



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 24 avril 2012 — Vol. 42 N° 36

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

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats 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 mardi 24 avril 2012 — Vol. 42 N° 36

Table des matières

Transports	1
Discussion générale (suite)	1
Transport maritime	15
Discussion générale	15
Adoption des crédits	29
Adoption de l'ensemble des crédits	29
Documents déposés	29

Intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

M. Pierre Moreau
M. Nicolas Girard
M. Pierre Reid
M. Guy Ouellette
Mme Lorraine Richard
M. Norman MacMillan
M. Stéphane Billette

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

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 24 avril 2012 — Vol. 42 N° 36

**Étude des crédits du ministère des Transports (3):
volets Transports et Transport maritime**

(Dix-neuf heures trente-trois minutes)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, bonsoir. 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 terminer l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'année financière 2012-2013. Sur l'enveloppe de neuf heures dont nous disposons pour le volet Transports, il nous reste encore une heure. Je suis sûre que vous êtes très contents. La mise aux voix des ces crédits sera effectuée plus tard dans la soirée.

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

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

Transports

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Je vous rappelle que nous allons poursuivre les échanges en procédant à une discussion d'ordre général. Compte tenu qu'il nous reste une heure pour ce volet, je vous propose de procéder par blocs d'environ 15 minutes et moins, incluant les questions et les réponses. Puisque nous avons débuté nos travaux à 19 h 33 et qu'une période de une heure doit être consacrée à l'étude de ce volet ce soir, y a-t-il consentement pour poursuivre la séance au-delà de l'heure prévue, c'est-à-dire 20 h 35? Parce que j'inclus mes deux minutes à moi, là, là-dedans.

Des voix: Consentement.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Vous faites organiser, et j'aime beaucoup ça! Voilà. Et je vous dis que vous avez... Le gouvernement dispose...

Des voix: ...

Discussion générale (suite)

La Présidente (Mme Doyer): Silence! Le gouvernement dispose de 32 minutes, et l'opposition officielle, de 30 min 20 s.

Alors, je suis prête à reconnaître le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport et député de Gouin pour une première intervention. À vous la parole, M. le député de Gouin.

M. Girard: Merci, Mme la Présidente. Bonjour à nouveau au ministre et à son équipe qui l'accompagne. Je vais passer directement au vif du sujet. Dans le Plan stratégique 2008-2012 du ministère des Transports, il est indiqué à la page 10 que 80 % des sommes qui sont prévues vont être consacrées au maintien d'actifs et à la résorption des déficits d'entretien des chaussées et des structures et 20 % à l'amélioration et au développement des infrastructures.

À la page 65 du budget des dépenses 2012-2013, il est indiqué qu'il y a une somme de 2,2 milliards qui va être consacrée au maintien des actifs et à la résorption du déficit d'entretien et 1,1 milliard au niveau des grands projets routiers. Si on fait un calcul, M. le ministre, ça donne 65 % de la somme pour le maintien d'actifs et 35 % pour les grands projets routiers. Moi, j'aimerais savoir: Est-ce que ça respecte le plan stratégique du ministère des Transports, qui prévoit une répartition 80-20?

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

M. Moreau: Oui. Merci. à mon tour de saluer le porte-parole de l'opposition. Pour répondre à la question, je vais demander votre consentement pour que Mme Savoie, la sous-ministre, puisse donner les informations.

La Présidente (Mme Doyer): Consentement de la présidente et de son appuieur. Est-ce que vous voulez donner votre nom au complet ainsi que votre fonction?

Mme Savoie (Dominique): Dominique Savoie, sous-ministre au ministère des Transports. Le budget est réparti, pour la réfection, en quatre volets: il y a les volets Entretien, il y a les volets Amélioration, il y a les volets Développement, de mémoire, il y a les volets aussi Parachèvement. C'est peut-être un peu difficile, puis on pourrait vous faire la conciliation,

là, puis on pourrait vous la transmettre, mais, de façon générale, vous dire que, dans la partie développement, il y a beaucoup d'améliorations de structures. Je vais vous donner un exemple: Turcot. L'infrastructure de Turcot, c'est une infrastructure qui existe, qui va être remplacée mais qui existe. Donc, on n'augmente pas une capacité routière, donc elle peut se retrouver dans le développement, tout en comptant dans notre planification stratégique pour de l'amélioration. Ce n'est pas coupé au couteau, ça peut varier selon le type d'intervention qu'on fait sur la structure.

