collectif.

M. Girard: Mais, si ma mémoire est bonne, il n'y a pas un mandat qui a été confié à l'AMT pour étudier un projet de système léger sur rail?

Des voix: ...

M. Moreau: Bon, un instant...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre?

M. Moreau: Oui.

M. Girard: Ah, vous avez l'info, O.K. Bien, c'est... sinon je...

M. Moreau: L'AMT a lancé un appel d'offres en janvier 2012, pour un prestataire de services, pour réaliser les études préparatoires pour définir le tracé et le mode de transport collectif le plus approprié pour le corridor. L'étude devait coûter moins de 1 million de dollars et être complétée... devrait coûter moins de 1 million de dollars et être complétée avant la fin de 2012.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Ce projet-là, ça devrait coûter à peu près combien, faire un SLR?

M. Moreau: Écoutez, on peut-u...

M. Girard: Est-ce que l'AMT a une estimation ou des ordres de grandeur?

M. Moreau: On peut-u attendre la fin des études de l'AMT avant de lancer des chiffres? Ce n'est pas une bonne pratique de lancer des chiffres avant d'avoir... Je vous l'ai dit tantôt. Alors, on a une constance...

M. Girard: ...ministre des Finances, quand il parlera des ...

M. Moreau: Non. Alors, le ministre des Finances, vous avez vanté sa clairvoyance avec raison, parce que, dans le cas de la navette aéroportuaire, cette clairvoyance-là nous permet d'avoir toutes les options ouvertes sur la table. Je comprends cependant que, dans le cas qui nous occupe, vous êtes d'accord et vous êtes anxieux de voir le coût de ça. Mais j'espère que ce n'est pas pour acheter le pont Champlain du gouvernement fédéral, parce que j'ai vu que vous aviez des velléités de... ou votre chef avait des velléités de se réapproprier les ponts.

La dernière fois que ça a été tenté, cette expérience-là, je pense que c'était M. Landry qui était premier ministre à ce moment-là, et, très sincèrement, heureusement que les négociations ont achoppé, parce qu'on se retrouverait dans l'obligation de remplacer un pont au coût de 5 milliards de dollars, plus, si on compte les autres ponts fédéraux, il y a pour 212 millions de travaux, sur les ponts fédéraux, qui vont être réalisés. Alors, l'échec de la négociation de M. Landry nous aura permis d'économiser 5 212 000 000 \$ à date. Alors, c'est une bonne chose, et vous avez raison de vous inquiéter des coûts.

M. Girard: Mais, est-ce que là c'est... Ce que je comprends... Alors, vous, l'offre de M. Lebel de négocier pour rapatrier les ponts, le pont Mercier, partie du pont Mercier, le pont Champlain notamment, ça vous... Jacques-Cartier, ça ne vous intéresse pas. Ça ne vous intéresse pas de négocier une... bon, le transfert avec une pleine compensation financière.

M. Moreau: On estime... Bien, voilà. Alors, qu'est-ce que serait la pleine compensation si vous aviez réussi dans vos négociations antérieures, alors qu'aujourd'hui vous devriez...

M. Girard: ...compensation que vous allez demander.

M. Moreau: Non, non, mais... Alors, laissez-moi répondre à votre question. Quelle serait la pleine compensation? Quelle serait l'utilité de la pleine compensation, si vous aviez réussi dans vos négociations et que vous vous seriez retrouvés avec un pont qui doit être remplacé au coût de 5 milliards de dollars, avec l'entretien de deux autres ponts fédéraux qui doivent, dans l'année en cours, nécessiter des investissements de l'ordre de 200 millions de dollars?

La réalité est la suivante: On n'a pas l'intention de négocier sur cet aspect-là, parce qu'on estime qu'en termes d'infrastructures... et la question que vous posez touche notamment le pont Champlain. Le pont Champlain, c'est une des infrastructures de transport les plus utilisées au Canada, et que ces infrastructures-là notamment permettent le développement économique du Québec, mais permettent aussi le développement économique du pays tout entier. Et il y a une responsabilité qui appartient au gouvernement fédéral en matière d'infrastructures.

Que cette responsabilité-là s'exprime par des versements fédéraux à des travaux d'infrastructure sur des infrastructures qui ne lui appartiennent pas ou que ce soit sur des infrastructures qui lui appartiennent, le fait d'avoir une propriété donne une garantie de la participation d'Ottawa au coût des infrastructures. Essentiellement, c'est ça. Et, dans cette mesure-là, la pleine compensation, vous l'avez, parce que vous avez l'utilisation de l'infrastructure ad vitam aeternam et vous avez l'obligation de son propriétaire de l'entretenir. Ça, là, ça s'appelle un tiens, et j'ai toujours compris, moi, qu'un tiens vaut mieux que deux tu l'auras.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: La réalité, c'est qu'au niveau du transport collectif Ottawa n'a pris aucun engagement pour... Ottawa n'a pris aucun engagement pour le pont Champlain. Combien vont-ils mettre? On n'a pas de chiffres, on n'a pas de données.

M. Moreau: Non, non. C'est-à-dire...

M. Girard: Et, sur le pont Champlain, vous savez que ça va se payer à même un PPP et un péage. Ça, vous le savez très bien. Alors, je suis étonné, de la part d'un ancien...

M. Moreau: Un instant. Un instant.

M. Girard: Je suis étonné, de la part d'un ancien ministre des Affaires intergouvernementales, qu'il ne soit pas plus revendicateur que ça. On pourrait contrôler l'ensemble des outils, l'ensemble des leviers en rapatriant ces ponts-là avec une pleine compensation financière. La réalité, M. le ministre, vous le savez très bien et vous l'avez vu l'an passé, quand le ministre a annoncé le nouveau pont Champlain, vous n'avez même pas été invité à la conférence de presse. Puis, quand il y a eu un comité pour planifier puis coordonner la gestion routière dans la grande région métropolitaine, le fédéral n'est même pas assis autour de la table.

Ça fait que, si, à ce moment-là, on rapatriait la gestion des ponts avec pleine compensation financière, ça nous permettrait de mieux coordonner nos opérations et éviter... et faire en sorte qu'il y a une meilleure coordination dans la grande région métropolitaine, vous le savez très bien.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Vous venez de dire, en trois phrases, deux faussetés. La première, c'est que, d'une part, le fédéral est assis autour de la table sur la mobilité, puisque les représentants de la société des ponts Champlain et Jacques-Cartier sont autour de la table, d'une part...

M. Girard: Est-ce que le ministre Lebel est là?

M. Moreau: Non, mais vous savez...

M. Girard: Ah! Parfait. Très bien, merci.

M. Moreau: ...le gouvernement fédéral n'est pas représenté par une seule... Si on demandait au premier ministre du Canada d'être sur tous les comités sur lequel le fédéral siège, il aurait un horaire fort chargé. C'est la même chose pour le ministre des Transports. Alors, d'une part, première fausseté.

PJCCI, la société des ponts Champlain et Jacques-Cartier siège sur le comité de la mobilité justement pour nous permettre de coordonner les travaux qui seront faits sur les chantiers fédéraux, sur les chantiers du Québec et sur les chantiers de la ville de Montréal dans le cadre de l'exercice en cours. Premier élément.

Deuxième élément, le ministre Lebel s'est engagé à livrer une infrastructure nécessaire pour recevoir les services de transport en commun dans un contexte d'un contrat clés en main, sur lequel un ouvrage structurant de transport de commun de type train léger sur rail serait livré. Alors, vous venez de dire deux choses qui sont inexactes.

Et, si vous référez à mon ancien mandat des Affaires intergouvernementales canadiennes, j'ai appris une chose, c'est qu'on ne négocie pas une chose qu'on a déjà. Vous avez à l'heure actuelle la possibilité d'utiliser une infrastructure...

● (20 h 10) ●

Une voix: ...

M. Moreau: ...totalement, en conservant la possibilité et l'obligation pour le propriétaire non seulement de la remplacer, mais de l'entretenir. Alors, vous pouvez bien vouloir grossir votre parc d'équipement si c'est le bonheur... si vous y voyez un certain bonheur, mais, quand vous avez quelqu'un qui a une obligation d'entretien, qui a une obligation de remplacement, ça, ça s'appelle une contribution aux infrastructures. Et que le gouvernement le fasse en collaboration avec le gouvernement du Québec dans le cadre de sa propriété totale ou partielle des infrastructures de transports, je trouve que c'est un actif pour le Québec tout entier.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Alors, je comprends que je ne ferai pas changer l'opinion au ministre des Transports, c'est la position officielle...

M. Moreau: Pas ce soir.

M. Girard: C'est la position officielle du gouvernement. Parlons d'un autre dossier en lien avec le pont Champlain. Votre collègue députée de La Pinière a dit publiquement en octobre dernier qu'elle s'opposait à ce que les résidents de la Rive-Sud paient un péage sur le pont. Elle croit plutôt que le péage devrait être imposé uniquement aux camions. Quelle est la position du ministre des Transports?

M. Moreau: La position du ministre des Transports à cet égard-là, c'est la position du gouvernement du Québec. On n'est pas opposés... Quand on regarde le péage, et je vais revenir de façon plus précise sur la question du pont Champlain, puis je l'ai fait savoir à mon collègue, M. Lebel, le péage, en termes d'outil de contrôle de la circulation sur les ponts ou aux abords de l'île de Montréal, ne doit pas être évalué à la pièce dans les infrastructures existantes. Lorsqu'il y a une nouvelle offre de transport — on parle du pont de la 25, on parle, bientôt, du pont de l'autoroute 30 — on estime qu'à ce moment-là ces infrastructures-là doivent, parce qu'elles fournissent une nouvelle offre de services, peuvent être payées au moyen d'un transport... au moyen d'un péage.

Dans le cas du pont Champlain, on est dans une situation un peu particulière où vous avez une offre de services existante qui est remplacée par une offre de services équivalente en termes routiers et par une offre additionnelle en termes de transport collectif, c'est-à-dire le train léger sur rail. Et, dans ce contexte-là, il existe des technologies qui permettent de moduler le péage, et c'est ce que j'ai dit. Ce qui doit nous guider en matière de péage, c'est l'équité entre les contribuables. Et, par exemple, dans le cas du pont Champlain, le fait, pour un résident de l'Île-des-Soeurs, de vouloir sortir de l'île pour rejoindre la Rive-Sud, il n'y a pas d'offre de services de transport alternatif. Il n'a pas le choix, ou il nage ou il prend le pont Champlain. Alors, dans ce contexte-là, l'idée est une idée d'une desserte locale. C'est la même chose pour...

M. Girard: ...

M. Moreau: Pardon?

M. Girard: Je dis: Ou il prend une télécabine.

M. Moreau: Ou il pourrait prendre éventuellement une...

M. Girard: Votre nouvelle idée sexy, là, oui.

M. Moreau: Non, mais sincèrement, à cet égard-là, vous seriez étonné de voir que, dans les offres de transport collectif qui sont faites dans les grandes villes, on ne regarde pas les possibilités en les dénigrant avant même de les avoir étudiées. Je suis convaincu que vous avez une ouverture d'esprit assez grande pour ne pas tomber basement dans ce type de comparaison là.

Et je reviens à la question du péage sur le pont Champlain, je pense que ça doit être regardé d'une façon constructive, d'une façon ouverte et probablement d'une façon différente, si on parle du trafic de transit, c'est-à-dire de la circulation de transit, par rapport à ce qui serait une circulation plus locale. On a...

Une voix: ...

M. Moreau: ...on va avoir l'occasion d'en rediscuter avec le gouvernement fédéral, c'est clair.

M. Girard: Juste compléter la question, juste une question, sur ce dossier-là. Juste pour compléter, parce que vous parlez de la question de l'équité...

M. Moreau: Entre les usagers.

M. Girard: Oui, la question de l'équité. Alors, est-ce que vous... Parce que certains maires et certains intervenants ont dit: Écoutez, s'il y en a au pont Champlain, mais il n'y a pas dans d'autres ponts... Alors, est-ce que la position du gouvernement, c'est d'installer des péages métropolitains dans la grande région de Montréal ou est-ce que, quand vous parlez d'équité, est-ce que vous souhaitez que ce soit le cas sur tous les ponts dans la grande région métropolitaine?

M. Moreau: Non...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Très, très bref, très bref.

M. Girard: Bien, je veux qu'il réponde, là.

M. Moreau: Très bref. Alors, bien, de façon très brève, la réalité, c'est qu'il faut discuter, je pense, de la question du péage dans son ensemble, particulièrement pour Montréal, qui est une île, et voir à ce qu'on ne pénalise pas... Parce qu'il y a une question d'équité, encore une fois, je vous dirais, envers non seulement les résidents de la Rive-Sud, parce qu'il y a des ponts sur la Rive-Sud, il y a aussi des ponts sur la Rive-Nord, des ponts à l'ouest, des ponts à l'est. Il faut voir ça dans une perspective globale. Et, à ce moment-là, dans le contexte de discussion, lorsqu'on verra quelles sont les alternatives, quelles sont les options que l'on a, on sera à même de prendre une décision. Ce que je vous dis essentiellement, c'est qu'on n'est pas fermés à cette idée-là, mais qu'elle doit être envisagée dans un contexte d'équité entre les usagers.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre. M. le député de Huntingdon, pour 19 minutes.

M. Billette: 19 minutes. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je devrais en avoir assez.

Une voix: ...

M. Billette: Mme Tremblay, je vais peut-être revenir sur le... je n'ai pas eu la chance de revenir, malheureusement, faute de temps. Premièrement, je vais vous parler comme parent de jeune. Mon enfant a 10 ans, donc, dans six ans, c'est rapide quand même, on n'y pense jamais. Mais, je pense, je suis très heureux des mesures que vous avez mises de l'avant au niveau des cours de conduite, de la formation de nos jeunes conducteurs. Et, lorsqu'on parle de jeunes conducteurs, ce sont des... comme j'ai dit, ce sont des gens qui vont avoir pour la première fois une responsabilité, qui vont avoir un véhicule entre les mains, donc responsabilité à l'égard d'autrui qui sont les autres conducteurs de la route comme nous sommes tous ici, pour la plupart d'entre nous.

Je veux revenir sur les jeunes conducteurs. Je sais que M. le ministre en a parlé amplement, aussi bien dans son préambule, dans ses... son discours d'ouverture. Il en a même reparlé tantôt, suite à la question. Puis je pense que c'est une question qui ne peut passer sous silence. Je pense qu'on... c'est l'inquiétude, ce sont nos jeunes, notre relève, les générations futures, puis je pense que c'est important de bien les encadrer. Puis malheureusement, comme le disait si bien le ministre, lorsqu'on parle d'accidents avec dommages corporels, ce sont malheureusement... puis je pense que c'est avec grande tristesse qu'on doit le dire et l'avouer, ce sont souvent nos jeunes qui en font la manchette. Je pense que chaque vie humaine n'a pas de prix, donc c'est important de bien les encadrer.

Puis c'est encore pire au niveau des jeunes. Lorsqu'on parle qu'en 2010... je pense que M. le ministre l'a bien mentionné, les jeunes de 16 à 24 ans étaient titulaires de 10 % des permis de conduire, au niveau du Québec, et étaient impliqués dans des accidents avec dommages corporels tout près ou si ce n'est pas plus que 24 %. Donc, c'était tout près de deux fois et demie, de façon supplémentaire, la proportion des jeunes qui avaient un permis de conduire qui étaient impliqués, comparativement aux conducteurs plus aguerris, à ce moment-là.

Dans mon opinion personnelle, il y a vraiment trois façons de pouvoir encadrer comme il faut ou de bonne manière ces jeunes-là. Premièrement, il y a la sensibilisation. Je pense qu'on voit les campagnes publicitaires qui ont été faites par la SAAQ qui démontrent assez bien l'impact des jeunes. Il y a même *YouTube* maintenant qui est devenu... Malheureusement, on découvre des choses mais qu'on n'aurait pas pu découvrir sans la technologie de *YouTube*, maintenant. Souvent, ça nous donne des frissons lorsqu'on voit ces films-là qui sont diffusés sur le Net. Mais je pense que c'est important au niveau de la sensibilisation.

Il y a le niveau de la législation. Je pense que le... en tant que législateurs, je pense qu'on est 125 législateurs au niveau du Québec qui s'efforcent de faire des lois, des règlements pour bien encadrer ces jeunes-là. Et il y a également le contrôle qui est exercé principalement par nos forces policières, à travers l'État du Québec, qui font un travail vraiment exceptionnel de contrôle envers ces jeunes-là.

Il y a d'autres sujets également qui font beaucoup la manchette. Je pense que, si on regarde l'encadrement des jeunes, mais, veux veux pas, on a quand même des sujets qui font l'actualité. On a parlé beaucoup du «car surfing», qui est

une pratique qui n'est pas répandue mais qui a fait la manchette de façon régulière avec des jeunes. Il y a eu le zéro alcool pour les 21 ans. Je pense que c'est une mesure d'actualité qui s'est passée dans les dernières heures, qui est une nouvelle mesure d'encadrement.

M. le ministre en a parlé à deux reprises, le film *Dérappages*. Je pense que, comme parents, ou tout le monde, on connaît des jeunes qui sont au volant, puis, lorsque le jeune part avec son véhicule, on a toujours le questionnement à savoir: Est-ce qu'il est arrivé un accident? lorsqu'il a deux minutes de retard. Donc, ça démontre bien. On ne chiffre que les décès, malheureusement, mais il y a d'autres tragédies qui font en sorte que c'est un drame pas uniquement pour la personne qui subit l'accident — dans le film *Dérappages*, ils le démontrent bien — mais c'est un changement de vie, c'est un événement majeur, et triste, et malheureux pour des familles, pour des proches. Des jeunes, souvent, qui ont des accidents et qui demeurent avec des séquelles qui peuvent être de très graves... un handicap vraiment majeur, non fonctionnel, à des lésions quand même mineures mais qui vont handicaper le jeune pour le restant de ses jours. Puis, malheureusement, à cause des fois d'un accident qui aurait pu être évité par une certaine négligence, à ce moment-là, des personnes.