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

M. Girard: Oui. C'est parce que normalement ça devrait être indiqué. Parce que j'ai consulté les sommes dans le PQI au niveau du réseau routier depuis 2008-2009, au niveau des budgets de dépenses, et il y a une seule année, en 2008-2009, où le montant était supérieur à 80 % au niveau du maintien des actifs. Tous les autres, donc 2009-2010, 2010-2011, 2011-2012 et 2012-2013, les chiffres varient entre 66 % et 65 %, et, au niveau du développement, là, les chiffres varient entre 33 % et 35 %. Alors, comment vous expliquez ça?

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

Mme Savoie (Dominique): Ça tourne toujours autour de la même définition, qui n'est pas coupée au couteau. Il y a des choses, qui peuvent s'«overlapper», qui vont être considérées dans les deux cas. Je sais aussi... Je pourrais le vérifier: Est-ce qu'on a atteint exactement 80 %? Je n'en suis pas certaine, d'autant plus que la préparation des plans et devis pour les structures peut prendre un certain temps. Dans certains cas, il va y avoir des avancements de travaux pour de l'amélioration, mais, de façon générale, on est vraiment dans l'atteinte de nos cibles pour la résorption du déficit d'entretien.

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

M. Girard: Oui. Mais avez-vous des documents, Mme la sous-ministre, qui démontrent ça? Parce que les documents qui sont disponibles pour les parlementaires et qui sont dans le budget des dépenses ne disent pas ça. Et, quand vous donnez des explications dans les différentes... les pages au niveau des budgets de dépenses, chaque année, ces informations-là ne nous permettent pas de conclure que le gouvernement respecte le plan stratégique du ministère des Transports qui a été déposé en 2008 et qui couvre une période de quatre ans.

Alors, je veux bien croire la version de la sous-ministre, mais je n'ai aucune donnée, aucun document qui me permet de tirer une telle conclusion.

● (19 h 40) ●

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

M. Moreau: Oui. Mme la Présidente, ce que je comprends bien de la question, c'est, en réalité: Si, le 1,3 milliard qu'on indique être dans la conservation des structures, il existe une ventilation qui permet de l'établir, c'est ça? Parce que les deux documents auxquels vous référez et que vous comparez ne vous permettent pas d'arriver à cette conciliation-là, tout simplement? Alors, on m'indique que la conciliation n'existerait pas, mais on peut la faire, faire la démonstration.

M. Girard: Elle n'existerait pas, M. le ministre, juste comprendre qu'elle n'existerait pas pour l'année...

M. Moreau: Il n'y a pas de document, il n'y a pas...

M. Girard: ...pour l'année 2012-2013 ou dans les documents que vous rendez publics à l'occasion, bon, du budget des dépenses à chaque année? Je vous ai relevé le fait qu'entre 2008 et 2012-2013 on a vérifié les pourcentages et qu'à part l'année 2008-2009 à aucun moment le pourcentage de 80 % du maintien prévu dans le plan stratégique du ministère des Transports n'est respecté. Alors, je veux comprendre.

Est-ce que vous êtes en train de me dire que, depuis 2008-2009, en aucun moment ces documents-là n'ont été préparés pour nous permettre d'arriver à voir si l'objectif du 80-20 est respecté?

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

M. Moreau: Alors, ce que je réponds à cette question-là, c'est qu'il y a trois définitions qui se recoupent et qui peuvent amener une ventilation des chiffres qui nous permettrait d'établir que le 1,3 milliard de dollars est véritablement en conservation des structures, mais il n'existe pas. Alors, lorsque vous faites la comparaison des deux documents que vous avez cités, je dirais, il est difficile d'arriver à ce résultat-là. Sauf que le ministère peut faire la démonstration qu'il y a véritablement 1,3 milliard de consacré à la conservation des structures. Et à cet égard-là il faudrait dresser le document pour en faire la démonstration, et, si le député de Gouin désire avoir ce document-là, on peut le préparer et le déposer au secrétariat de la commission.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que ça vous convient, M. le député de Gouin?

M. Girard: Je suis d'accord, mais j'aimerais, à ce moment-là, Mme la Présidente, que... pas simplement pour le budget de dépenses 2012-2013, mais à partir de 2008-2009, pour être en lien avec le plan stratégique du ministère, qui couvre la période 2008-2012.

La Présidente (Mme Doyer): Alors...

M. Moreau: Oui. Et l'information qu'on me donne, en complément...

M. Girard: Oui, allez-y.

M. Moreau: ...est de vous dire que le plan stratégique est respecté pour toutes les années depuis 2008.

M. Girard: Donc, vous me dites qu'à chaque année il y a 80 % qui est consacré pour le maintien des actifs et la résorption des déficits d'entretien et 20 % pour le développement, que ça a été respecté pour chacune des années depuis 2008. C'est ce que le ministre me dit?

M. Moreau: C'est l'information que l'on me donne, oui.

M. Girard: O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, ça vous va, M. le député de Gouin, pour les cinq dernières années, les chiffres que vous voulez?

M. Girard: Je voudrais aussi... Vous savez, M. le ministre, que la Loi favorisant le maintien et le renouvellement des infrastructures publiques puis le plan québécois au niveau des infrastructures indiquent qu'il y a 6 % du déficit d'entretien cumulé qui doit être résorbé à chaque année. Est-ce exact d'affirmer qu'on a accumulé un retard sur ce plan-là?

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

M. Moreau: O.K. Alors, j'ai l'évolution du taux de résorption du déficit d'entretien depuis 2007. Alors, en 2007, ça commençait, donc c'est 0 %; 2008-2009 — attendez un petit peu — le résultat est de 9 % — c'est comme ça que c'est exprimé — la cible était de 6,7 %; en 2009-2010, le résultat est de 15,2 %, la cible était de 13,3 %, donc elle est dépassée; en 2010-2011, le résultat est de 22,7 %, la cible était de 20 %, donc dépassée; et, en 2011-2012, 27,9 %, la cible étant de 26,7 %, donc l'information qu'on me donne est à l'effet que ça a été dépassé. Et là je sens que vous avez une autre question qui vous est suggérée.

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

M. Girard: Donc, vous estimez que la cible est respectée au niveau...

M. Moreau: Est dépassée.

M. Girard: ...est dépassée, au niveau du déficit d'entretien cumulé.

M. Moreau: Oui.

M. Girard: Pouvez-vous déposer le document auquel vous faisiez référence, M. le ministre?

M. Moreau: Ça, c'est la fiche. On va vous donner cette information-là, on va le déposer.

M. Girard: O.K. Parfait.

M. Moreau: Il faudrait l'extraire du document auquel je réfère, mais on va vous le déposer. Donc, ce serait l'évolution du taux de résorption du déficit d'entretien à compter de 2007-2008... en fait, ce serait à compter de 2008, c'est ça que vous voulez?

M. Girard: Oui.

M. Moreau: C'est ça. 2008-2009, 2009-2010...

M. Girard: Et j'imagine, M. le ministre, que vous avez, pour arriver à un tel calcul, des projets qui ont été...

M. Moreau: C'est une ventilation.

M. Girard: Une ventilation, oui, des projets, pour nous permettre d'arriver au pourcentage que vous nous présentez.

M. Moreau: Honnêtement, je présume que oui. Parce qu'on est à 15,2 %...

M. Girard: En tout cas, oui, ce serait normal que vous posiez des questions pour avoir cette liste-là, comme ministre des Transports.

M. Moreau: Oui. Oui, oui, oui, tout à fait. Alors, vous voulez avoir la...

M. Girard: La liste. Voilà. J'aimerais ça, oui.

M. Moreau: ...qui vous permet d'arriver à...

M. Girard: ...à ce chiffre, oui.

M. Moreau: Ce ne sera peut-être pas sous forme de liste, je ne sais pas sous quelle forme ça va être, mais on va vous donner l'information pour dire comment on arrive, par exemple, en 2009-2010, à vous dire que c'est 15,2 %, alors que la cible était de 13,3 %. Ça vous va?