Il y a également le «texting» qui est devenu une nouvelle mode au cours des dernières années. Il y a des événements, également des activités telles le Cool Taxi, je pense, qui est une initiative de parents. On voit qu'il y en a de nombreuses, choses pour encadrer nos jeunes, pour travailler la sensibilisation. J'aimerais savoir, au niveau — je ne sais pas si M. le ministre ou Mme Tremblay va me répondre, ou au niveau de la table également — les actions qui ont été posées par le gouvernement ou la SAAQ pour mieux encadrer nos jeunes, et principalement peut-être faire l'état, peut-être, des différents sujets que j'ai élaborés, là, dans mon préambule avec vous.

• (20 h 20) •

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Merci. Merci, M. le député de Huntingdon. Effectivement, je vais vous donner, très rapidement... Puis, le film auquel vous référez, là, *Dérappages*, fait état des efforts qui sont faits par le législateur québécois pour essayer d'ajouter des mesures qui visent essentiellement la sécurité routière.

Alors, vous en avez parlé, il y a les cours de conduite obligatoires; il y a l'augmentation de la durée de l'apprentissage à 12 mois; il y a les permis probatoires d'une durée de 24 mois, peu importe l'âge, qui sont soumis, hein, peu importe l'âge, zéro alcool dans le cas des permis probatoires. Si vous avez votre premier permis probatoire à l'âge de 17 ans, bien vous avez zéro alcool pendant... jusqu'à 75 ans. Alors, les sanctions plus sévères pour le non-respect de la règle du zéro alcool: suspension immédiate du permis de conduire de 90 jours plutôt que de 30 jours; suspension immédiate du permis de conduire de sept jours pour un grand excès de vitesse; mise en place d'une phase intermédiaire relative aux points d'inaptitude pour les conducteurs de moins de 25 ans, huit points, donc, jusqu'à 23 ans et 12 jusqu'à 25 ans; vous l'avez mentionné: zéro alcool pour les 21 ans et moins, qui est en vigueur depuis le week-end dernier, le 15 avril; il y a des amendes et des sanctions plus sévères pour le «car surfing». Alors, pour le «car surfing», ce qui va entrer en vigueur en juin au plus tard, c'est la suspension pour une durée de 90 jours, pour une première offense, du permis de conduire. Mais, déjà, les amendes plus sévères, ce sont des dispositions qui sont en vigueur depuis mars 2011.

Donc, c'est une série de mesures qui montrent la préoccupation constante que nous avons d'assurer non seulement chez les jeunes conducteurs, mais chez l'ensemble des usagers de la route un comportement qui soit correct. On parlait plus tôt, je pense que c'est votre... mon adjoint parlementaire qui parlait des photoradars un petit peu plus tôt aujourd'hui, le député de Chomedey. Les photoradars, c'est une mesure de sécurité routière, on l'a dit. Ce que l'on vise par ces mesures-là, c'est de changer les comportements. Alors, vous avez beau avoir toutes les campagnes de publicité, toutes les sanctions préventives, il faut ajouter à ça, malheureusement, des mesures qui ont un caractère un peu plus punitif, parce que l'objectif, c'est de, un, de faire prendre conscience des dangers que constitue l'usage d'un véhicule routier, par exemple avec les facultés affaiblies ou encore dans les cas de grand excès de vitesse.

Sur les permis de conduire, moi, je dis souvent: Lorsqu'un jeune se fait délivrer un permis de conduire, il se retrouve en possession de l'objet le plus dangereux avec lequel il est confronté depuis sa naissance, alors, que ce soit dans un contexte d'excès de vitesse, ou que ce soit dans un contexte d'alcool au volant, ou que ce soit, encore pire, dans un contexte où il y a de l'alcool au volant et on est dans une situation d'excès de vitesse. C'est démontré, les statistiques sont accablantes sur la surreprésentation des jeunes dans ce domaine-là, et sincèrement on n'en fera jamais assez. Il n'y a pas une seule mesure qu'on peut identifier qui, du jour ou lendemain, va faire cesser ce type de comportement là.

Il y a aussi une responsabilité sociale, qui n'appartient pas exclusivement au législateur, qui appartient à chaque individu dans la société, qui doit adopter un comportement qui soit sécuritaire en regard de l'utilisation des véhicules automobiles et de l'usage de la route et de l'autoroute et... Alors, les jeunes doivent en prendre conscience. Et malheureusement l'expérience enseigne qu'ils en prennent conscience souvent trop tard, et que cette prise de conscience-là a tendance à devenir évanescence au fur et à mesure qu'on s'éloigne de l'accident qui a causé la blessure ou la mort.

C'est la même chose pour les conducteurs plus âgés, et il y a une responsabilité qui nous appartient à tous, et, à l'égard des jeunes, certainement — et je pense que c'est la conclusion du film de M. Arcand — il y a une responsabilité parentale qui ne doit pas être écartée. Moi, je suis le père de deux filles et je peux vous dire que, lorsque celles-ci se déplacent le soir — maintenant, elles sont un peu plus vieilles — lorsque, plus jeunes, elles se déplaçaient le soir, je me faisais un devoir personnel, et mon épouse aussi, on se faisait un devoir de nous assurer des moyens qu'elles entendaient prendre pour le retour à la maison.

Et, le zéro alcool, on l'a annoncé en fin de semaine dernière, on l'a mis en vigueur en fin de semaine dernière, avant justement les festivités liées aux bals de fin d'études. Et ce n'est pas fortuit, ça, parce que la Société de l'assurance automobile du Québec nous disait qu'il y avait une capacité limitée de mettre en vigueur l'ensemble des dispositions qui avaient été prévues par le projet de loi, notamment en raison des complications informatiques, c'est-à-dire de la programmation

informatique qui devait être mise en place. On a eu donc à choisir quelles de ces mesures devaient entrer en vigueur le plus rapidement. Et ce n'est pas par hasard qu'on a choisi la tolérance zéro à l'égard de l'alcool chez les 21 ans et moins, parce que, moi, mes enfants en ont eu, des bals de fin d'année puis des bals de fin d'études, et ce qui me rendait tout à fait heureux, un, c'était de voir qu'elles avaient gradué, mais, deux, c'était de voir qu'elles revenaient à la maison de façon sécuritaire et que ce qui commençait comme étant la planification d'une fête ne se terminait pas dans la réalisation d'un drame. Et c'est ça, la réalité, et c'est dans ce sens-là que nous pointons l'ensemble des efforts qui sont faits par le gouvernement, par la Société de l'assurance automobile du Québec et par l'ensemble des partenaires.

Le bilan des jeunes conducteurs s'est amélioré au cours des dernières années. Entre 2005 et 2010, le nombre de jeunes impliqués dans un accident mortel a diminué de 15 %, passant de 171 à 129, mais c'est encore 129 décès, ce qui est épouvantable. La partie n'est pas gagnée, et il faut continuer nos efforts, et nos efforts doivent se décliner par une série de mesures, bien sûr par la prévention, bien sûr par la responsabilisation des individus, bien sûr par la responsabilisation des parents et par l'utilisation et la collaboration de la force policière, qui doit mettre en application les dispositions plus coercitives qui sont adoptées par le législateur dans une perspective de protection sociale.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre. M. le député de Huntingdon.

M. Billette: Merci beaucoup, M. le ministre. Je pense que c'est très intéressant, parce que tout le monde est touché. On connaît tous des jeunes de 16 à 24 ans qui commencent à conduire, puis c'est la prunelle nos yeux, veux veux pas, que ce soient nos enfants, nos neveux ou des voisins qu'on connaît, donc je pense que c'est important. Ça va être intéressant également de voir la tendance des chiffres avec les nouvelles mesures, aussi bien... peut-être pas dans le bilan routier 2011 que vous allez déposer, M. le ministre, mais, je pense, c'est des efforts à long terme, puis vous l'avez bien dit, qui doivent être soutenus par tout le monde, à ce moment-là.

J'ai une petite question de connaissance personnelle. Un terme qu'on entend de plus en plus souvent, je vais vous dire, je me suis questionné la première fois que je l'ai lu, puis j'ai encore le même questionnement, on appelle ça la sécurité passive. Je ne sais pas si Mme St-Cyr s'y connaît, ou Mme Tremblay, elle semble me dire oui. Je sais qu'il y a de nouveaux produits de compagnies d'assurance associés à ce terme-là qui m'est tout à fait nouveau. Je ne sais pas si je suis le seul à ne pas connaître ce terme-là, mais j'aimerais avoir de l'information. Je ne sais pas si vous l'avez avec vous, Mme St-Cyr? Je sais que vous avez de l'air à... mais, si M. Villeneuve...

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme St-Cyr. Consentement pour Mme St-Cyr? Consentement. Allez-y, Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, effectivement, récemment on a vu une initiative québécoise, une compagnie d'assurance qui munit certains véhicules de — je vais résumer ça, là — mais d'une espèce de boîte qui permet de prendre note des comportements alors qu'ils se passent. Alors, quelqu'un qui freine brusquement, quelqu'un qui donne des coups d'accélération, en quelque sorte, le kilométrage parcouru, c'est autant d'indicateurs des comportements des gens, et ce qu'il y a d'intéressant de la perspective «sécurité routière», c'est que le comportement va influencer la prime d'assurance comme telle.

Par ailleurs, quand on parle de sécurité passive dans les véhicules, ça peut être beaucoup plus large, hein? On pense aussi... sécurité passive, ce sont aussi les ceintures de sécurité, ce sont aussi les indicateurs qui nous renseignent s'il y a un véhicule derrière lorsqu'on stationne. Alors, effectivement il y a une panoplie de développements qui se font dans ce domaine-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme St-Cyr. M. le député de Huntingdon.

M. Billette: ...Mme St-Cyr, vous venez de donner des bonnes idées avec votre petite boîte qu'en tant que parents... pour l'avenir, à ce moment-là. Mais est-ce que ça va jusqu'au véhicule banalisé de police stationné, des fois, qu'on commence à voir, ou les panneaux, des fois, est-ce que c'est de la sécurité passive, ça également, ou c'est vraiment plus du contrôle?

● (20 h 30) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme St-Cyr.

M. Billette: C'est une bonne question.

Mme St-Cyr (Johanne): Je ne sais pas si... Mme la Présidente, je n'oserais pas me prononcer sur le but poursuivi par les policiers avec ces éléments-là, mais c'est sûr qu'il y a des éléments de contrôle, puis il peut y avoir des éléments de protection pour eux, là, dans leurs véhicules.

M. Billette: O.K. Je trouve ça...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Huntingdon.

M. Billette: Excusez, Mme la Présidente. Je trouve ça intéressant, puis, je pense, c'est des choses qu'on va voir évoluer au cours des années, parce que c'est la première fois que j'entendais le terme «sécurité passive». Mais je peux voir...

comme j'ai dit, vous me donnez des bonnes idées, pour les petites boîtes au niveau de l'accélération, et tout. Vous allez sûrement en donner à plusieurs parents, à ce moment-là.

Mme la Présidente, je veux revenir sur un autre sujet. Je sais qu'il me reste peu de temps, et c'est un sujet important, qui va relever de la part du ministre. On se souvient qu'en 2010-2011 — je fais un petit peu du coq à l'âne, mais, je pense, c'est important d'avoir la réponse ce soir — lors du budget de 2010-2011, notre collègue le ministre des Finances avait déposé, je pense, un budget de planification, un budget important au niveau des coupures, au niveau... 62 % des coûts devaient venir de la part du gouvernement, de l'administratif.

Et il y avait également, puis ça a été dans le cadre de la loi n° 100, au niveau des cadres, des différents organismes également qui étaient demandés à faire un effort, pas juste le contribuable québécois, mais tous les autres. Puis tout ça, c'était dans une gestion d'accroissement des dépenses, ou gérer la croissance des dépenses, puis le Québec a bien fait, a terminé deuxième au niveau canadien, a fait figure de leader, à ce moment-là, et c'est à savoir... et ça malgré les défis de l'indice des prix à la consommation qui continue à augmenter, la croissance démographique du Québec, qui est très importante.

On avait demandé à chacun des ministères, des organismes la réduction des dépenses de fonctionnement de l'ordre de 10 % et on avait surtout ciblé, au niveau de... réduction de 25 % au niveau de la publicité, de la formation et des frais de déplacement, relativement... ou en regardant les chiffres de 2009-2010.

Je sais que je fais du coq à l'âne, je vois Mme la ministre arriver, donc...

Une voix: ...

M. Billette: ...Mme la sous-ministre arriver. Il est un plaisir également, je vous salue... savoir les efforts qui ont été faits de la part du ministère, ou dans quels secteurs vous avez coupé sans affecter le service à la clientèle.

La Présidente (Mme L'Écuyer): En deux minutes. M. le ministre.

M. Billette: Ou le député...

M. Moreau: On a combien de temps, Madame la...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous avez...

M. Ouellette: Bien, prenez le temps qu'il faut, on le prendra...

M. Billette: On le prendra sur notre autre bloc.

La Présidente (Mme L'Écuyer): On va le prendre sur l'autre bloc parce qu'il ne reste qu'une minute.

Une voix: ...

M. Moreau: Oui, bien je pense que oui, parce qu'il y a eu des efforts considérables qui ont été consentis par le ministère. Je remercie le député de sa question. Je vais demander à Mme Josée Dupont, qui s'est jointe à nous, qui est sous-ministre adjointe à la Direction générale des services à la gestion et à la surveillance des marchés, de donner les détails à la question du député.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement? Consentement. Mme Dupont, la parole est à vous.

Mme Dupont (Josée): Oui, merci. Alors, Mme la Présidente, au niveau des réductions des dépenses de fonctionnement au ministère des Transports, on se rappellera que tous les ministères et organismes ont été invités à réduire de 25 % leurs dépenses de formation, de déplacement et de publicité, l'année de référence étant les dépenses de 2009-2010.

Alors, en 2011-2012, le ministère devait réduire ses dépenses administratives de 4,4 millions de dollars, et ça incluait bien sûr, là, toutes les dépenses de publicité, les dépenses de formation et les dépenses de déplacement. Et la réduction réelle au 31 mars 2011 à été de 4,9 millions, alors ça a été une économie additionnelle de 0,5 million, soit 11 % de plus que prévu.

Si on décortique un petit peu par rapport aux dépenses de publicité, de formation et de déplacement, alors les dépenses de publicité ont été réduites de 1 million, ce qui correspond exactement à la réduction de 25 % par rapport aux dépenses réelles de l'année financière 2009-2010. Pour les frais de formation et de déplacement à l'intérieur du Québec, les dépenses ont été réduites de 3,1 milliards... pardon, 3,1 millions, soit 32,1 % de moins qu'en 2009-2010.

Toutes ces réductions ont bien sûr été appliquées uniquement aux dépenses de nature administrative, ce qui fait que, comme on l'avait fait en 2010-2011, les déplacements de nature opérationnelle n'ont pas subi de compressions. Donc, tout ce qui concerne les opérations sur le réseau ont été maintenues. On parle notamment des déplacements pour faire de la surveillance du réseau, de l'inspection des structures ou encore tous les déplacements vers les chantiers. Alors, ces déplacements-là, qui sont en lien direct avec la réalisation de la mission du ministère, ne subissent aucune compression. Les compressions s'appliquent uniquement aux dépenses de nature administrative.

Évidemment, tous ces efforts-là avaient été débutés à l'année 2010-2011, où, encore une fois, les réductions sur les dépenses de nature opérationnelle avaient été importantes. En 2010-2011, on devait réduire de 3,2 millions et on avait réduit en fait de 4,6 millions, ce qui représentait une économie additionnelle de 1,4 million, soit 43 % de plus que prévu.

Donc, en 2010-2011, on avait déjà fait un effort considérable au niveau des dépenses administratives, et on a maintenu... on a encore atteint nos cibles en 2011-2012. Et, bien sûr, on s'enligne pour encore rencontrer les cibles de compression, toujours des dépenses administratives, pour l'année financière qui débute.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme Dupont. Je cède maintenant la parole au député de Gouin. M. le député, pour 18 minutes.

M. Girard: Je vais passer la parole à mon collègue.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Beauharnois?

M. Girard: Oui, il avait une question.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Beauharnois, pour votre question.

M. Leclair: Merci, Mme la Présidente. Ce soir, j'aimerais entretenir le ministre sur ce qui concerne les travaux pour l'élargissement du pont Monseigneur-Langlois, à Salaberry-de-Valleyfield. On nous avait promis une alternative à quatre voies avant la mise en service de l'autoroute 30. On sait qu'avec les divers problèmes qu'il y a eu avec l'étude d'impact, ça s'est éternisé un petit peu, mais là ça semble être rentré dans l'ordre. Donc, je voulais savoir du ministre s'il est en mesure de confirmer que ce projet apparaît dans les coûts du ministère pour 2012-2013.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Avant de répondre précisément à la question du député de Beauharnois, que je salue, qui se joint à nos travaux, simplement peut-être faire la mise en contexte; je pense que les gens de votre circonscription le souhaiteraient aussi. Le pont Monseigneur-Langlois, c'est le pont, sur la route 201, qui permet donc de franchir le fleuve et de relier Salaberry-de-Valleyfield à Côteau-du-Lac, deux municipalités que j'ai eu le plaisir de représenter dans le passé. Ce pont est composé de quatre structures, possède trois voies de circulation, et son débit journalier moyen annuel est de 34 000 véhicules par jour. Et c'est la configuration des voies et le fort débit de circulation qui créent de la congestion aux heures de pointe, en fait, ce qui est demandé par les mesures de correction ou d'amélioration du pont.