M. Girard: Je vous pose la question, M. le ministre, parce que, quand j'ai consulté, encore une fois, l'an dernier, le budget des dépenses 2011-2012, je constatais qu'il y avait une somme de 2,3 milliards qui était consacrée au niveau du maintien d'actifs, la résorption au niveau des déficits d'entretien puis 1,1 milliard pour les grands projets routiers. Alors, j'arrivais à 67 % au niveau du maintien d'actifs et 33 % au niveau du développement.

Selon les chiffres que nous avons entre les mains, est-ce que le ministère arrive au même calcul? Je les prends du budget de dépenses, là.

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

M. Moreau: Voulez-vous répondre à la question? Alors, Mme Savoie va répondre à votre question.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Savoie.

Mme Savoie (Dominique): Le déficit d'entretien est basé sur les investissements, donc c'est budgétaire, l'état du réseau est basé sur l'état du réseau en termes de structures, donc il faut faire attention, là, quand on fait la comparaison. Il y a une question budgétaire, d'investissements financiers qui ont été investis, ça, c'est le déficit d'entretien du réseau.

M. Girard: Mme la Présidente, je vous réfère à la question 56, Demandes de renseignements particuliers de l'opposition officielle, où — voilà — Travaux routiers du FORT 2011-2012 en milliers... vous avez différents blocs: entretien, conservation, amélioration, développement, et vous avez à la fin des pourcentages. Vous constaterez que, dans les chiffres que vous nous avez remis, si on cumule l'entretien et la conservation, on n'arrive pas à un chiffre de 80 % puis, si on fait amélioration, développement...

Alors, pourriez-vous m'expliquer comment on peut indiquer que vous respectez la cible au niveau du plan stratégique 80-20, alors que les documents que vous nous avez remis pour l'étude des crédits ne tendent pas à confirmer ces chiffres-là?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Savoie.

M. Moreau: Juste avant que Mme Savoie ne réponde, Mme la Présidente, ce qu'on m'explique, là, c'est que cependant, si vous faisiez l'addition des trois premières colonnes, c'est-à-dire entretien, conservation et amélioration, vous arriveriez au résultat, et développement doit être pris à part, donc, par région, là, entretien, conservation et amélioration.

M. Girard: Bien, de toute façon, on n'arrive pas à 80 %, M. le ministre. Si j'accumule entretien, conservation, amélioration, je n'arrive pas à...

M. Moreau: ...Mme Savoie, parce que je suis en train de vous dire des choses que... je suis en train de la confondre totalement.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Savoie.

M. Moreau: Et loin de moi l'idée de faire ça à ma sous-ministre!

Mme Savoie (Dominique): Merci, Mme la Présidente. Je ne veux pas du tout être impertinente auprès de mon ministre, que je respecte beaucoup, mais c'est juste rappeler que, dans la section Développement, de la réponse qu'on vous a donnée, c'est ce que je vous parlais tout à l'heure. Turcot, par exemple, l'entretien de Turcot, le développement de la 175, c'est des routes qui existent déjà dont on va améliorer à certains moments, et ça se retrouve dans Développement. Ce n'est peut-être pas parfait comme distinction, comme ventilation, j'en conviens, mais c'est pour ça qu'il faut qu'on travaille pour vous extraire les travaux qui sont en amélioration mais qui sont classés dans le développement. C'est une structure qui existe depuis un certain nombre d'années.

J'ai déjà posé la question moi-même, étant arrivée depuis peu, et je sais que, dans le développement, j'ai de la conservation de structures.

● (19 h 50) ●

M. Moreau: Mais, si je peux me permettre...

M. Girard: Oui.

M. Moreau: Je ne veux pas...

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Une dernière remarque avant de passer à la partie ministérielle.