Alors, la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie complète actuellement une étude d'impact sur l'environnement afin de pouvoir réaliser l'élargissement des voies de circulation en remblai sur la partie du tronçon couvrant les îles Aloigny et Liénard, et un autre tronçon qui touche le littoral du fleuve Saint-Laurent. Alors, la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie répond actuellement à une deuxième série de questions de la part du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs sur l'étude d'impact qui a été déposée.

L'obtention du certificat d'autorisation de réalisation de ce projet est actuellement prévue pour la fin de 2012. Ce délai peut être variable selon la tenue ou non d'audiences publiques par le Bureau d'audiences publiques en environnement. Et le projet fait également l'objet d'une évaluation environnementale fédérale en raison de l'empiètement des remblais sur le littoral du fleuve.

J'ai constaté dans l'actualité récente que le gouvernement fédéral pourrait décider de se satisfaire des études d'impact qui peuvent être faites au niveau des provinces et qu'on aurait déposé des mesures en ce sens très récemment. Je ne sais pas si... parce que c'est trop récent, là, si ça pourrait s'appliquer au dossier en cours.

Maintenant, sur la question des coûts, est-ce qu'ils sont prévus dans le programme d'immobilisations, je vais laisser M. Jacques Filion, qui est sous-ministre responsable de l'Ouest...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...consentement pour M. Filion?

M. Moreau: ...Montréal, de...oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement. M. Filion, la parole est à vous.

● (20 h 40) ●

M. Filion (Jacques): Bonjour, Mme la Présidente. Mon nom est Jacques Filion. Je suis sous-ministre associé au ministère des Transports. Comme il a été mentionné par M. le ministre, actuellement il y a une étude d'impact au niveau de l'environnement qui est en cours pour cette année. Les résultats sont prévus en 2012, et, suite à l'obtention de ces résultats-là, le ministère des Transports pourra évaluer, après, un scénario de réalisation des travaux. Et c'est à ce moment-là que les montants, en termes de réalisation, là, vont être mieux connus et planifiés dans un objectif de réalisation. Donc, on sait que l'étude d'impact en environnement est une des premières étapes dans la réalisation d'un projet. Et par la suite il faut continuer à réaliser l'avant-projet définitif, la préparation des plans et devis et toute la conception du projet pour convenir de sa réalisation par la suite.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Beauharnois, une autre question?

M. Leclair: C'est bien pour moi.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va? M. le député de Gouin, vous prenez la relève?

M. Girard: Oui. Alors, oui, je voudrais poser une question au ministre sur la route 167 vers les monts Otish. Lors du budget 2009-2010...

M. Moreau: Je ne veux pas vous empêcher de poser la question, mais c'est un dossier qui relève du ministre délégué aux Transports. Je peux toujours la recevoir. Sur la route 167, je pense que mon collègue le ministre délégué aux Transports serait plus autorisé à répondre à ces questions, si vous n'y voyez pas d'objection; à moins que vous vouliez poser votre question et que...

M. Girard: Parfait. Alors, je le... Bien, il y a peut-être juste un élément sur lequel j'aimerais quand même vous questionner, parce que, si ma mémoire est bonne, à moins que je ne me trompe, vous étiez sans doute ministre des Affaires intergouvernementales à l'époque, parce que, dans le budget 2009-2010, le gouvernement avait annoncé, là, le prolongement, au coût de 260 millions, et on indiquait que Québec allait investir 130 millions et qu'il y aurait une contribution du secteur privé et des autres paliers du gouvernement. Alors, j'aurais aimé savoir où est la contribution du fédéral dans ce projet-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Honnêtement, je vous suggérerais de diriger la question au ministre délégué aux Transports, qui est responsable de ce dossier-là. Très sincèrement, moi, l'information...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Que nous allons voir demain en commission.

M. Moreau: Et que vous allez voir demain à cette commission, justement, sur les crédits du ministère qui touchent toute la partie qui relève de la voirie locale, dont le ministre responsable est... dossier qui relève du ministre responsable.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Parfait.

M. Girard: Parfait. Alors, j'aurais voulu également entretenir le ministre sur un autre sujet: le dossier du prolongement du métro. Vous vous rappelez sans doute que votre premier ministre, le 16 septembre 2009, a fait une conférence de presse avec trois maires pour annoncer la création d'un bureau de projet et le prolongement... pour le prolongement de trois lignes de métro en 10 ans: ligne bleue, orange et jaune. J'aimerais savoir, trois ans plus tard, quel est le bilan et quelle est la proposition du ministre aux usagers de transport en commun.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: J'ai eu l'occasion d'en parler lorsque je me suis adressé aux membres de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud en indiquant que les études qui sont commandées au bureau de projet concernant le prolongement éventuel ou les scénarios de prolongement éventuel du métro, qui touchent les trois territoires en réalité, c'est-à-dire Laval, Longueuil et Montréal, seraient connues au cours de l'été qui vient. Alors, la proposition de programme d'étude qui a été présentée au comité directeur principal le 20 juin 2011 concluait qu'une étude d'opportunité et de faisabilité des trois prolongements doit être réalisée avant de statuer sur la réalisation du premier tronçon. Et les résultats de cette étude devraient être connus d'ici juin 2012. C'est à ce moment-là que nous prendrons une décision quant à savoir quelles sont les suites à donner au dossier pour le prolongement du métro.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Mais, au moment du lancement, en septembre, votre prédécesseure, députée de Laviolette, avait indiqué que l'objectif du gouvernement, c'était que ces trois prolongements soient faits d'ici 10 ans. Est-ce que c'est toujours l'objectif du ministre?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Écoutez, honnêtement, sur un horizon de 10 ans, moi, ce que je vous dis, c'est que, lorsque les résultats de l'étude seront connus, d'ici le mois de juin, on sera en mesure de préciser la position gouvernementale à ce sujet-là. Mais la politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique oblige la présentation stratégique... d'un dossier de présentation stratégique qui a pour objectif essentiellement de montrer la pertinence de réaliser les prolongements proposés.

Tout ça, c'est en préparation, et le bureau de projet doit compléter ensuite son mandat en proposant au ministère un calendrier de réalisation des prolongements. Alors, le délai de 10 ans sera sans aucun doute influencé par le calendrier qui sera proposé dans ce contexte-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Oui. Avez-vous un échéancier, des priorisations de prolongements? Parce qu'on sait, par exemple au niveau du prolongement, là, de la ligne bleue, les évaluations, qui étaient peut-être à l'époque... peut-être que ça a changé

depuis... on indiquait que ça pourrait toucher environ 140 000 personnes par jour. La ligne jaune, on parlait de 80 000 personnes par jour, et la ligne orange ouest, on parlait de 60 000 personnes par jour. Est-ce que...

M. Moreau: La ligne bleue, Montréal, la ligne jaune, Longueuil, la ligne orange, Laval.

M. Girard: Oui, voilà. Alors, je voulais, sur cette question-là, connaître la position, un peu, du ministre, s'il y avait eu une évolution sur ce plan-là ou c'était toujours...

Une voix: ...

M. Girard: Oui, allez-y.

M. Moreau: En réalité, comme je vous disais...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Oui, je remercie le député de sa question. En réalité, comme je vous disais, lorsque l'étude va être connue, en juin, l'étude porte sur les trois potentiels, alors la ligne orange, la ligne bleue et la ligne jaune. Ce que je peux vous souligner cependant, c'est que, parmi les trois prolongements envisagés, là, celui de la ligne bleue, la ligne 5, la ligne bleue vers l'est de Montréal, présente les études réalisées les plus avancées. Et on dit que certaines doivent être remises à jour et complétées avant de confirmer l'opportunité et la faisabilité d'aller de l'avant avec trois ou quatre nouvelles stations sur la ligne 5. Il faut, entre autres, s'assurer que la ligne 2 est, qui est la ligne orange, ait la capacité d'absorber l'achalandage supplémentaire que ce prolongement générerait.

La question est intéressante en ce sens où le réseau du métro n'est pas considéré de façon abstraite. Le réseau du métro s'intègre aussi aux autres efforts qui sont consentis par la Société de transport de Montréal pour la fluidité... et ses lignes, et notamment un projet, que vous connaissez sans doute, qui est le projet du SRB, sur Pie-IX, boulevard Pie-IX, donc qui croise à la fois la ligne bleue et la ligne verte à la hauteur de Pierre-De Coubertin, et, dans le contexte des études qui vont être réalisées, la capacité qu'aurait le SRB de rebattre sur les stations de métro un nombre important de passagers.

Alors, tout ça est pris en considération par le comité. Et je compte bien que les critères qui vont les guider, j'en suis convaincu, c'est non seulement la faisabilité, mais l'opportunité et le fait que les efforts soient consentis aux endroits où on va avoir le meilleur potentiel pour influencer positivement l'offre de transport collectif. Alors, normalement, en juin, on devrait être beaucoup plus fixés sur les recommandations du comité directeur. C'est quelque chose qu'on veut suivre de très près, parce que, de fait, c'est un projet... ce sont des projets qui sont de nature à améliorer beaucoup l'offre de services.

M. Girard: Je veux bien comprendre, parce qu'il y a... votre premier ministre, 16 septembre 2009, avec trois maires, dit qu'il lance un bureau de projet. La ministre des Transports dit: Notre objectif d'ici 10 ans, trois stations de métro. Et vous, vous dites, le 1er décembre dernier, dans *Le Courrier du Sud*, que vous travaillez plus sur un plan B. Alors, j'aimerais juste comprendre: Est-ce que la position du nouveau ministre des Transports a changé, ou l'horizon du gouvernement, c'est toujours de livrer trois nouvelles stations d'ici 10 ans?

M. Moreau: Non. Pas du tout, et je vous remercie de poser la question sur l'article du *Courrier du Sud*. Essentiellement, ce que je disais, c'est qu'il n'y avait pas de... on était dans l'attente du résultat du comité directeur sur les études, et j'ai eu l'occasion d'ailleurs de le préciser et à la chambre de commerce et à la mairesse de Longueuil lorsque l'article du *Courrier du Sud* est paru. Et ce que je disais être un plan B, ce n'était pas de remettre en question les engagements qui avaient été pris. Au contraire, c'est de dire: Supposons, mettons, qu'au mois de juin il y a une décision qui est prise, immédiatement, lorsque le rapport est publié, ça va prendre un certain temps pour l'analyser, mais supposons même qu'on décidait ce soir de prolonger le métro, que ce soit à Longueuil, sur la ligne jaune, que ce soit sur la ligne bleue, la ligne orange ou dans les 77trois scénarios, entre le moment où cette décision-là est prise et le moment où les travaux sont réalisés, il y a un espace de temps qui est important, parce que ce sont des infrastructures qui sont extrêmement lourdes. Et ce que l'on voit, c'est que la congestion... parce que le parc automobile augmente, le nombre de personnes qui transitent augmente, c'est d'avoir des solutions qui sont intermédiaires en attendant la réalisation de ces projets-là. Et c'est en ce sens-là que... puis j'ai eu l'occasion de l'expliquer et de l'exprimer à la mairesse de Longueuil, ce n'est pas de revoir la situation, c'est de dire: Est-ce qu'on a une mesure intérimaire, là, qui peut être...

● (20 h 50) ●

M. Girard: Bien, les mesures intérimaires, là, vous le savez, M. le ministre, à quel point la situation est extrêmement difficile sur la Rive-Sud de Montréal, dans, par exemple...

M. Moreau: J'y habite...

M. Girard: Voilà. Vous avez certainement parlé...

M. Moreau: Je représente le comté de Châteauguay, qui est situé sur la Rive-Sud.

M. Girard: Voilà. Alors, j'ai eu l'occasion d'ailleurs d'y aller, d'ailleurs, dernièrement. Alors, j'ai eu...

M. Moreau: Oui, mais vous n'êtes pas arrêté me saluer, vous devriez le faire quand je suis là.

M. Girard: Oui. On devrait le faire, oui, si vous aimez ça. On devrait faire plus d'heures de crédits ensemble, M. le ministre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Moreau: On finirait par un consensus.

M. Girard: Alors... Non, mais...

M. Moreau: Non, mais vous avez raison...

M. Girard: ...sur Longueuil particulièrement, parce que, l'an dernier, là, avec les problèmes de congestion routière qu'on a connus, la situation a été vraiment, dans plusieurs coins de Montréal, mais à Longueuil, très difficile, catastrophique. Et vous avez eu certainement les représentations de la mairesse de Longueuil. Alors, votre...

M. Moreau: Et du maire de Laval et du maire de Montréal.

M. Girard: Oui, de d'autres. Mais votre plan B, là, vos propositions concrètes pour Longueuil, pour faire en sorte de soulager, d'aider les automobilistes qui passent des heures dans la voiture, c'est quoi, votre plan à court terme?

M. Moreau: Notamment, il y a... et je parlais à Mme St-Hilaire pas plus tard qu'au début de la semaine, mardi matin, en me dirigeant sur Québec. En réalité, la veille, on assistait, elle et moi, au comité sur la mobilité des personnes dans la région de Montréal, et on voyait à quel point les efforts de coordination sont faits. Il est impossible, puis je pense que Mme St-Hilaire accepte tout à fait cette proposition-là, je ne veux pas lui mettre des mots dans la bouche, on pourra lui poser la question, qu'il est impensable de faire des travaux comme ceux que l'on fait sans qu'il y ait un impact sur la circulation.

Alors, à très, très court terme, ce sont des investissements de l'ordre de 110 millions de dollars qu'on a faits en mesures d'atténuation, où on ajoute, par exemple, en collaboration avec la Société de transport de Montréal, une surcapacité sur le métro, où on essaie de voir à coordonner les travaux de sorte que l'on prenne en compte l'existence des événements.

Je vous donne un exemple très concret pour Longueuil. Le pont Jacques-Cartier, c'est un élément fondamental, c'est en plein cœur de la ville de Longueuil, c'est à côté du métro. On a annoncé la signature d'un protocole d'entente pour revoir toute la question de la place Saint-Charles pour désengorger l'accès au métro avec les autobus. On a fait ça en collaboration avec la mairesse de Longueuil. On coordonne, avec la société des ponts Champlain et Jacques-Cartier, le resurfaçage du pont Jacques-Cartier, qui doit être fait cette année, de façon à ce qu'on tienne compte de l'existence, par exemple, des feux d'artifice à Montréal, du fait que c'est... l'ensemble des événements doivent continuer de se poursuivre, qu'on puisse réaliser les travaux, qu'on ne le fasse pas dans des périodes où les autres ponts sont bloqués. Je vous donne cet exemple-là.

Exemple, la société des ponts Champlain et Jacques-Cartier va coordonner le resurfaçage du pont Champlain pour s'assurer que, lorsqu'on compte l'ensemble des voies praticables sur les ponts de la Rive-Sud, incluant le pont Mercier, qu'il n'y ait pas d'autres travaux en même temps qui soient faits, par exemple sur le pont Victoria, sur le pont Champlain ou sur le pont Mercier, pour ne pas handicaper ou réduire davantage le volume des véhicules. Ça, c'est le genre de travail que l'on fait.

Et tantôt vous indiquez à la blague: Bon, vous savez, les télécabines... Très sincèrement, je regardais... Les efforts qui ont été consentis, par exemple, par la ville de Boston, qui a vécu 30 ans avant nous ce que l'on vit en matière d'infrastructures, c'est-à-dire un rattrapage important où on doit faire des chantiers qui bloquent des accès automobiles, bien c'est à ce moment-là qu'on a mis en place le «water taxi», à Boston, qui permet aux gens de partir du fond de la baie de Boston et de rejoindre le centre-ville en 30 minutes, alors que le parcours autoroutier prenait 1 h 30 min. Aujourd'hui, les autorités portuaires pensent à réduire ce service-là. Je peux vous dire que tous les gens de la baie ne voient pas d'un bon oeil l'idée de réduire ce service-là.

Même chose qui a été faite... Je vous parlais du SeaBus à Vancouver, qui traverse le port de Vancouver pour donner accès au réseau d'autobus qui amène les gens vers les montagnes. Ce sont des moyens que l'on doit regarder. On ne doit plus se confiner, je vous dirais, aux moyens traditionnels et penser qu'on va pouvoir augmenter de façon indéfinie la capacité du réseau routier pour accommoder les véhicules automobiles.

M. Girard: Oui, mais, je comprends ce que vous nous dites, M. le ministre, mais...

M. Moreau: Et vous êtes d'accord avec ça.

M. Girard: ...ne venez pas me dire... et les intervenants du transport collectif, qui étaient dans le transport à Montréal, là, sont venus dire, suite à votre entrevue dans *Le Devoir*, il y a quelques semaines: Ce n'est pas vrai qu'on va régler...

M. Moreau: Ce n'est pas ça qu'on dit.

M. Girard: ...les problèmes de congestion routière dans la grande région métropolitaine, ça va se résumer à des bateaux-bus puis des télécabines, là.

M. Moreau: Ce n'est pas ça qu'on a dit.

M. Girard: On comprend que ça prend des projets beaucoup plus structurants pour voyager un nombre important...

M. Moreau: Vous avez raison.

M. Girard: ...de personnes qui actuellement se déplacent en auto, qui pourraient autrement se déplacer en transport collectif, avec des projets...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Brièvement.

M. Girard: ...comme un métro, des voies réservées, des trains de banlieue, des stationnements incitatifs, qui sont des mesures beaucoup plus structurantes que le bateau-bus et les télécabines. Alors, voilà.