M. Moreau: Parce que l'opposition aura terminé?

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Moreau: Oh! Bien, je ne veux pas lui faire de remarques additionnelles pour empêcher... Mais, sérieusement, peut-être que la difficulté vient du fait que la question se lit: «Partie des travaux routiers considérée comme de l'entretien et partie considérée comme du développement». Or, il ne semble pas que ça se tranche comme ça. Moi, ce que je comprends, là, puis au meilleur de ma connaissance, et c'est l'information qu'on m'a donnée, c'est qu'Entretien, Conservation et Amélioration, ce serait comme du maintien, c'est ça? Et développement, là, ce serait véritablement en partie de nouveaux projets.

M. Girard: ...M. le ministre...

M. Moreau: Oui, mais...

M. Girard: ...votre plan stratégique 2008-2012 et également à tous les documents, budgets de dépenses chaque année...

M. Moreau: C'est pour ça que je ne vous fais pas de grief. Je vous dis simplement que la façon dont la question arrive... comme en deux sections et que la ventilation qui est donnée contient Entretien, Conservation, Amélioration, Développement... Mais on a bien saisi la question. On va vous donner...

Mme Savoie (Dominique): On va extraire...

M. Moreau: On va extraire de ça ce qui se conformerait davantage à la façon dont la question est posée.

M. Girard: Je suis impatient de voir ça, M. le ministre.

M. Moreau: Oh oui! Moi, je suis impatient de vous le fournir.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, sur cette impatience, nous allons aller au député d'Orford. M. le député d'Orford.

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. La semaine passée, on a vu que... Je voulais revenir sur le bilan routier, puisqu'on a eu de l'information nouvelle, sur le bilan 2011. On avait regardé les années précédentes, et j'étais très heureux d'entendre Jean-Marie De Koninck, qui est un collègue de classe du bac en mathématiques de l'Université Laval, dire qu'il y avait un processus sûrement de civilisation qui s'était fait au Québec pour qu'on diminue comme ça. Et ça rejoint exactement le terme employé par Steven Pinker quand il parle de la diminution — rappelez-vous, la semaine dernière — du taux d'homicides en termes de nombre d'homicides par 100 000 habitants. Et il avait expliqué effectivement que ce qui s'est passé dans les derniers sept siècles, c'était d'abord et avant tout un processus de civilisation.

Donc, on est sur la bonne voie, parce que je constate que ça a diminué. Par contre, M. le ministre, je constate que la diminution au niveau des décès existe, mais elle est d'environ 0,5 %. Par contre, on n'a pas beaucoup parlé de ça la semaine dernière, mais... on en a parlé, oui, mais pas beaucoup: les blessés graves, il y a une diminution assez considérable et assez intéressante. Alors, j'aimerais peut-être vous entendre un petit peu là-dessus, sur les deux statistiques, celles des décès et des blessés graves. Celle des blessés graves, on parle pratiquement de 12 % de réduction, c'est quand même considérable, surtout si on considère, d'après les informations que j'ai lues, que, par rapport à la moyenne, on est en dessous de 24 %, donc ça veut dire qu'on a franchi en 2011, semble-t-il, un pas extrêmement important.

Et j'aurai d'autres questions, notamment... Bien, la prochaine, je vais vous la donner tout de suite: Nous expliquer peut-être ce bilan en termes des hausses et des baisses qu'on a par catégories de conducteurs, mettons, pour avoir une petite idée, là, que ce soient des jeunes, des moins jeunes, que ce soient des motocyclistes, des piétons, qui ne sont pas des conducteurs mais qui sont des victimes. Si on peut avoir une petite idée d'où est-ce qu'on a performé mieux comme société civilisée et où est-ce qu'on a performé moins bien.

La Présidente (Mme Doyer): M. le...

M. Moreau: Bien...

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

M. Moreau: Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, merci, M. le député d'Orford. Effectivement, vous avez raison de le souligner, le bilan routier 2011 est, pour la cinquième année consécutive, un bilan qui présente des améliorations globales. Et donc on est très heureux de ça, parce que, je le disais lors de la conférence de presse qu'on faisait hier, on présente toujours le bilan routier comme étant des statistiques, mais, derrière les chiffres, c'est des individus dont on parle.