M. Moreau: Vous avez raison. Mais ces gens-là semblaient faire une critique, et là vous référez à Mme Junca-Adenot, qui était anciennement à l'AMT, au moment où on a vécu le projet du métro de Laval, qui est une spécialiste du transport.

Une voix: ...

M. Moreau: Moi, je ne veux pas lui enlever ses éléments de spécialiste, mais elle doit, dans ses commentaires, nuancer ses propos et comprendre très sincèrement que ce qui est proposé, ce n'est pas... on ne veut pas remplacer le pont Jacques-Cartier par un bateau-taxi, là. Dans le fond, là, vous êtes... vous êtes d'accord avec moi. L'idée, c'est de dire: On doit prendre une série de mesures et ne pas avoir un regard obtus et réducteur qui nous couperait de solutions qui sont ingénieuses pour nous permettre d'avoir une offre de transport, qu'elle soit alternative, qu'elle soit complémentaire à ce qui existe dans la grande région de Montréal.

Cela dit, la raison pour laquelle le gouvernement est résolu à augmenter l'offre de services en matière de transport collectif, c'est simple, c'est que toutes les grandes métropoles dans le monde, toutes les grandes métropoles dans le monde, sans aucune exception, misent sur des mesures alternatives et d'augmentation du transport collectif, parce qu'il est impensable d'augmenter l'offre de services de façon infinie pour l'automobile. C'est ça, la réalité. C'est ce que Londres a fait, c'est ce que Boston a fait, c'est ce que New York a fait, c'est ce que Vancouver fait. Pourquoi est-ce que...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: ...ce ne serait pas ce que Montréal fait également?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. M. le député d'Orford, la parole est à vous pour les 18 prochaines minutes.

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais qu'on parle un petit peu plus maintenant du bilan routier. Le bilan routier, c'est évidemment des nombres de personnes qui meurent, des nombres de personnes blessées. On sait qu'on a eu, en 2010 en particulier, un très bon bilan. Je pense que c'est même le meilleur des 60 et quelques années précédentes. Évidemment, le bilan routier, quand on regarde plusieurs années, c'est comme une ondulation, probablement qu'il y a eu des plus et des moins qui donnent une moyenne. Mais là il s'agit ici du meilleur, semble-t-il, de ce qui est arrivé depuis ce temps-là. Ça s'est traduit par quand même 487 décès, et il y en avait donc plus les années précédentes. Et ça s'est traduit par un chiffre qui paraît très abstrait, qui est 6,2 décès par 100 000 habitants. Ce n'est pas des choses avec lesquelles j'ai beaucoup joué avant, mais, depuis un petit moment, depuis l'automne, où il y a un nouveau livre qui a été publié, il y a beaucoup de statistiques qui sont en nombre de personnes par 100 000 habitants, et ça m'a accroché un petit peu.

Mais en fait ce que je veux dire surtout, d'abord, c'est qu'on a créé dans les dernières années, me semble-t-il, une pente descendante, là, c'est-à-dire qu'on a mieux d'une année à l'autre depuis quelques années, et il ne faut pas s'arrêter là. Je ne pense pas qu'on veuille s'arrêter là. Mais moi, je voudrais dire jusqu'à quel point une réflexion qui avait déjà commencé, parce qu'on dit: C'est plus dangereux de prendre la route que de prendre l'avion, donc ça veut dire qu'on a du chemin à faire. L'avion, c'est quand même plus compliqué, hein? Et donc ça veut dire que, l'avion, on a réussi à domestiquer et à civiliser l'avion à un point où, d'une façon générale, c'est moins dangereux de prendre l'avion que de prendre la route. Ça veut dire qu'il reste du chemin à faire.

Et, en tant que civilisation, je suis allé chercher mon livre justement que j'avais à mon bureau tantôt, parce que il y a des chiffres qui nous intéressent là-dedans...

Une voix: ...

M. Reid: ...parce que ça, ça remonte... C'est le livre... je ne sais pas si vous le connaissez, c'est Steven Pinker, qui est un Canadien d'origine mais qui est professeur à Harvard, qui a écrit beaucoup de livres, qui est un gourou international, maintenant, sur l'application de la théorie de l'évolution pour comprendre les phénomènes humains. Il s'est intéressé au phénomène de la violence depuis le début de l'humanité. Donc là, on part de loin. Je ne veux pas faire une concurrence avec mes collègues qui repartent de moins d'histoire et je ne vais pas aller jusqu'au début de l'humanité, parce que le graphique qui m'intéresse...

M. Moreau: Et, sur la théorie de la violence, vous ne référez pas au passage du député de Mercier non plus?

● (21 heures) ●

M. Reid: Non, non, non. Mais il y a des... même aujourd'hui, la violence, c'est quand même des hauts et des bas, hein, malgré tout. Mais il faut regarder la moyenne.

Ce qui m'intéresse, c'est un graphique, qu'il y a à la page 63 du livre, sur le taux d'homicides par 100 000 habitants. Et les chiffres qui ont été ramassés... On ne pouvait pas ramasser beaucoup, là, avant le XIV^e siècle, et donc ça date des... on a à peu près six siècles d'évolution. Et, écoutez bien, on ne se rend pas toujours compte, là, mais le nombre... en gros, là, le nombre d'homicides par 100 000 habitants par année, aux XIII^e siècle, XIV^e siècle, était de l'ordre de 60. Et, sur les siècles, les efforts de civilisation qu'on a faits ont fait diminuer ça, de telle sorte qu'au XX^e siècle on est de l'ordre d'un homicide par 100 000 habitants. C'est des chiffres qui touchent à l'Europe, là, mais enfin, grosso modo, ça s'applique probablement semblable ici, quoique les États-Unis sont toujours un petit peu différents des autres, y compris là-dedans, pas juste en sécurité routière.

Et ce qui est intéressant, c'est que l'homicide, ça n'a pas diminué uniquement parce qu'il y a eu des peines plus sévères, puisque même finalement on a éliminé la peine de mort dans la plupart des pays. Donc, ce n'est pas juste la peine, parce que les peines, au XIII^e siècle, pour l'homicide étaient bien pires que celles qu'on a aujourd'hui, et je ne vous les décrirai pas, parce que dans son livre il décrit les peines, et honnêtement de temps en temps ça donne envie de vomir, là. Ce qui se faisait il n'y a pas si longtemps que ça, nos ancêtres se délectaient dans la torture, dans les peines qu'ils faisaient pour l'homicide.

Et donc — on a eu souvent cette discussion — les peines pour les personnes qui transgressent la loi sur le système routier, etc., c'est un élément, évidemment, mais ce n'est pas le seul élément. Ce qui est important, et c'est ce qu'il essaie de démontrer dans son livre, c'est le fait qu'il y a eu des changements dans la civilisation. Il y a eu des changements dans les façons de faire, il y a eu des changements dans la façon de se protéger contre l'homicide, il y a eu des changements dans les façons de choisir un autre moyen que l'homicide quand on est fâché. Donc, ça s'applique quand même, il y a une analogie à faire avec le système routier. Il y a des moyens de conduire, il y a des moyens — ce n'est pas débile, là — il y a des moyens de conduire pour se protéger mieux. Pendant des années, le ministère des Transports — je parlais de mon père cet après-midi — il parlait de conduite préventive, c'était une façon de se protéger des accidents. On parle aussi, puis on essaie de faire en sorte que les gens comprennent, qu'il y a des... que l'automobile, ce n'est pas un moyen de satisfaire ses instincts, qu'ils soient des instincts de vengeance ou d'autres. Donc, ça fait partie de ça.

Donc, autrement dit, le taux d'homicide a baissé de façon radicale sur sept siècles, évidemment, parce qu'on a évolué dans la civilisation par rapport aux relations entre les individus, par rapport aux armes, la façon de traiter les armes et de s'en servir. Je pense, moi, que, si on a réussi à passer de 40, 50, 60 homicides par 100 000 habitants et ramener ça à un homicide par 100 000 habitants, je pense qu'il ne faut pas s'arrêter à un chiffre qui est aujourd'hui de l'ordre de 6,2 accidents mortels, disons, décès par année, par 100 000 habitants au Québec. Et je pense qu'il faut... ça ne prendra peut-être pas deux ans, trois ans, ça prendra peut-être plus, certainement pas sept siècles, mais on peut arriver à un. Un, ça a l'air assez difficile, rendu à un, d'arriver un petit peu en dessous, ça tourne autour de un depuis un siècle ou presque, là, l'homicide.

Et je pense, moi, qu'on peut diminuer, et je ne vois pas pourquoi on n'essaierait pas d'atteindre, quitte à le faire sur plusieurs décennies, atteindre un nombre qui est encore de trop, mais atteindre un nombre qui est de 1 %, et par des moyens divers. Punition, c'est sûr, mais ce n'est pas que la punition. On a eu cette discussion-là souvent autour de la table ici. Il y a des gens qui disaient: Bien non, ce qui est important, c'est les récidivistes. Non, non, il y a plus que ça. Il y a les manières de vivre, les manières de se servir de son auto, les manières de faire attention à cette auto-là qui comporte des dangers, comme des armes comportent des dangers, etc.

Et, dans ce sens-là, moi, je voudrais effectivement insister sur ce fait-là qu'il ne faut pas s'arrêter là où on est. 6,2, c'est beau, le meilleur bilan, en 2010, qu'on avait eu, c'est beau. Il ne faut surtout pas s'asseoir sur nos lauriers. Et je sais que vous avez des objectifs, que la SAAQ a des objectifs, et j'aimerais qu'on parle... j'aimerais qu'on parle avec des chiffres concrets. Et, M. le ministre, vous connaissez bien vos dossiers, on l'a vu encore toute la journée, mais il y a des gens autour de vous qui ont peut-être encore d'autres idées ou des instincts, de par le nombre d'années qu'ils travaillent sur le sujet, et qui pourront compléter vos réponses.

J'aimerais avoir effectivement des données sur l'évolution depuis quelques années et de quelle façon est-ce qu'on voit l'évolution dans le temps. Je sais qu'on se fixe des objectifs. Quand on se fixe des objectifs, on ne les fixe pas toujours sur 40 ans à l'avance, on les fixe sur quelques années. Ça serait intéressant de savoir quels sont ces objectifs. Est-ce qu'on pense que c'est réaliste? Et j'aurai une autre question, sur les moyens qui sont utilisés et leur contribution possible, à chacun des objectifs qu'on se donne.

Mais, là-dessus, j'aimerais d'abord avoir des données, sur l'évolution de ce qui existe et où est-ce qu'on s'en va, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Oui, merci, Mme la Présidente. Merci, M. le député d'Orford. On est en mesure de voir, lorsque vous faites des parallèles, votre grande érudition et le fait qu'on puisse mesurer l'impact, l'évolution de certains phénomènes sociaux et les comparer à d'autres. Et vous avez tout à fait raison de faire un lien entre la compréhension ou la vision que l'on avait d'un comportement social qui devenait un moyen moyenâgeux de régler ces conflits, qui aujourd'hui, dans l'évolution des mœurs et de la société, n'en est plus un, et je pense que c'est la démonstration que vous faisiez lorsque vous parliez de l'homicide. Vous avez raison. On observe le même type de comportement à l'égard des véhicules automobiles, notamment pour bien des raisons. Il y a l'évolution de la technologie qui fait qu'aujourd'hui on a des véhicules qui sont plus sécuritaires, qui sont plus performants, etc. Mais il demeure toujours une grande part des phénomènes liés aux décès ou aux accidents

sur les routes qui est reliée à l'erreur ou au comportement humain: l'alcool, la vitesse, la façon dont on se comporte, et la façon dont on se voit, et la relation que l'on a avec l'usage d'un véhicule automobile.

Pour l'évolution des chiffres, j'ai ici, sous les yeux — vous parliez du nombre de décès, qui est exprimé en taux de décès par 100 000 habitants — en 2005, il était de 9,4 décès par 100 000 habitants; en 2007, il est passé... il s'est réduit à 8,1; en 2008, à 7,2; en 2009, à 6,6, et en 2010, à 6,2. C'est ce qui vous faisait dire, à juste titre, que le bilan que nous avons en 2010 était un bilan consécutif d'améliorations depuis 2007 et que c'était le meilleur bilan des 60 dernières années. Et vous avez raison de dire qu'on ne doit pas s'arrêter là.

Si on avait eu, par exemple, le même taux de décès que celui qui est observé en Ontario ou en Grande-Bretagne, par exemple, au lieu de 293 décès, on en aurait eu 324. Alors, c'est vrai donc que, si on faisait une étude sociologique, on verrait que, par société, les mesures prises, les comportements sont des éléments qui entrent dans les facteurs déterminants de ce qui constitue ultimement le bilan routier ou se traduit dans le bilan routier. Sur les objectifs, les moyens mis en place, je demanderai aux gens de la Société de l'assurance automobile de compléter la réponse.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Tremblay.

Mme Tremblay (Nathalie): Alors, merci, Mme la Présidente. Un clin d'oeil important sur ce dont le député faisait référence, sur notre évolution de société. Le dernier sondage qu'on a fait, en décembre 2010, a été très parlant au sujet de cette évolution de culture de société, à l'égard de notre rapport avec la sécurité routière. Et on a constaté en faisant ce sondage-là qu'au Québec actuellement, dans les six problèmes que les Québécois voudraient voir régler à court terme, celui qui entre en première place est la sécurité routière. Alors, c'est faire le parallèle avec notre évolution de société, notre évolution de philosophie et notre rapport avec la sécurité routière, je pense que ce sondage-là était effectivement très parlant et reflétait bien l'importance que les Québécois aujourd'hui accordent à la place et à l'importance, dans la vie, de la sécurité routière, ce qui témoigne de l'ensemble des gestes et des actions qui ont été faits dans le passé.

Pour le futur, maintenant, si on veut continuer sur cette tendance-là, dans notre plan stratégique 2011-2015 dont le ministre a déposé copie à l'Assemblée nationale début janvier, on s'est donné comme objectif au cours des cinq prochaines années — et je dois vous dire que, pour nous, c'est un objectif qu'on considère comme étant ambitieux — l'objectif de réduire les décès et les blessés graves, donc la gravité des blessures sur nos routes, de 20 %. Alors, 20 %, ce n'est pas rien, lorsqu'on voit les statistiques dont M. le ministre a fait référence tout à l'heure, l'évolution qui a été faite au cours des dernières années, de se dire: Encore un 20 % de plus au cours des cinq prochaines années, c'est quand même un objectif qui est ambitieux et important et qui démontre notre volonté de ne justement pas s'arrêter là, pas s'arrêter aux 6,2 décès par 100 000 habitants, mais de continuer les efforts et de continuer les efforts pour nous, à la SAAQ.

Parce que M. le ministre faisait référence tout à l'heure que la sécurité routière, c'est l'affaire de tout le monde. C'est notre responsabilité à tous et à chacun quand on prend la route le matin. Mais, de notre côté, comme organisation, de se donner cet objectif de 20 % au cours des prochaines années va nous demander, entre autres, en 2012 — et on l'a sur notre table à dessin, dans un de nos résultats qu'on veut atteindre en 2012 — de se questionner sur notre stratégie en sécurité routière, de se poser la question: Ça fait x nombre d'années qu'on intervient: législation, sensibilisation, contrôle, l'action de la SAAQ, avec les différents moyens qui ont été mis en place, est-ce que c'est encore les bons moyens? Est-ce qu'il y a des moyens qu'on fait qui aujourd'hui, même si on continuait de les faire, le résultat pour atteindre notre 20 % serait moins utile et que ce serait intéressant de développer autre chose?

Alors, ce n'est pas parce qu'on a de bons résultats, ce n'est pas parce que notre performance est excellente qu'on doit prendre pour acquis que la recette est toujours gagnante, puisqu'en sécurité routière ce sera toujours un défi de tous les jours, et c'est important de venir questionner nos actions et nos stratégies et de se poser la question: Est-ce qu'il y a des nouvelles choses qu'on pourrait faire? Est-ce qu'il y a des nouveaux moyens qu'on pourrait utiliser pour poursuivre dans la direction qu'on a observée au cours des dernières années et atteindre cet objectif de 20 % au cours des cinq prochaines années?

Alors, soyez assurés que, dans notre carnet de commandes et nos cartons, au cours de l'année 2012, on va plancher très fort sur notre stratégie en sécurité routière. Si vous avez vu, d'ailleurs, notre action en 2011, on est entrés sur le Web 2.0, on est rentrés sur les réseaux sociaux pour aller rencontrer les jeunes là où ils sont, dans...

● (21 h 10) ●

M. Ouellette: C'est un message pour le député de Vanier, Mme Tremblay?

Mme Tremblay (Nathalie): C'est le message pour notre action auprès des jeunes. Donc, on est entrés sur le Web 2.0 au cours de l'année 2011, et c'est important, donc, à chaque année, de regarder les nouveaux comportements, ce qui se passe dans l'environnement, venir ajuster notre stratégie d'action pour effectivement continuer à maintenir la tendance d'amélioration constante du bilan routier au Québec et ne pas prendre pour acquis les excellents résultats où nous sommes rendus aujourd'hui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. M. le député d'Orford, il vous reste quatre minutes.

M. Reid: Merci. D'abord, juste pour continuer avec le livre de Steven Pinker, c'est assez surprenant de voir que, pour le taux d'homicide, il y a une liaison très forte qu'il y a eu dans l'histoire avec l'alcool. Et, avec l'exemple de la Californie, il y a eu un taux très fort aussi avec l'âge, les jeunes hommes, qui ont beaucoup... étaient beaucoup les responsables d'homicides pendant un bon bout de temps, tant qu'ils ne se sont... pas commencé à se marier, etc., en tout cas.

Et la question que je voulais poser en plus, c'est: Dans les mesures dont... Vous avez parlé de mesures qui... des stratégies, etc. Ma question, la question que je voulais vous poser, c'est: Quelles sont les principales stratégies, et

êtes-vous capable d'avoir une... nous donner une idée un petit peu de la contribution de ces stratégies-là à la diminution, effectivement, du nombre de décès? Vous dites aussi... Peut-être pour rendre la question encore plus intéressante, là, vous disiez tantôt qu'il y a des questionnements qui sont en train de se faire. Si vous pourriez nous lever un petit peu le voile, ce serait intéressant.

Je veux juste vous dire, en tout cas, que cette commission, c'est une commission qui vous a appuyés beaucoup dans les efforts, et je suis persuadé que je parle au nom de mes collègues et de tous les partis, qu'on est convaincus de l'importance de la sécurité routière et qu'on va continuer à vous appuyer.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Tremblay. Ah! Mme St-Cyr.

Mme Tremblay (Nathalie): Je laisserais aller, avec votre consentement, Mme St-Cyr.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement. Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci, Mme la Présidente. Alors, d'une part, c'est difficile de quantifier précisément l'apport que peut avoir une tactique, une stratégie. Ce qu'on sait de façon générale: nous avons de grands facteurs de risque que nous connaissons, il y en a d'autres qui émergent puis il y en a d'autres qu'il faut voir venir.

Alors, à titre d'exemple, on sait déjà beaucoup que l'alcool, c'est notre premier... une de nos premières grandes causes, vous l'avez évoqué, la vitesse, mais de plus en plus on va parler de la fatigue aux citoyens, parce que c'est vraiment un facteur de risque qui est très grand, qui touche, encore une fois, particulièrement les jeunes, parce que les jeunes ont une vie très, très active, hein? Ils travaillent, ils étudient, ils sortent et ils sont... ils ont tendance à sous-estimer l'impact de la fatigue. Donc, les grands facteurs, il faut s'y adresser, trouver de nouvelles façons de s'y adresser parce qu'on n'est pas capables de les enrayer. Il faut se rappeler que naturellement on a de nouveaux conducteurs à chaque année, alors il faut continuer, c'est vraiment un continuum. Nous, on parle du continuum éducatif. Alors, on commence dès le préscolaire à parler de différents éléments de sécurité routière. Il faut le faire tout au long de la vie des citoyens. On sait aussi que nous avons des clientèles à risque. Alors, à titre d'exemple, les petits, bien ils sont plus susceptibles d'être victimes comme piétons ou comme... à vélo, parfois passagers de véhicule. Donc, on connaît aussi les clientèles typiques.

Alors, notre stratégie, quelle est-elle? D'une part, toujours sur la base des résultats constatés à la lumière du bilan routier, à la lumière des résultats obtenus par les différents programmes, c'est de voir si les choses effectivement évoluent dans le bon sens. Lorsqu'elles évoluent dans le bon sens, on peut penser que c'est l'addition vraiment des différentes mesures, qu'elles soient de l'ordre législatif, de sensibilisation ou de contrôle. Par ailleurs, on regarde ce qui se passe ailleurs. Et c'est d'ailleurs cet élément-là qui a rendu les photoradars un incontournable, parce qu'on a vu les résultats que ça donnait ailleurs. Alors, ça aussi, ça fait partie de la stratégie.

Par ailleurs, quand on dit aussi... Mme Tremblay, la présidente, mentionnait qu'on veut revoir notre stratégie. Ça veut dire aussi revoir comment on agit avec nos partenaires, parce que de plus en plus on veut vraiment leur donner le goût d'être des acteurs très actifs et la capacité aussi... partager davantage les connaissances, partager davantage l'expertise de manière à vraiment documenter et armer beaucoup plus de gens.

Si vous me permettez, vous donniez l'analogie, au tout début, avec les pilotes d'avion, bien, nous, notre défi, c'est de rendre les plus de 5 millions de conducteurs au Québec tout aussi vigilants qu'un pilote d'avion. Et le défi, il est grand et il se renouvelle à chaque année. Il est constant, parce que le comportement, dans 80 % des cas, c'est ça qui fait la différence.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme St-Cyr. C'est fini. On va passer la parole à M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, permettez-moi de saluer M. le ministre, les fonctionnaires du ministère et mes collègues, porte-parole de l'opposition. Moi, à titre de porte-parole des personnes handicapées, alors je viens pour... au niveau du... intervenir au niveau du ministère des Transports à ce moment-ci, c'est pour la politique *À part entière*, que le gouvernement du Québec s'est donnée en juin 2009, et l'accessibilité, améliorer les infrastructures de transport.

Alors, ça, disons, c'est inscrit comme tel dans la politique, et à ce moment-là il y a eu un plan stratégique qui a été développé dans ce qu'on appelle le plan stratégique 2009-2014, avec des engagements ou une volonté ferme du gouvernement. Ça s'intitulait ainsi: *La politique À part entière: pour un véritable exercice du droit à l'égalité*. Cette politique, d'une durée de 10 ans, a pour but d'accroître la participation sociale des personnes handicapées. Les résultats attendus visent une amélioration significative des conditions de vie des personnes, une réponse complète à leurs besoins essentiels et la parité entre les personnes handicapées et les autres citoyens dans l'exercice des rôles sociaux. On parlait, entre autres, justement d'améliorer l'accessibilité dans les transports: transport adapté, transport collectif, toutes formes de transport, taxi, etc.

Dans les engagements qui ont été pris en 2009, le ministère des Transports s'est engagé... Il a pris 42 engagements spécifiques, et on s'aperçoit que, sur ces 42 engagements là, sur un total de 422 que la politique avait — vous les avez dans le document ici, qui date de 2009 — il y a 422 engagements avec 374 moyens. Dans le programme de mise en oeuvre, le ministère des Transports s'est engagé justement à réaliser 42 engagements au niveau des personnes handicapées, des moyens d'accessibilité, moyens de transport. Juste en 2012, cette année, il y a 36 engagements qui arrivent à échéance cette année, en 2012.

Alors, sur ces 36 échéances là, c'est sûr que la situation... Moi, je n'ai pas la situation exacte à ce moment-ci. J'aimerais que... le ministère des Transports, les fonctionnaires du ministère et vous, M. le ministre, pouvez me donner l'heure

juste en ce qui concerne la situation, justement, des engagements qui ont été pris par le ministère des Transports, à ce moment-ci. Et est-ce que vous êtes en mesure de rencontrer l'échéance des 36 engagements qui arrive cette année, en 2012? C'est ma première question.

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

M. Moreau: Merci, M. le Président. Bonsoir, M. le député de Saint-Hyacinthe. Merci de votre question. Lors de... vous le mentionnez avec justesse, le ministère a pris 42 engagements, aux moyens de mise en oeuvre, dont 37 relèvent du ministère et cinq sont faits en collaboration avec d'autres ministères ou organismes. L'état de réalisation, parce que c'est l'état de situation que vous me demandez essentiellement, 2009-2010 et 2010-2011, les 37 engagements du ministère se présentent comme suit: pour 2009-2010, il y en a cinq des 37 qui ne sont pas débutés, 17 qui sont en cours de réalisation, cinq qui sont réalisés, et aucun n'a été abandonné. Donc, ceux qui ne sont pas débutés ne sont pas mis de côté pour autant. Et, pour 2010-2011, alors il y en a trois qui ne sont pas débutés, 16 qui sont en cours de réalisation, 11 qui sont réalisés, et sept qui sont en continu, et aucun n'a été abandonné. Et donc je vous remercie de poser la question.

Ce qui est important... puis je sais que vous avez d'autres questions à l'intérieur de ce bloc-là, je veux y aller rapidement, vous dire simplement que les efforts financiers qui ont été consacrés au transport adapté sont en croissance constante au fil des ans. Pour 2011-2012, le ministère des Transports va consacrer 87 millions du budget prévu à la réalisation des engagements, et cette somme permettra la réalisation de plus de 7 millions de déplacements. On appuie de façon importante le milieu municipal afin, aussi, qu'il puisse répondre à la croissance de la demande. Et, pour la seule année 2010, on a injecté plus de 2,5 millions de dollars pour couvrir une partie des coûts imputables à la croissance des déplacements.

Et je peux vous dire qu'à l'égard du transport adapté notamment je signe une quantité importante de lettres qui fournissent des octrois, qui fournissent des sommes nécessaires à la transformation des véhicules pour permettre la réalisation du transport adapté.

● (21 h 20) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): Merci, M. le Président. Il y avait un engagement, l'engagement n° 29 vient à échéance cette année. Vous savez, c'est inscrit: Établir des partenariats entre les autorités organisatrices de transport adapté pour les déplacements régionaux — il ne dit pas les déplacements locaux, les déplacements régionaux — dans le cadre d'ententes de réciprocité, financer ce déplacement.

Je voulais savoir où est-ce qu'en est la situation avec les MRC, les ententes avec les municipalités concernant les déplacements interrégionaux, parce qu'actuellement... inter-MRC, parce qu'actuellement il y a des handicapés qui n'ont pas les services, ils n'ont pas les services, et puis on se demande même pourquoi. Quand vous dites, M. le ministre, que... tantôt, vous avez dit que les budgets avaient augmenté les années passées, mais sachez que, cette année, il y a une coupure de budget importante au niveau des personnes handicapées, il y a une coupure de budget importante cette année, c'est 11 millions. Comment on va faire pour rencontrer, justement, les engagements que vous avez pris, si vous coupez 11 millions et que des gens n'ont pas de service actuellement, dans certaines municipalités, pour des déplacements interrégionaux?

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est vrai. Non, non...

M. Moreau: Alors, est-ce... Oui?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Oui. Alors, essentiellement, ce qu'on m'indique, et je laisserai M. Meloche répondre de façon plus précise à la question, d'une part, pour le territoire de la CMM et le territoire de la CMQ, on me dit, en ce qui a trait aux transports interrégionaux, là, que les dossiers vont bien. Pour le reste du territoire, il va falloir, dans l'approche que l'on aura pour la nouvelle politique de mobilité de la main-d'oeuvre, voir de quelle façon on peut revoir les moyens pour nous assurer que ça fonctionne de façon cohérente et mieux.

Maintenant, je veux simplement corriger une impression que vous avez donnée à l'effet qu'il y a des coupures. Il n'y a pas de coupure. Si vous prenez les chiffres qui apparaissent aux crédits budgétaires, ces chiffres-là tiennent compte du fait que l'année financière du gouvernement ne correspond pas aux années financières des organismes et des municipalités. Les municipalités ont un exercice financier qui commence du 1er janvier au 31 décembre, alors que ce n'est pas le cas pour le ministère. Et donc ce que vous voyez comme étant une coupure, c'est simplement la portionnement de la partie de l'exercice financier gouvernemental. Mais je vous rassure pour vous dire qu'il n'y a pas de coupure.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Monsieur...

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): ...le chiffre qui est inscrit ici: 86 907 000 \$. Excusez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Allez-y, M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): Il est inscrit 86 907 000 \$ au budget des transports adaptés, alors que, l'an passé, il s'est dépensé 98 millions. Pour vous, ce n'est pas une coupure, ça?

M. Moreau: Ah! c'est ça. Le budget 2012...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre, allez-y.

M. Moreau: Oui, je m'excuse. Le budget 2012-2013, là, est établi... Bon, vous aviez dit 86 millions, «roughement», là, 87 millions pour les fins de l'exercice. Cependant, on a un devancement de 14 millions effectué sur l'exercice 2011-2012, et c'est donc un montant de 101 millions qui est disponible pour l'aide au transport adapté pour l'exercice 2012.

Les montants reçus par les bénéficiaires en 2011 se chiffrent à 86 millions, les besoins des organismes et des municipalités pour le programme sont évalués donc au même chose, c'est-à-dire 87 millions pour 2012, mais dans l'exercice financier gouvernemental. Vous comprenez? Alors, en réalité, il n'y a pas de coupure, parce que le 101 millions dont on parle, c'est si on fait l'exercice financier du gouvernement plus la... les trois mois additionnels pour tenir compte de l'année civile des organismes. En d'autres termes, on n'a pas notre année financière qui finit en même temps, le gouvernement et les organismes, et c'est pour ça que ça peut laisser cette impression-là. Mais je vous rassure, les sommes disponibles: 101 millions. Et, quand on parle de devancement, c'est parce qu'il y a des sommes qui ont été versées dans l'exercice financier actuel.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): Bien, vous — merci, Mme la Présidente — bien, je suis un petit peu sceptique, parce que vous mentionnez ici, 2011-2012, qu'il y a un 98 millions de crédits.

M. Moreau: Oui.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): Et vous dites, pour 2012-2013, c'est 86, mais il manque trois mois, c'est ce qu'on me dit?

M. Moreau: C'est-à-dire que l'exercice financier du gouvernement ne se termine pas en même temps que l'exercice financier des municipalités, alors il y a une différence de trois mois sur l'année civile. Et donc ce que je vous expliquais, c'est qu'il y a eu des devancements pour le dernier trimestre pour tenir compte de l'exercice de l'année civile, mais que l'exercice financier du gouvernement permet de voir qu'il y a une disponibilité de 101 millions. En d'autres termes, ce que vous avez aux crédits, c'est ce qui est prévu comme dépenses dans l'exercice financier du gouvernement et non pas ce qui est versé dans la période de 12 mois, du 1er janvier au 31 décembre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): Mme la Présidente, sur les montants qui sont mentionnés, le montant total qui a été... qui est mentionné, 225 millions, il y a plusieurs montants qui sont presque identiques. Mettons, on prend l'exemple, Société de transport aérien, Société des traversiers, il y a un montant de 90 126 000 \$ versus 2011-2012, 85,3 millions. Il y a des montants qui sont pareils, il y a des montants qui sont supérieurs. Et nous, quand on arrive au transport adapté, on a un montant qui est beaucoup inférieur aux 11 millions. Ça, vous trouvez ça normal, vous, là?

M. Moreau: C'est une excellente question que vous posez. Parce que la Société des traversiers, comme le gouvernement du Québec, a le même exercice financier. Alors que, quand on arrive au transport adapté, on a des organismes qui sont des municipalités, dont l'exercice financier est compris entre le 1er janvier et le 31 décembre. Alors, les autres exemples que vous donnez, où les chiffres sont les mêmes, c'est une très bonne question, c'est une question simplement comptable. Les autres organismes auxquels vous référez, la Société des traversiers a le même exercice financier que celui du gouvernement du Québec. Alors que, lorsqu'on parle du transport adapté et qu'on transige avec des municipalités, alors l'exercice financier d'une municipalité, c'est 1er janvier au 31 décembre. C'est pour ça que l'espace de trois mois qui appartient à l'exercice financier de la municipalité se trouve à être un devancement pour le gouvernement. Et donc, si je calculais la même période de 12 mois, en d'autres termes, les montants qui sont disponibles sont de l'ordre de 101 millions de dollars, comme je vous l'exprimais tantôt. D'où le fait qu'il n'y a pas de coupure. Et vous faites bien de poser la question. J'ai posé la même.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): O.K. Ceci étant dit, l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec, ils ont fait beaucoup de démarches, sont inquiets justement du transport adapté, de ce qui va en être fait. Et il y a eu des correspondances avec le... avec vous, même, et puis ont dit à un moment donné: Dans un but d'accessibilité des services et d'uniformisation de l'offre de services à travers tout le Québec, que le ministère des Transports conserve son statut de guichet unique pour le remboursement de chaque déplacement effectué pour les organismes de transport et un statut d'état qui, selon nous, ne devrait pas faire l'objet d'alliance commerciale et de partenariat public-privé.

Qu'est-ce que vous répondez à cette association-là qui craint justement que le transport adapté soit sous le joug de tractations avec les autres compagnies ou des compagnies privées même, qui donneraient une partie du service ou non? Et c'est une inquiétude qu'ils ont. Puis ils représentent, ces gens-là, 80 000 personnes, au niveau des personnes qui prennent

le transport adapté au Québec. Alors, on pense que ça vaut la peine de s'attarder. Mais ce qu'ils ne comprennent pas, c'est qu'on ne semble pas avoir tenu compte de leurs revendications, dans la politique de transport qui va être élaborée. Parce que, la politique, il y a un décret qui se termine cette année. Il va être renouvelé à partir de 2012, et 2013, et 2015, probablement.

A ce moment-là, ces gens-là aimeraient ça être entendus puis aimeraient mettre leur... donner leur point de vue. Mais à ce moment-ci ils n'ont pas beaucoup de... Ils n'ont pas eu beaucoup de consultation. On se demande pourquoi ils ne sont pas considérés dans cette démarche-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Alors, merci de poser la question. Il n'y a pas d'intention de changer les façons de faire. Les partenaires du gouvernement en matière de transport adapté sont les municipalités. Et je pense que l'expérience a démontré que les personnes handicapées sont satisfaites de voir le gouvernement transiger avec les municipalités en matière de transport adapté. Et puis il n'est pas dans nos cartons de modifier ces façons de faire.