Et cette semaine sort en salles le film de Paul Arcand, *Dérappages*. Moi, j'ai eu l'occasion de voir le film à la première et je vais vous dire sincèrement que, quand on voit ce film-là ou lorsqu'on a vécu, malheureusement, des expériences inhérentes à ce qui se traduit en statistiques dans le bilan routier puis qu'on est capables de mettre des noms et des figures sur les chiffres, on prend toute la mesure de la dimension du drame que ça suppose.

Évidemment, le décès, on n'a pas besoin de faire de grandes explications pour dire que, quel que soit l'âge des personnes décédées, c'est un drame en soi, parce que c'est des gens qui ont une histoire, des amis, une famille, qui ont un vécu puis qui sont promis à un avenir, quel que soit celui que la vie leur réserve, mais qui ont droit de pouvoir l'escompter. Or, le bilan routier montre quand même que, malgré toutes les améliorations, il y a encore des pertes de vie, il y a encore des blessés graves, il y a encore des blessés légers, il y a donc encore des victimes, et il ne faut jamais cesser de poursuivre les efforts que l'on fait.

D'ailleurs, Mme la Présidente, je veux saluer les efforts que fait cette commission dans un contexte qui est, je dirais, dénué de partisanerie, notamment lorsqu'il a été question de regarder toutes les modifications qui ont été apportées au Code de la sécurité routière et qui visent l'amélioration des résultats dans le contexte du bilan routier. Et donc c'est un effort collectif qui, dans, je dirais, 90 % et peut-être 95 % des cas lorsque les mesures sont examinées, fait l'objet d'un large consensus à cette commission. Et il faut saluer les efforts de tous les parlementaires, que ce soient l'opposition officielle, les autres députés qui y participent ou les députés gouvernementaux, je pense que tout le monde travaille dans le même sens, Mme la Présidente. Non seulement ça, mais vous connaissez aussi les efforts qui sont faits et l'étroite collaboration qui existe avec la table de la sécurité routière, qui fait des propositions et qui dans bien des cas sont suivies par des mesures législatives ou réglementaires qui ont toutes pour objectif... À cet égard-là, je pense que tous les parlementaires poursuivent un seul objectif, c'est-à-dire améliorer d'année en année le bilan.

Alors, les décès en 2011, il y a eu une baisse par rapport à 2010 de 0,4 %. Ce n'est pas beaucoup, mais c'est deux décès de moins. Deux personnes qui peuvent continuer à vivre leur vie normalement, c'est déjà très bien. Mais c'est une baisse de 17,4 % par rapport à la moyenne établie, si on regarde des statistiques de 2006 à 2010. C'est énorme. Les blessés graves, très nette amélioration cette année, une baisse de 11,9 %, et, si on prend toujours la même comparaison, la moyenne 2006-2010, c'est une baisse de 24,6 %. C'est presque 25 %, c'est extraordinaire. C'est le nombre le plus bas depuis que les statistiques sont comptabilisées, en 1978. Et donc, oui, ça veut dire qu'on est dans la bonne direction. Blessés légers, là aussi il y a une baisse, 4,1 %, et une baisse de 7,8 % par rapport à la moyenne de 2006 à 2010. Alors, je dirais en résumé: Oui, un bon bilan, oui, un bon bilan pour cinq années consécutives, oui, on peut se réjouir collectivement de ces résultats-là et, oui, il faut continuer notre travail, parce qu'on voit que, lorsqu'on travaille de cette façon-là, ça donne des résultats.

Trois éléments sur lesquels on doit insister pour améliorer le bilan routier. Premier élément: adopter les bonnes mesures, les mesures les plus appropriées. Ça, c'est la collaboration de nos collègues de la table de la sécurité routière et le travail des parlementaires à cette commission. Deuxièmement, une bonne collaboration des corps de police et des contrôleurs routiers pour la mise en application de ces mesures. Troisième élément, c'est les campagnes de sensibilisation, la communication. Ça, c'est le travail que fait la Société d'assurance automobile du Québec et, plus récemment, des membres de la société civile, notamment — j'y faisais référence — le film de M. Arcand, et tous les efforts qui sont faits par les groupes communautaires qui vivent en région et qui dans bien des cas essaient de faire de la sensibilisation auprès de la société.