Ce à quoi vous référez, et vous avez tout à fait raison, le gouvernement est très fier d'avoir mis sur pied, en 2006, la première politique sur la mobilité et le transport des personnes, qui inclut le transport adapté. Cette politique-là a pris fin en décembre dernier. J'ai annoncé au congrès de l'ATUQ, l'Association du transport urbain du Québec, que tous les programmes financiers étaient reconduits pour 2012, et que l'année 2012 est donc ce qui comprend les questions liées au transport adapté, comme vous pouvez le voir dans les crédits, sur la base de la dernière question que vous m'avez posée, et que l'année 2012 était une année de transition au cours de laquelle le gouvernement en profiterait pour déposer une nouvelle politique, qui serait au moins aussi ambitieuse que la précédente, sur le transport adapté, que cette politique-là ferait l'objet d'une vaste consultation. Et je vous remercie de poser la question, dans la mesure où ça nous permettra de rassurer les gens qui bénéficient du transport adapté, que ces personnes et ces organismes-là seront entendus dans le cadre des consultations sur la nouvelle politique de la mobilité.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): Merci, Mme la Présidente. Tout à l'heure, vous avez mentionné, pour les engagements qui avaient été vus par le ministère des Transports, vous avez énuméré l'état de situation. Est-ce que c'est possible qu'on ait le dépôt de ce que vous avez mentionné tantôt?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Ah! sur... Oui, oui. Vous parlez de la question...

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): ...les engagements pris par le ministère...

M. Moreau: Oui. Oui, oui. Vous souhaitez en avoir...

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): Une copie.

M. Moreau: Une copie. Certainement.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): Si possible, déposée ici aux membres de la commission.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous allez l'acheminer au secrétariat de la commission, qui va s'assurer que vous en ayez une copie.

● (21 h 30) ●

M. Moreau: Nous allons l'acheminer au secrétariat de la commission, et nous allons le déposer en nombre de copies suffisantes pour que tous les membres de la commission, incluant le député de Gouin, en qui je vois poindre un intérêt sur cette question-là, qu'il puisse en prendre connaissance en même temps que les membres de la commission.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre. M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): Il me reste combien de temps?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il vous reste à peu près deux minutes.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): O.K. Ma question va être assez simple, assez rapide. C'est un exemple concret d'une situation qui est vécue par une personne handicapée. C'est une personne de Saint-Hyacinthe dont son enfant est lourdement handicapé, et c'est une femme monoparentale. Elle n'a pas le service de transport adapté, parce que son enfant va dans une école spécialisée à Beloeil, et cette personne-là, comme de raison, elle est obligée de transporter son enfant à Beloeil le soir... elle va le mener à l'école le matin, elle revient le soir chez elle. Il n'y a pas de financement. La MRC dit: Nous, on n'a pas de financement pour ce genre d'activité là parce qu'il n'y a pas d'entente inter-MRC, et on attend du financement du ministère, et le ministère dit que c'est aux MRC de s'arranger entre eux autres. Mais, en n'ayant pas de

sous pour faire ce genre de... offrir ce service-là à cette personne-là qui est... Je peux même vous la nommer, elle me donne l'occasion de vous en parler, c'est une Mme Robitaille, qui est à Saint-Hyacinthe, et cette madame-là, une Mme Robitaille, elle est monoparentale, elle a cinq enfants, elle est obligée de voyager son enfant à tous les matins puis à tous les soirs.

Puis ce n'est pas la seule au Québec, là. Ça, je vous donne un exemple, mais, des cas comme ça, il y en a. Puis, quand on me dit qu'il n'y a pas de listes d'attente, là, puis qu'il n'y a pas personne qui attend pour des services, là, dans le rapport de cette année, je trouve ça bizarre.

M. Moreau: Bien, vous...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Oui. Vous référez... et, ce cas-là, je pourrais vous parler de cas dans mon propre comté, Châteauguay, où on voit des situations semblables. La responsabilité première du transport adapté relève des municipalités, et, dans sa politique sur la mobilité, le gouvernement vient en aide et a des programmes financiers pour venir en aide aux municipalités.

Ce que j'évoquais à une question précédente que vous avez posée, c'est qu'on réalise que, sur le territoire de la CMM et sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, pour le transport interrégional, dans le cadre actuel, les programmes fonctionnent bien. Ailleurs sur le territoire, c'est vrai pour Saint-Hyacinthe et ailleurs au Québec, il y a plus de difficultés. C'est la raison pour laquelle, dans le cadre de la nouvelle politique qui sera élaborée au cours de la présente année et dans le cadre des consultations où les personnes qui ont recours à ce genre de service là pourront être entendues, on doit revoir les façons de faire pour nous assurer qu'on puisse être en mesure d'améliorer le service.

En matière de transport adapté, puis vous êtes bien placé pour le voir, M. le député de Saint-Hyacinthe, puis je vous remercie d'avoir posé vos questions, c'est clair que les besoins sont grands. Il faut tenir compte aussi et de la capacité de payer des contribuables, que ce soit dans le contexte des budgets des municipalités ou du budget du gouvernement du Québec.

Maintenant, l'objectif et les efforts qui ont été consentis par le gouvernement montrent son intention réelle d'aller dans le sens d'augmenter les services dans ce domaine-là, dans un contexte qui n'est pas toujours facile, parce que le transport adapté, quand vous habitez dans une région éloignée ou dans un milieu qui est plus rural, c'est extrêmement difficile à organiser. Il y a une question de volume qui rend les choses plus faciles. Quand on parle du territoire de la CMM ou quand on parle du territoire de la CMQ, c'est l'endroit au Québec où les populations sont les plus denses, et donc la densité de la population rend la chose plus facile. En milieu rural, c'est plus difficile, et les efforts doivent continuer d'être consentis, et je suis convaincu qu'on peut compter sur votre collaboration pour nous faire des suggestions en vue d'améliorer les façons de faire.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre. Votre temps est écoulé.

M. Pelletier (Saint-Hyacinthe): ...

M. Moreau: Bien, si vous avez une suggestion à me faire, je suis prêt à la recevoir.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Votre temps est écoulé. Je cède maintenant la parole au député de Vanier. M. le député.

M. Huot: Merci, Mme la Présidente. Tout autre registre, je vais changer complètement de sujet, Mme la Présidente. On a évoqué, là, pendant les dernières réponses, tout à l'heure... Mme Tremblay, de la SAAQ, parlait de l'utilisation des réseaux sociaux. Ne vous en faites pas — je vois des gros yeux derrière — ne vous en faites pas. Le ministre a parlé plus tôt aujourd'hui, dans ses interventions, de questions de transparence.

Moi, je veux parler de toute la question de Web 2.0, de gouvernement ouvert. Le ministère des Transports a posé des gestes dans ce sens-là, et, on le sait, s'il y a un mot que le ministre des Transports prononce souvent, c'est la question de transparence, qui est une notion vraiment fondamentale de la question du gouvernement ouvert. J'aimerais ça faire l'historique, de remonter plus loin, d'essayer de relever le défi du député d'Orford, qui est allé au début de l'humanité, mais je ne trouve pas de moyen de me rendre au big-bang avec le gouvernement 2.0, Mme la Présidente.

Mais trêve de plaisanteries. J'en ai parlé ce matin, il y a toujours un volet pédagogique aux crédits. Web 2.0, sans être un expert du 2.0, mais la meilleure façon peut-être de le vulgariser, c'est quand on parle de la simplicité du Web, maintenant. N'importe qui, on n'a pas besoin d'être féru de l'informatique pour pouvoir créer ses propres pages Web, utiliser le Web, interagir sur le Web, alors qu'avant il était peut-être... créer une page Web ou un espace Web était réservé aux connaisseurs. Maintenant, c'est beaucoup plus simple, il y a de l'interactivité, les internautes qui échangent entre eux autres, qui interagissent, qui partagent. L'internaute devient actif sur le Web, et c'est ce qui a amené le Web social, les réseaux sociaux, les blogues. On parle évidemment beaucoup... ce qui est plus connu, ce sont les blogues, puis ça, c'est *Twitter*, c'est *Facebook*.

Les ministères, les organismes ont pris un virage, ont pris un virage en général, pas tous de façon égale. Moi, j'ai souvent cité la Commission de la capitale nationale comme étant un très, très bon utilisateur du Web 2.0. La SAAQ l'a fait, nous parlait tantôt qu'elle est sur *Twitter*, sur *Facebook*. Il y a toujours moyen de pousser un peu plus loin, mais le ministère des Transports a posé des beaux gestes en termes de gouvernement ouvert. Et, on le sait, notre collègue le député de Verdun, leader adjoint du gouvernement, a mené une consultation dans les derniers mois sur le gouvernement ouvert, et il est sur le point... il y a un rapport avec une trentaine de recommandations, il en a parlé un petit peu récemment, il en a

parlé sur le site *consultationgautrinweb2*, quelque chose comme ça, le site gouvernemental qui avait été créé pour faire la consultation.

Mais le gouvernement ouvert, c'est quoi? C'est trois principes fondamentaux, si on veut résumer: transparence, ce qui est très cher au ministre des Transports, la question de transparence; on encourage la participation citoyenne et la collaboration, dans le cas du gouvernement, donc, la collaboration entre ministères et entre organismes. La première étape, si on veut faire un virage vers un gouvernement ouvert, tout le monde s'entend pour dire que c'est la question de la transparence et de l'accès aux données gouvernementales. Et ça, on peut le faire avec un portail de données, comme la ville de Québec vient de le faire.

J'aurai des exemples à donner, comme en matière de transports entre autres, comme la ville de Québec, la ville de Montréal, plusieurs villes. C'est un mouvement qui est quand même assez... qui est mondial, sur ces questions-là. Puis le ministre, lui, nous parlait tantôt que lui a choisi de diffuser les contrats, les contrats gouvernementaux, qui sont sur le site Web du ministère des Transports.

La secrétaire... la présidente, pardon, la présidente du Conseil du trésor, dans l'adoption des crédits provisoires qu'on a faite tout de suite après le budget, a parlé, elle, d'un tableau de bord, éventuellement, des contrats informatiques du gouvernement du Québec. Elle parlait de ça qui était sur le point d'être annoncé. Le ministre, lui, met ses contrats diffusés. Et il avait fait quelque chose de très bien sur les ponts et routes. C'est quelque chose qui a été lancé il y a moins de un an ou il y a un peu plus de... de mémoire, c'était en octobre dernier, je pense, octobre 2011, *Ponts et routes*, qui est un geste total de transparence de la part du ministère des Transports. On rend disponible à tout le monde l'état de nos infrastructures, l'état des infrastructures sous la responsabilité du ministère des Transports, les ponts, les routes à travers le réseau routier du gouvernement du Québec, et on a même ajouté — ce qui est vraiment une nouveauté — on a ajouté ce qu'on appelle des données ouvertes, donc des fichiers ouverts — là, c'est, dans le jargon, là, dans ce cas-ci, le choix qui avait été fait, c'est des fichiers CSV puis des fichiers GPX — avec des données de géolocalisation, donc, qui permettent à quelqu'un de récupérer ça et de peut-être créer une nouvelle application.

A peu près tout le monde maintenant a un iPad, ici, ou un iPhone et est familier avec le App Store pour aller se chercher, sur le App Store, une application. Il y en a des plus populaires que d'autres, il y en a des plus utiles que d'autres, il y en a des très inutiles mais que les gens vont se chercher quand même, on n'en nommera pas. Mais il y a des choses qui sont créées par des citoyens, par exemple, à partir de données gouvernementales, à partir de données des villes. On n'a qu'à penser, il y avait eu ZoneCone, qui avait fait parler beaucoup, un peu sur l'état... ça avait été créé principalement à Montréal, je pense, et il y a quelque chose qui a même été ajouté, à Montréal, par la suite, qui est NaviCone. Donc, il y a quelqu'un qui a décidé de prendre toutes les données de travaux routiers de la ville de Montréal, les données de travaux routiers du ministère des Transports, pour faire une application: si vous avez à vous déplacer à travers la ville de Montréal, voici les entraves sur le chemin que vous allez emprunter. Donc, des applications qui peuvent être utiles pour tout le monde.

● (21 h 40) ●

Donc, c'est un peu ce que le gouvernement, avec le rapport Gautrin, avec les travaux de — woups, je n'ai pas le droit de le nommer — notre collègue de Verdun s'apprête à faire, et la question, évidemment... Lui a abordé la question des données ouvertes, il a posé beaucoup de questions là-dessus. Et les données ouvertes du gouvernement du Québec, ça pourra être toutes sortes de choses. Ça pourra, à l'exemple de la ville de Québec qui a mis certaines données ouvertes sur les parcomètres, qui a des données ouvertes, là, c'est moins le transport, mais sur la question des bibliothèques, sur la question... toute la question des loisirs. Et, exemple, en transport, la ville de Montréal a mis une application — que vous pouvez aller chercher sur votre iPhone, sur votre iPad — sur les Bixi, qui est du transport alternatif. Donc, toutes sortes d'applications. Donc, ils ont ouvert leurs données.

Donc, ce n'est pas dire: Voici mon site Web avec les données disponibles, c'est vraiment créer un fichier de données brutes, de données pures que les gens peuvent réutiliser et créer à partir des données complètement brutes. Donc, ce qui est un peu... après ça, ça va être le rôle du gouvernement du Québec de créer un endroit, de créer une espèce de répertoire où est-ce qu'on pourrait avoir accès aux données gouvernementales. Le ministère des Transports l'a fait avec les ponts et routes, a des contrats qui sont disponibles. Peut-être que le ministre des Transports sera intéressé éventuellement par un tableau de bord pour les contrats, des choses comme ça.

La SAAQ, la SAAQ, avec toutes les données, j'ai eu l'occasion d'en parler avec la présidente... la P.D.G de la SAAQ à la Commission de l'administration publique. Je ne veux pas revenir sur l'échange qu'on avait eu, mais qu'il y a toutes sortes de données intéressantes. Mon collègue d'Orford a parlé du bilan routier. Donc, les données de bilan routier, c'est facile de rendre ça accessible dans des données ouvertes pour... si des gens veulent créer des nouvelles applications, si vous voulez mesurer, je ne sais pas, dans vos déplacements, qu'est-ce qu'il y a eu comme accident dans le rayon où est-ce que vous vous déplacez, des choses comme ça. Il y a toutes sortes... il faut se fier à l'imagination de ceux qu'on pourrait appeler les WizKids, qui partent, qui créent carrément des choses nouvelles à partir de données, qui vont créer des nouvelles applications, des nouveaux sites Web, des nouvelles choses, et qui vont peut-être créer une entreprise par la suite, des PPME qui vont naître grâce à ça. Il y a un outil, il y a un volet de développement économique potentiel grâce aux données ouvertes gouvernementales, qui peuvent créer une nouvelle... une richesse, qui peuvent créer de la nouvelle information, des nouvelles données à partir des données gouvernementales.

Donc, finalement je voudrais juste entendre le ministre... un long préambule pour entendre le ministre sur la question, peut-être sa compréhension, rapidement, là, de la question du gouvernement ouvert. Je ne veux pas qu'il devienne un expert de la question, notre collègue de Verdun nous en parle quand même régulièrement, j'essaie d'être assez présent dans ce dossier-là aussi, mais sa compréhension du gouvernement ouvert, mais principalement, et c'est là que le ministre des Transports peut devenir un chef de file pour le gouvernement, pour un virage numérique, pour un virage du gouvernement ouvert, par la notion de transparence. Parce qu'à chaque fois qu'il a eu l'occasion... il en a parlé déjà à plusieurs reprises

ici, dans les crédits, de la question de la transparence, l'importance qu'il accorde à la transparence pour le ministère des Transports.

Donc, qui dit transparence dit rendre accessibles les données. Par exemple, on a parlé des contrats, on parle de l'état des infrastructures, on parle... il y a toutes sortes de possibilités, des données sur les permis de conduire, sur les données de la SAAQ, par exemple. Donc, sur la question de la transparence, l'importance qu'il accorde à la transparence et sa compréhension du gouvernement ouvert.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Oui. D'abord, je veux remercier le député de Vanier de sa question. Je sais tout l'intérêt qu'il porte, comme mon collègue de Verdun d'ailleurs, sur la question du gouvernement en ligne et sur l'utilisation des réseaux sociaux, sur l'utilisation des moyens de communication les plus modernes pour nous assurer d'avoir des outils de communication.

D'ailleurs, le mot «transparence» est revenu à plusieurs reprises dans le préambule de sa question. La transparence, c'est inhérent à l'obligation de rendre des comptes, et l'exercice auquel on se livre aujourd'hui et auquel on continuera de se livrer la semaine prochaine fait partie de ces exercices de transparence. Mais on m'a reproché... je pense qu'une des premières déclarations que j'ai faites lorsque je suis arrivé au ministère des Transports, c'était de dire... de mettre en place une culture de communication, ce que certains commentateurs ont dit être une maladresse parce que j'aurais... je me mettrais ainsi à dos les gens du ministère des Transports, que je n'avais pas eu encore le privilège de rencontrer. Alors, les faits ont donné tort aux commentateurs, puisque j'ai retrouvé au sein du ministère des Transports des gens qui avaient l'ouverture d'esprit, l'intelligence, l'intégrité et la transparence nécessaires pour nous permettre de mettre en place rapidement ce qui s'avère être une des plus grandes ouvertures en termes d'administration publique, quant à la diffusion des connaissances et des actions et des gestes posés par le ministère des Transports.

Et pour une raison très simple, c'est que je pense que l'équipe du ministère des Transports dans son entier adhère à cette idée que, si on veut faire la démonstration que nous avons les meilleures pratiques, si on veut faire la démonstration que nous avons des gens d'une grande compétence, il faut faire connaître au monde ce que nous faisons. Et la communication, la diffusion de l'information, c'est la meilleure façon d'y parvenir et de montrer les grandes réalisations — puis les plus petites aussi — puis la gestion quotidienne de ce qui est peut-être moins flamboyant mais qui montre qu'il y a une préoccupation première, c'est d'assurer et d'utiliser les ressources aux meilleures fins possible et d'avoir un réseau de transport qui soit sécuritaire pour les usagers de la route. C'est dans cette perspective-là que nous avons développé très rapidement... Moi, je suis arrivé en septembre, puis, en octobre, on avait déjà mis en ligne la section *Ponts et routes — Information aux citoyens* sur le site Web du ministère des Transports.