Mais il y a un élément cependant que je dois ajouter à ça et, sans être moralisateur, qui s'applique à tous nous autres ici, et à tous ceux qui nous écoutent, puis à tous ceux qui utilisent le réseau routier, et potentiellement aux 8 millions de Québécois qui peuvent être sur le domaine public, sur le réseau routier, qu'ils soient des piétons, des cyclistes, des motocyclistes, des automobilistes ou des utilisateurs de camions lourds, il y a une conscience individuelle que l'on doit prendre qui nous amène une responsabilité non seulement envers notre propre sécurité, mais envers la sécurité des gens qui nous entourent lorsqu'on est sur le réseau routier, et cette conscience individuelle là viendrait s'ajouter comme étant la quatrième mesure ou le quatrième élément sur lequel on doit pouvoir compter pour améliorer encore davantage le bilan routier.

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

M. Reid: Oui. J'avais un peu entamé une autre question concernant peut-être des résultats différenciés selon certains groupes. J'imagine que, comme toujours, là, ce n'est pas tous les groupes qui ont le même résultat. Donc, il y a des groupes pour lesquels peut-être ça va beaucoup mieux, j'espère pour les jeunes, en tout cas, beaucoup mieux dans le sens qu'on a réduit...

M. Moreau: Tout à fait.

M. Reid: ...et peut-être d'autres groupes où on s'aperçoit qu'il y a peut-être plus de conscientisation à faire, parce que peut-être on n'a pas... Ça, c'est des indicateurs, évidemment, hein, mais ce serait intéressant d'en savoir un petit peu plus.

M. Moreau: Oui.

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

● (20 heures) ●

M. Moreau: Alors, par groupes d'âge, on constate d'abord une diminution du nombre de décès pour les 15-24 ans; les 45-54 ans — là, vous voyez que j'ai sauté une catégorie, là, qui serait les 25-44, là — et les 55 à 64 ans, donc diminution du nombre de décès. Les jeunes de 15 à 24 ans, qui représentent 20 %, 20,7 % des victimes décédées, affichent une diminution de 28 décès par rapport à 2010, soit une baisse de 22 % et une diminution de 31,3 % par rapport à la moyenne 2006-2010. Alors, 15-24, vous savez, c'est ceux à l'égard desquels on adopte beaucoup, beaucoup de mesures, c'est les premiers qui arrivent. Puis, je le dis toujours, quand on donne à un jeune de 16 ans un permis de conduire, on lui donne accès à l'objet le plus dangereux avec lequel il aura été mis en contact vraisemblablement depuis sa naissance, la voiture, le véhicule automobile, alors... Mais on a observé, pour le bilan routier actuel, une augmentation chez les 25-44. C'est ça, Claude? 25-44. Et honnêtement, même si dans l'ensemble, à l'égard de ce groupe d'âge là, il y a quand même une diminution; on a vu comme un sursaut pour le bilan 2011. Ça n'indique pas une tendance, mais c'est un élément qui doit nous alerter, puis on doit aller derrière les chiffres, faire des analyses plus fines pour voir qu'est-ce qui aurait pu expliquer cette augmentation-là.

Moi, hier, je risquais l'explication suivante en disant: C'est des jeunes professionnels, des gens qui sont souvent dans un contexte d'un premier emploi, qui sont soumis à de longues heures de travail, qui sont soumis à, peut-être, pour la première fois un milieu qui est plus stressant, il y a peut-être des éléments de recherche là-dessus. Et c'est la raison pour laquelle la Société de l'assurance automobile du Québec a décidé de faire, dès ce printemps et un peu plus tard à l'automne aussi, une campagne de sensibilisation sur la fatigue au volant. Les policiers sont à même de mesurer l'alcoolémie, sont à même de voir s'il y a eu consommation de drogues, sont à même de voir s'il y a une conduite dangereuse, mais, pour la fatigue — je reviens au quatrième élément dont je vous parlais tantôt — il y a une conscience individuelle qui doit être prise en compte, puis dire... Vous savez, on a tous eu ça en tête. Puis, les députés de l'Assemblée nationale sont bien placés pour le savoir, il y en a beaucoup qui font des voyages vers Québec — je vous regarde, vous, Mme la Présidente, hein?