Et ça, ça ne s'est pas fait tout seul, ça s'est fait avec la collaboration de toute l'équipe du ministère des Transports, et en particulier celle du directeur des communications, M. Daniel Gaudreau, qui est avec nous ce soir. Et, avec votre permission, Mme la Présidente, je permettrais à M. Gaudreau de donner un peu l'énumération des moyens que nous avons mis en place pour assurer la diffusion de l'information au ministère des Transports.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Daniel Gaudreau, avec consentement?

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Allez-y, M. Gaudreau.

M. Gaudreau (Daniel): Merci, madame...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Dire votre titre, pour fins de transcript, vous identifier.

M. Gaudreau (Daniel): Merci, Mme la Présidente. Daniel Gaudreau, directeur des communications.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci.

M. Gaudreau (Daniel): J'aimerais peut-être revenir justement sur la section *Ponts et routes*, qu'on a introduite le 31 octobre dernier. On se rappelle, à ce moment-là, il y avait beaucoup de pression de la part des médias sur l'obtention des rapports d'inspection. Ça avait d'ailleurs donné lieu à quelques conférences de presse, le ministre y a fait référence précédemment dans la journée, que ce soit par rapport au rapport de Mercier, différents, aussi, rapports qui ont été rendus publics à ce moment-là. Donc, on a rendu publique une section où présentement on retrouve 1 474 rapports, sur le site du ministère, et on a des fiches pour les 5 200 structures sur le réseau supérieur. Donc, c'est des fiches descriptives pour chacune des structures sur le réseau supérieur, avec des informations pertinentes concernant l'indice de condition générale de la structure, donc, entre guillemets, l'état de la structure: Est-ce que la structure nécessite des réparations, des travaux majeurs, un remplacement? Des indices d'accessibilité, aussi, au niveau de la structure. C'est important aussi pour nos camionneurs, en termes de limitation d'accès à ces structures-là. Et également, comme je l'ai mentionné, pour 1 474 structures, les rapports d'inspection générale qui ont été fermés dans le courant de l'année 2010-2011.

L'objectif du ministère en termes de transparence d'ici la fin des deux prochaines années, c'est de compléter la mise en ligne des différents rapports d'inspection générale. On parle de 1 797 rapports pour l'exercice 2012 et 1 717 rapports pour l'exercice 2013. Donc, d'ici les deux prochains exercices financiers, les 5 200 structures, les rapports d'inspection générale vont être versés sur le site.

Il y a un deuxième tour de roue qu'on est en train de faire également, c'est les structures sur le réseau municipal. Donc, dans le courant de l'année, on doit poursuivre notre réflexion sur les outils qu'on mettra en ligne pour avoir les informations également sur les structures du réseau municipal.

Une donnée qu'il est peut-être intéressant aussi de savoir, c'est qu'on a fait récemment un sondage dans le cadre de la réalisation de notre plan stratégique, et le niveau de satisfaction des citoyens concernant l'accès à l'information sur le site *Ponts et routes* est de l'ordre de 91 % — je veux juste le valider, là — effectivement, on parle de 91 % de taux de satisfaction quant à la qualité de l'information qu'on retrouve sur le site. Vous le savez, également le ministère a un site qui est très couru, c'est le site *quebec511*. L'année dernière, juste à titre d'information, on a eu 4,6 millions de Québécois qui ont accédé au site Web *quebec511*, pour 37 millions de pages vues. Je pense qu'il est important aussi de le mentionner — vous avez parlé des médias sociaux, des nouveaux outils Web — à ces chiffres, il faut également ajouter l'application *site Québec 5-1-1* pour les applications mobiles. L'année dernière, on a eu 230 000 visites au niveau d'applications mobiles, pour 1,1 million de pages vues. On a également des applications sur iPhone, des applications sur Android, ce qui fait que, l'année dernière, on a eu plus de 5 millions de Québécois et de Québécoises qui ont accédé au site *quebec511*, sur le volet Web, pour planifier leurs déplacements.

Tout à l'heure, on parlait de sécurité routière. Vous le savez, l'information qu'on retrouve concerne l'état des routes, les conditions météo, etc. Donc, ça contribue également, en termes de sécurité routière, à limiter les incidents, les accidents. Si on ajoute l'information qu'on a au niveau téléphonique sur le 5-1-1, on parle de 1,6 million de téléphones. Donc, on rejoint énormément de Québécois au niveau de ces outils-là.

D'ailleurs, par la suite, au niveau du rapport de M. Gauthier qui sera déposé, il y aura une réflexion qu'on va faire au sein du ministère pour développer, du côté des médias sociaux, des nouveaux outils. On sait que, sur le projet Turcot, on a déjà un site *Twitter*. On est en train de regarder d'autres types d'applications, mais, comme le ministre a mentionné précédemment, l'effort a été fait beaucoup sur la mise en ligne des rapports, mise en ligne également des contrats qui sont octroyés de la part du ministère, donc en termes de transparence, et on entend poursuivre dans cette voie-là au cours des prochaines années.

● (21 h 50) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. M. le député de Vanier, il vous reste 2 min 30 s.

M. Huot: 2 min 30 s?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui.

M. Huot: Excellent. Bien, peut-être pour compléter, je pense aussi que, M. Gauthier, vous avez été en lien avec les développeurs pour ZoneCone, NaviCone. Aussi, le ministère a partagé quand même ses données, a offert une certaine collaboration. Aussi, c'est une des premières applications qui a fait parler, au Québec, de l'utilisation de données gouvernementales qui pouvaient avoir un impact au quotidien pour les gens. Là on l'a vu, et, avec tout ce qui a été expliqué, le gouvernement se fait quand même... il se fait critiquer à l'occasion sur... qu'il n'a pas... que ce n'est pas encore un gouvernement ouvert, mais on le voit avec ce qui vient d'être expliqué comme... par les Transports. Le ministère des Ressources naturelles aussi fait beaucoup de choses sur son... avec ses données géomatiques, dans le registre foncier entre autres.

Mais là, ce que le rapport Gauthier... il y aura une annonce éventuellement, là, très, très bientôt, mais on va proposer sans doute une stratégie gouvernementale pour que tous les ministères ou les organismes soient bien encadrés, bien, bien coachés, entre guillemets. Et, M. le ministre, vous serez sans doute un des leaders, un des pionniers dans le domaine. On va vous accompagner, on va...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le député de Vanier. Votre temps est écoulé.

M. Huot: Déjà 2 min 30 s?

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est écoulé. M. le...

M. Huot: O.K. Bien, merci, merci.

M. Moreau: M. le député de Gouin me permettra certainement de dire que, quand ce rapport-là sera...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Bien, c'est son tour. M. le député de Gouin.

M. Moreau: ...sera déposé, on sera heureux de collaborer.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Monsieur, vous avez 18 minutes.

M. Girard: 18 minutes.

La Présidente (Mme L'Écuyer): On ne peut dépasser le temps, on arrive vers les derniers blocs, ça fait qu'il lui reste 18 minutes. Je vais vous faire signe, et sinon je vais vous couper après 18 minutes.

M. Girard: Oui, mais le ministre avait une demande.

M. Moreau: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui.

M. Moreau: ...Mme la Présidente, évidemment, ici, je ne suis qu'un témoin, mais je solliciterais l'indulgence de la commission pour prendre une pause de cinq minutes, là, si vous ne trouvez pas que c'est exagéré, évidemment, qui pourra être prise sur le...

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est offert gratuitement...

M. Moreau: Mon adjoint parlementaire me dit qu'il accepte que ce soit pris sur son bloc.

M. Girard: ...de collaborer avec vous.

M. Moreau: Oui, ah oui!

La Présidente (Mme L'Écuyer): Une pause de cinq minutes. On ajourne les travaux pour cinq minutes.

(Suspension de la séance à 21 h 54)

(Reprise à 22 h 1)

La Présidente (Mme L'Écuyer): S'il vous plaît!

Des voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): À l'ordre, s'il vous plaît! M. le député de Gouin, la parole est à vous pour les 18 prochaines minutes.

Des voix: ...

M. Girard: Je peux y aller, Mme la... Je ne savais pas si c'était...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous pouvez y aller.

M. Girard: ...si je pouvais commencer.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous êtes prêt, M. le ministre, ou si vous attendez après votre monde?

M. Moreau: Très sincèrement, le député de Gouin peut poser la question. Je suis convaincu que le personnel du...

M. Girard: Peut-être que je laisserais les gens entrer, là, s'il y a des questions plus techniques, là... Je voudrais juste...

M. Moreau: Si on est sur les questions plus techniques, il faudrait peut-être laisser l'opportunité aux gens d'entrer, mais...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ils s'en viennent.

Des voix: ...

M. Girard: J'ai une autre question au ministre dans ce dernier bloc de la soirée pour l'opposition officielle...

Des voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est très bruyant, on n'entend pas. Allez-y, M. le député de Gouin.

M. Girard: Dans le cadre de l'acquisition des nouvelles voitures de métro, vous rappelez sans doute que la STM a fait face à des recours judiciaires. Ça a entraîné des coûts de 6 millions de dollars pour la Société de transport de Montréal, et il y a des sommes qui ont été demandées au ministère des Transports en octobre 2010.

Et j'aimerais savoir de la part du ministre à quel moment ces frais juridiques seront remboursés à la Société de transport de Montréal.

M. Moreau: On m'informe que la demande est en traitement présentement au Conseil du trésor, et on aura une réponse incessamment. Je n'ai pas de moment précis à vous donner, mais on me dit que le Conseil du trésor analyse présentement la demande en vue d'en faire l'analyse et d'avoir une réponse pour le remboursement des frais.

M. Girard: J'ai aussi une question en lien avec le budget 2012, les revenus estimés au niveau du FORT. Je voudrais comprendre, parce qu'il y a une différence entre le budget, évidemment, de 2011 et de 2012. Je voudrais comprendre si les sommes additionnelles qui sont inscrites, ce sont des revenus additionnels qui proviennent de la mise en place d'un marché du carbone, qui doivent servir à financer des mesures pour le transport dans le cadre du plan d'action sur les changements climatiques.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Les sommes additionnelles qui proviendraient de la mise en place d'une bourse du carbone arriveraient dans le FORT à la hauteur de 2014. Et donc vous réferez... votre question, c'était sur des sommes qui apparaissent pour 2012?

M. Girard: C'est parce que je remarque que dans le budget on note qu'il y a une augmentation au niveau des revenus du FORT jusqu'en 2014, donc je voulais savoir d'où proviennent ces sources de revenus.

M. Moreau: Entre maintenant et 2014?

M. Girard: Oui, voilà.

M. Moreau: Alors, Mme la sous-ministre va vous donner... Ce sont les mêmes sources que celles qui alimentent le FORT à l'heure actuelle. Mme Savoie va vous donner le détail, étant entendu que les sommes additionnelles liées à la bourse du carbone arriveraient à la hauteur de l'exercice 2014.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Savoie.

M. Moreau: Alors, dans l'intervalle.

Mme Savoie (Dominique): Alors, dans l'intervalle de l'arrivée du PEDE, donc jusqu'en 2014, les revenus estimés vont provenir de la taxe sur les carburants, du droit sur les véhicules automobiles, du droit sur les véhicules hors route, de la contribution des automobilistes au transport en commun et les contribution de la SOFIL et, à partir de 2014, des revenus du PEDE, qui vont remplacer le Fonds vert.

M. Girard: Est-ce que c'est possible d'avoir le tableau auquel vous faites référence?

Mme Savoie (Dominique): Oui.

M. Girard: Ou le déposer, juste pour que... ma compréhension?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Le dépôt.

M. Moreau: Oui, on en prend l'engagement...

M. Girard: Est-ce que je dois comprendre, au fond, que l'argent du Fonds vert, qui sert à financer les mesures en transport du plan d'action pour les changements climatiques, là, 2012-2020, va désormais être comptabilisé dans le FORT? Est-ce que je comprends bien le programme?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Savoie.

Mme Savoie (Dominique): Dans le dernier budget, le ministre des Finances a informé qu'une partie du PEDE... environ les deux tiers vont être dévoués au transport collectif et versés dans le FORT.

M. Girard: O.K. Mais par conséquent est-ce qu'il va rester des sommes pour poursuivre l'amélioration de l'offre de services en transport en commun, s'il y a un transfert... transport collectif, excusez-moi?

M. Moreau: Bien, c'est-à-dire que ce qui doit s'ajouter à ça, c'est l'information que je vous donnais un peu plus tôt à l'effet que, cette année, on est à élaborer la nouvelle politique de transport sur la mobilité, et qu'une des questions auxquelles on doit répondre là-dedans, c'est de voir quelles seront les sources de financement en matière de transport collectif.

Alors, ce que vous voyez à l'heure actuelle, c'est le FORT, ses sources traditionnelles, je dirais, d'alimentation, le fait qu'à compter de 2014 on a une source additionnelle, à hauteur des deux tiers de ce qui sera généré par le PEDE, et, dans l'intervalle, dans la mise en place de la politique sur la mobilité, de voir s'il y a d'autres mécanismes de financement qui peuvent être pris en compte.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Et le financement au niveau, par exemple, du renouvellement d'immobilisations au niveau du transport collectif, même si ça ne débouche pas, si vous voulez, sur une hausse de l'offre de services, est-ce que ça va être comptabilisé au titre de lutte aux changements climatiques?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: ...je comprends votre question.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin, reformulez.

M. Girard: Ce que je veux dire, c'est qu'il y a un financement pour, disons, des immobilisations de maintien des actifs au niveau du transport collectif. Si ça ne débouche pas sur une hausse de l'offre de services, donc de nouveaux services, est-ce que ça va quand même être comptabilisé au niveau de la lutte aux changements climatiques?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: C'est-à-dire que, si, dans les investissements en immobilisations dans l'offre de transport collectif — j'essaie de voir, là, je ne veux pas éluder la question, j'essaie juste de voir où on va — on a des immobilisations additionnelles qui contribuent, par exemple, à la réduction des gaz à effet de serre par une offre additionnelle, évidemment, bien là il va y avoir un élément de vases communicants qui nous permettra d'aller chercher des sommes additionnelles.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Moreau: Je ne sais pas si je réponds bien à...

M. Girard: Oui, ça va.

M. Moreau: C'est ça.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin

M. Girard: Puis, votre politique au niveau de la mobilité durable, elle a été repoussée, là, de un an...

● (22 h 10) ●

M. Moreau: Non. Elle n'a pas été repoussée de un an. Vous avez raison de dire qu'elle a été repoussée. Elle n'a pas été repoussée de un an. En réalité, on a dit — la première politique se terminait en décembre dernier — ce que j'ai dit, c'est que 2012 était l'année de transition. Pour ne pas pénaliser, on a reconduit tous les programmes de l'ancienne politique pour l'année 2012, qui nous donne cette année-là pour élaborer la nouvelle politique et pour faire les consultations, l'objectif étant de la mettre en vigueur en 2013, à compter de l'exercice financier 2013. On ne déroge pas à ça, il y a un travail intense qui se fait à l'heure actuelle au sein du ministère pour être capable de la présenter le plus rapidement possible, pour passer au travers des consultations, qu'on souhaite être larges, et finalement procéder à l'adoption de la politique pour qu'elle soit en vigueur en 2013.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: ...mentionné que, dans cette politique-là, vous souhaitez avoir une nouvelle approche, là, globale au niveau de la planification, de la gouvernance puis du financement du transport urbain. Vous avez fait des entrevues dans les médias sur ce sujet-là. Nous avons fait une demande toute simple dans le cadre de l'étude des crédits, d'obtenir copie du rapport Mireault, et on nous a refusé l'accès à ce rapport. Je vous avoue qu'à ma connaissance, M. le ministre, il n'y a pas de secret d'État là-dedans. Je ne comprends pas pourquoi ce rapport-là n'est pas rendu public, là. Vous avez rendu publics des rapports d'inspection sur des infrastructures routières. Je vous demande le rapport Mireault, qui porte sur la gouvernance, puis on nous y a refusé l'accès. Je ne comprends pas pourquoi.

M. Moreau: Je comprends.

M. Girard: Alors, j'aimerais ça savoir si c'est possible de nous déposer cette...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Je comprends la question du député sur le rapport Mireault. Essentiellement, le rapport Mireault, c'est un... La demande d'accès à l'information est en traitement, puis là vous ne me demandez pas — puis je comprends que ce n'est pas ça, l'objet de votre question — là, d'intervenir dans le traitement de la demande, quoique, dit-on, le ministre est l'autorité suprême en matière d'accès à l'information. Mais vous avez vu ça par là...

M. Girard: Oui.

M. Moreau: ...Commission d'accès à l'information, qui nous a donné cette information-là.

M. Girard: Oui, oui.

M. Moreau: Mais essentiellement vous avez raison: à mon point de vue, il n'y a pas, dans le rapport Mireault, des grands secrets d'État, puis je pense bien que le traitement de la demande, là, devrait aller rondement, quoique ce n'est pas moi qui vais prendre cette décision-là, là, ce n'est pas ça que je suis en train de vous dire. Mais, vous avez raison, il n'y a pas de grands secrets d'État. Le rapport Mireault est un accompagnement...

M. Girard: C'est que, dans le cadre de l'étude des crédits...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: ...parfois on fait des demandes. Le ministre peut décréter, dans le cadre d'une demande qu'on achemine dans le cadre de l'étude des crédits, de nous donner le document, là. Vous avez tout à fait loisir de le faire, si vous décidez que vous donnez le document aux parlementaires.

M. Moreau: Je vais vous faire une suggestion.

M. Girard: Oui.

M. Moreau: Je vais vous faire une suggestion qui m'apparaît très, très honnête. Laissez passer le traitement de la demande, pour ne pas qu'il y ait de malaise ou de mauvaise interprétation, et, quel que soit le résultat que vous obtiendrez dans cette demande administrative, je vous suggérerais de me refaire la demande subséquemment. Parce que, vous avez raison, à mon point de vue, il n'y a pas de secrets d'État dans ce rapport-là.

Il faut le remettre dans un contexte, le rapport Mireault est un rapport qui a été dressé par les élus de la CMM accompagnés par M. Mireault, qui était un consultant payé par le ministère des Transports pour accompagner les élus de la Communauté métropolitaine de Montréal, et qui donc devrait normalement faire état de la vision que les élus de la CMM ont de la question du transport collectif. Et très sincèrement, si on veut faire un lien avec l'année 2012, qui sera une année où on va discuter de transport collectif dans le cadre de l'élaboration de la politique de la mobilité — je présume que les questions sont posées en ce sens-là — moi, je n'ai pas objection à ce qu'on confronte les idées là-dedans, l'idée étant ultimement de se doter de la meilleure politique possible en matière de transport collectif — et vous avez référé à certaines entrevues que j'ai données — l'objectif étant de prendre le point de vue de l'utilisateur, de ne pas prendre le point de vue de ce qui rend la tâche plus facile à l'administration, soit-elle municipale ou gouvernementale, mais d'assurer que l'offre qui est faite tient compte de ce qui va permettre à l'utilisateur d'avoir une offre de services qui est la plus facile possible, parce que, lorsque l'offre de services en matière de transport collectif est conviviale, elle est fiable, elle est confortable, on voit que... on parlait de changement de comportement en matière de sécurité routière, c'est la même chose en matière de transport collectif.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

M. Moreau: Est-ce que vous acceptez mon offre?

M. Girard: Bien, écoutez, je pense que c'est un document qui devrait être public, là. Je suis étonné qu'on ne nous l'ait pas donné dans le cadre de l'étude des crédits. Voilà.

M. Moreau: Mais c'est-à-dire que, vous comprenez, vous avez fait une demande d'accès à l'information, elle traitée dans un délai, il y a un processus administratif. Je me verrais mal, là, dans le contexte d'une demande pendante, d'intervenir. Je vous ai dit simplement: Refaites la demande.

M. Girard: Ah oui! c'est ça.

M. Moreau: Refaites la demande.

M. Girard: Comme vous nous l'avez si bien dit, là, en période de questions, vous n'avez vraiment pas accès à ces...

M. Moreau: Je n'y ai pas accès

M. Girard: ...pas accès à ces éléments-là. Oui. J'ai pris votre...

M. Moreau: Non. Et je suis content de voir que vous avez eu une réaction qui était enflammée cette fois-là, parce que, la période de questions, j'imagine que...

M. Girard: Ce n'est pas mon genre, en période de questions. Oui.

M. Moreau: ...pour l'opposition officielle, c'est de dire: Enfin, hein, on a une réponse précise du ministre à la question qu'on a posée. Puis j'ai eu l'impression qu'en vous en donnant une ça vous avait comme déçu.

M. Girard: C'est pour ça qu'on appelle ça un période de questions, pas une période de réponses.

M. Moreau: Ah! voilà. Et donc...

M. Girard: Alors donc...

M. Moreau: Et donc, quand la réponse arrive, ça vous surprend que ce soit fait dans le cadre de la période de questions.

M. Girard: Comme les auditeurs, la population qui nous écoute parfois sont surpris de voir qu'on a des réponses dans le cadre de la période de questions.

M. Moreau: On m'a dit qu'on n'était pas en diffusion en direct ce soir, alors ce sera ceux qui nous écouteront en différé.

M. Girard: Oui. C'est ça. On souhaiterait en avoir plus souvent.

Mais, ceci étant dit, revenons à un autre sujet que je souhaitais aborder avec vous, sur la question du centre de gestion de l'équipement routier, le CGER, voilà, exactement. J'aimerais connaître l'intention de votre ministère concernant le CGER. Est-ce que vous avez dans les cartons la possibilité... ou est-ce que vous évaluez la création d'une éventuelle agence avec le CGER ou de sortir ça de la fonction publique? Est-ce que ça fait partie des études, des analyses, des pistes de réflexion que vous envisagez dans votre ministère?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Honnêtement, c'est des pistes de... c'est une piste qui a à un moment donné été examinée mais qui n'est plus véritablement dans les cartons du ministère. Le CGER est un organisme qui fonctionne très bien, qui est autosuffisant, qui se finance, qui a un budget équilibré, mais qui nous fait des suggestions fort intéressantes. Parce que le CGER, c'est aussi une expertise de pointe dans l'acquisition et l'entretien de ce qui est l'équipement roulant du ministère des Transports.

Et à l'heure actuelle il y a des discussions qui ont cours avec le Conseil du trésor notamment non pas pour transformer le CGER en agence gouvernementale, mais pour utiliser les meilleures pratiques et souvent, dans bien des cas, simplifier les procédures soit pour l'acquisition soit pour l'entretien de l'équipement roulant, le CGER ayant démontré au cours des dernières années sa capacité à non seulement répondre à la demande, à répondre de façon adéquate et à répondre dans un contexte où les revenus du CGER couvrent totalement les dépenses en cours... Alors, dans ce contexte-là, je pense que l'idée d'alourdir la procédure de modification par une procédure législative n'est pas appropriée, si on est capables d'arriver, dans le cadre de discussions avec le Conseil du trésor, à des aménagements qui vont rendre les choses plus simples pour le CGER.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député.

M. Girard: Est-ce qu'il y a des études ou des analyses actuellement qui sont en cours sur le mandat du CGER? C'est ce que je comprends de votre...

M. Moreau: Il y a des discussions directes entre le CGER et le Conseil du trésor notamment sur des procédures. Je vous donne un exemple: l'acquisition de véhicules. Alors, dans le contexte... Puis j'avais cette conversation-là avec les gens du CGER quelques minutes avant que nous commencions le travail sur l'étude des crédits, le CGER a une expertise très pointue sur l'acquisition des véhicules. À l'heure actuelle, c'est le CSPQ — donc, le CSPQ, en français, c'est le Centre de services partagés du Québec; les acronymes, j'ai beaucoup de difficultés avec ça — le Centre de services partagés du Québec qui a la procédure ultime pour l'acquisition des véhicules.

Le CGER nous dit: Si on rapatrie, par exemple, ce type de procédures là, on pourrait, nous, aller chercher, d'une façon plus simple, plus efficace, pense-t-on, la procédure simplifiée, la procédure d'acquisition des véhicules. C'est ce genre de discussions là qui ont cours. Donc, on est dans des modifications, je dirais, de nature administrative, et ce n'est pas des études, parce qu'on n'a pas besoin vraiment d'une expertise externe, on a des experts qui sont les gens du CGER et qui disent au Conseil du trésor: Voici, on va vous faire la démonstration que, pour telle et telle pratique donnée, il serait plus simple de procéder de cette façon-là. Alors, c'est, je vous dirais, un raccourci par rapport à la méthode législative qui serait de transformer ça en une agence externe au gouvernement.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Gouin.

● (22 h 20) ●

M. Girard: Les documents internes du ministère ou du CGER démontrent que le CGER offre des services qui sont à moindre coût, là; on estime ça à environ peut-être 35 % inférieur au secteur privé. Alors, ma question à des fins d'économie, là, pour l'État: Pourquoi les ministères et les organismes ne sont pas tenus de faire affaire avec le CGER quand c'est possible ou qu'il n'y a pas d'incitatif pour faire en sorte de les inciter, compte tenu qu'il y a des économies qui sont générées?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous avez à peine une demi-minute pour répondre.

M. Moreau: Bien, avec la permission de mes collègues de la partie gouvernementale, Mme la sous-ministre...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Très brièvement.

M. Moreau: ...pourrait donner la réponse à cette question-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci.

Mme Savoie (Dominique): Le Centre de gestion de l'équipement roulant, le CGER, offre déjà des services à plusieurs ministères qui nous ont sollicités justement pour pouvoir profiter de l'expertise du ministère. On peut penser au ministère des Ressources naturelles, à la Sûreté du Québec. Il y a plusieurs ministères qui nous le demandent. Il y a aussi beaucoup d'ententes avec les municipalités. Donc, les clientèles principales du CGER, c'est évidemment le ministère des Transports, certains ministères qui ont un parc véhicules assez élevé — parce que ce n'est pas tous les ministères non plus — particulièrement les véhicules lourds et les municipalités. Donc, on est beaucoup en affaires avec eux autres.

Je vous dirais bien candidement que jusqu'à maintenant, habituellement, lorsqu'on y va sur une base volontaire et que les gens sont en mesure de faire les calculs, c'est beaucoup plus facile d'aller chercher des clients, et c'est ce qui se passe avec les ministères et les municipalités.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme Savoie. Je cède la parole au député de Chomedey pour les neuf prochaines minutes. M. le député.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Neuf minutes, ce n'est pas beaucoup, on va être obligés de se limiter dans le temps, parce que nos collègues nous ont fait faire un tour du monde ce soir, M. le ministre. On est allé dans différentes époques. et on est même restés contemporains, et on est même rendus dans le Web 2.0.

M. Moreau: On est rentrés dans le futur.

M. Ouellette: On est rentrés effectivement dans le futur.

J'avais deux questions. Si j'avais eu beaucoup de temps... La première touche le «no fault», et l'autre, j'aimerais bien ça qu'on puisse y toucher aussi, qui... Elles sont toutes... Parce qu'il y a beaucoup de travaux qui se font au niveau des infrastructures ferroviaires, et, avec tous les travaux qui vont se faire, on a mis sur pied un bureau de négociation et on a recours aux services du premier ministre Daniel Johnson. Ce sera ma deuxième question.

Mais je vais commencer par la première. Il y a un documentaire qui a cours présentement aussi, qui a été mis en ligne à Télé-Québec, et *La Presse canadienne* rapportait il y a quelques jours qu'il faudrait revoir le régime d'indemnisation des victimes de la route, il faudrait revoir le «no fault», parce qu'on laissait croire aux gens qu'on indemnise les criminels de la route, les criminels au volant. Ça crée beaucoup de confusion chez les citoyens, parce qu'il y a des gens qui nous disent: Bien, ce n'est pas un système qui est bon. Est-ce que c'est vrai qu'on indemnise les gens qui sont en prison? Est-ce que la SAAQ continue de les indemniser?

J'aimerais ça qu'on fasse peut-être le tour de la question, M. le ministre, rapidement parce que le temps nous est compté. Avec Mme Tremblay, j'aimerais ça qu'on fasse le tour de la question sur ce régime-là. Pour nous garder un petit peu de temps pour parler des négociations du bureau ferroviaire.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Moreau: Oui. Alors, je vais y aller très rapidement. Mme Tremblay est à mes côtés. Le régime actuel est en vigueur depuis 1978. Ça fait 34 ans que le Québec s'est donné un régime d'indemnisation sans égard à la faute. C'est un régime qui est un régime équitable, tous les spécialistes le disent, que ce soient le Bureau d'assurance du Canada, CAA-Québec, les experts des universités Laval ou Sherbrooke. C'est un régime qui est copié à travers le monde, qui est copié même ailleurs, ici, au Canada, au Manitoba notamment. Et il faut se rappeler que ce régime-là remplaçait l'ancien régime, qui était extrêmement judiciarisé. Parce que, dans l'ancien régime, rappelez-vous, l'avocat devait plaider pour savoir s'il y avait véritablement une responsabilité, et là on déterminait la responsabilité avant de déterminer la solvabilité de la personne qui, en bout de ligne, était responsable, ce qui fait qu'on avait un ancien régime qui était coûteux, qui, dans bien des cas, résultait sur un jugement qu'on devait encadrer, parce que la personne reconnue responsable en fin d'analyse n'avait pas les moyens financiers d'acquitter la condamnation qui était reçue.

Suivant les statistiques, en 1977, donc, avant le régime actuel, le quart des conducteurs n'étaient pas assurés. Si on transposait ces statistiques-là en données d'aujourd'hui, aujourd'hui on a 5 millions de permis de conduire qui sont émis, ça veut dire qu'on aurait sur la route 1 250 000 de personnes qui ne seraient pas assurées, si on transposait ce qui existait avant le régime. Alors, quand on dit que le régime, aujourd'hui, est un régime qui est plus souple, qui est déjudiciarisé, qui donne accès à des indemnités beaucoup plus rapidement, c'est un régime qui enlève la responsabilité à l'égard de l'accident de la route.

Maintenant, s'il y a un comportement pénal ou criminel, il y a d'autres lois qui existent. Vous les connaissez très bien, d'ailleurs, compte tenu de vos activités avant...

M. Ouellette: ...mes antécédents.

M. Moreau: ...de vos antécédents policiers. Il y a le Code de la sécurité routière, bien sûr, et il y a le Code criminel, qui vise à punir les comportements criminels.

Maintenant, l'autre légende urbaine qui a cours présentement, c'est que, lorsqu'un accidenté est incarcéré ou emprisonné, cette personne-là reçoit 100 % de son indemnité, ce qui est tout à fait inexact et contraire à l'application du régime. D'une part, lorsqu'une personne est incarcérée, il y a une réduction des primes qui sont versées. Si la personne incarcérée n'a aucune personne à charge, il y a une réduction de 75 % des sommes auxquelles elle aurait droit normalement; s'il y a une personne à charge, la réduction est de 45 %; de 35 % lorsqu'il y a deux personnes à charge; de 25 % lorsqu'il y a trois personnes à charge; et de 10 % lorsqu'il y a quatre personnes à charge ou plus, pour une raison simple, c'est qu'on ne veut pas que le comportement criminel d'une personne vienne priver les bénéficiaires de sa famille, d'autre part. Et, lorsqu'une personne est incarcérée, les sommes ne lui sont pas versées à elles mais sont versées aux personnes à charge qui ont droit à la protection du régime.

C'est ce qu'on appelle un régime universel sans égard à la faute. Et de remettre en question ce qui a fait l'objet d'un consensus il y a 34 ans, qui est un modèle de régime qui a été copié ailleurs dans le monde et ailleurs au Canada, moi, je pense sincèrement que ce n'est pas la façon de faire et que ce n'est certainement pas l'intention du gouvernement de remettre en question les fondements du régime actuel.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Deuxième question.

M. Ouellette: Mme la Présidente, merci. Maintenant, pour le bureau de négociation des compagnies ferroviaires et du premier ministre Daniel Johnson, je pense, qui est impliqué dans ce bureau de négociation, faire le point, M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Moreau: Oui. Merci de poser la question. Je sais que les gens de la Coalition pour l'avenir Québec remettent en question les mandats qui sont donnés à des personnes qui ont occupé des fonctions en politique, sur la base du fait que ces mandats-là seraient donnés sur une base qui est partisane, ce qui est totalement faux, ce qui est contraire à la réalité et ce qui ne résiste pas à l'analyse des faits.

L'ancien premier ministre Pierre Marc Johnson a eu de nombreux mandats de négociation du gouvernement. D'ailleurs, en matière des transports, c'est lui qui a présidé, de façon brillante, intelligente et compétente, à la commission suite à l'effondrement du viaduc de la Concorde. Il y a des mandats qui ont été donnés à l'ancien premier ministre Lucien Bouchard, dont il s'est acquitté d'une façon tout à fait honorable, comme on connaît l'homme. Ce sont des gens qui ont occupé les plus hautes fonctions dans l'État québécois et qui méritent certainement un traitement bien différent de celui qu'un populisme de mauvais aloi pourrait permettre de mettre de l'avant.

Et à cet égard le mandat que nous avons confié à l'ancien premier ministre Daniel Johnson d'être le négociateur en chef du gouvernement du Québec en matière de transport dans ses négociations avec le Canadien National est une décision qui est non seulement une décision sensée, mais qui était une décision souhaitée par les instances du ministère des Transports.

Les emprises ferroviaires au Québec sont nombreuses et croisent à de nombreux endroits les emprises du ministère des Transports. Le ministère des Transports est en négociation avec le Canadien National et le Canadien Pacifique, à bien des égards, sur les croisements, sur l'utilisation des infrastructures. Qu'on pense ici au pont de Québec, qui est une infrastructure qui appartient au Canadien National et qui est employée pour le transport interrives ici, à la hauteur de Québec. Les négociations en question sont des négociations qui sont complexes, qui remettent plusieurs principes en cause. Et le premier ministre Daniel Johnson est certainement une personne qui est très autorisée, qui a toute la compétence et certainement toute la confiance du gouvernement pour mener à bien ces négociations-là. Nous sommes honorés qu'il ait accepté d'agir à titre de mandataire du gouvernement du Québec dans ce dossier-là et nous sommes convaincus que nous en arriverons à des résultats qui sont concluants pour l'ensemble des Québécois.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre. Compte tenu de l'heure, j'ajourne les travaux de la commission.

M. Moreau: Mme la Présidente, juste avant que...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui.

M. Moreau: ...vous ajourniez, me permettez-vous de remercier le député de Gouin et les membres de la commission, vous-même...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ah oui!

M. Moreau: ...le personnel de la commission, et l'ensemble du personnel du ministère des Transports, de même que de la Commission des transports, et de la Société d'assurance automobile du Québec, et de l'AMT, qui ont collaboré à nos travaux?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. J'ajourne les travaux de la commission jusqu'à demain — une minute — après les affaires courantes, où nous procéderons à l'étude des crédits budgétaires du volet Voirie du portefeuille Transports pour l'année financière 2012-2013, dans la même salle. Et nous nous retrouverons, M. le ministre, mardi prochain. Merci, bonne fin de soirée.

(Fin de la séance à 22 h 30)