La Présidente (Mme Doyer): J'ai voulu prendre l'avion, ça n'a pas fonctionné. Je vais être obligée de me remettre au véhicule.

M. Moreau: C'est ça. Le député... Je suis convaincu que le député de Gouin fait la même chose, il fait Montréal-Québec, puis là il se dit, bon, il me reste juste un petit 10 minutes, je vais pousser un peu plus parce que, dans 10 minutes, je vais être rendu à la maison. C'est vrai pour les députés, mais c'est vrai pour tout le monde, hein? On a tous à un moment donné ou à un autre dit: Ah! Je vais pousser un petit peu plus parce que je vais me rendre à destination. Ce sont les dernières minutes qui sont les plus dangereuses parce que notre taux d'attention diminue. Et donc la fatigue au volant, c'est quelque chose... c'est une chose à laquelle on doit être au moins aussi attentif que le fait de ne pas prendre d'alcool en conduisant, parce que les résultats, malheureusement, risquent d'être les mêmes.

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

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. Vous parlez en fait d'une des causes probables. Souvent, on parle de l'alcool, et tout ça. J'aimerais ça que vous élaboriez un petit peu sur les causes. Mais avant j'aimerais avoir une information, tantôt, sur les informations que j'ai demandées. Je suis très heureux de voir que les jeunes, ça a diminué. Qu'en est-il des motocyclistes? Parce que ça, c'est une catégorie de conducteurs où évidemment il y a des histoires d'horreur qu'on a vues par le passé, là.

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

M. Moreau: Oui, oui, oui. D'abord, je vais vous dire, avant d'arriver aux motocyclistes, ceci: Ce qui ne change jamais d'une année à l'autre, c'est que les deux principales causes d'accident demeurent l'alcool au volant et la vitesse. Et, dans l'ordre, je pense que c'est la vitesse et l'alcool. Hein, c'est ça?

Une voix: ...

M. Moreau: Alors, c'est ce qu'on me confirme: la vitesse et l'alcool. Et ça, ça ne change pas. Et c'est deux éléments sur lesquels les constructeurs automobiles n'ont pas de contrôle. Le ministère des Transports n'a pas de contrôle. L'alcool, ça se contrôle par le poignet, et la vitesse, ça se contrôle par le pied sur la pédale, alors... Et ça, ça appartient au même individu, c'est-à-dire celui qui contrôle le véhicule au moment de l'accident. C'est pour ça qu'on réfère à une conscience sociale qui est très importante.

À l'égard des motos, le nombre de victimes est légèrement moins élevé qu'en 2010, le nombre de décès — puis je n'aime tellement pas parler dans ces termes-là — le nombre de décès est stable, comme si c'était une bonne nouvelle, là; il y a 39 personnes qui sont mortes. Moi, je pense, ce n'est pas une bonne nouvelle en soi, mais le nombre de décès est stable. Le nombre de blessés graves est en baisse de 14,3 %, et de blessés légers est en baisse de 0,4 %. Alors, il faut noter cependant qu'il y a une augmentation du parc de motos de 3,7 % entre 2010 et 2011. Alors, en 2011, il y a 145 803 motos sur les routes. Alors, les motos demeurent évidemment plus à risque que les automobiles et les camions

légers au chapitre des accidents avec blessures corporelles, pour une raison qu'on peut tous imaginer facilement, c'est qu'il n'y a pas de protection lorsqu'on circule à moto.

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

M. Reid: Est-ce qu'il reste un peu de temps?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, il reste trois minutes.

M. Reid: Vous parliez tantôt de l'autoroute. Moi, ce qui m'intrigue toujours sur l'autoroute chaque jour, c'est les véhicules lourds. On a quand même fait des progrès considérables, parce que je regarde toujours à peu près à quelle vitesse ils vont quand je les dépasse, c'est-à-dire que je vais un petit peu plus vite qu'eux, mais ils vont pas mal à leur vitesse limite, là, ils respectent...

Une voix: ...

M. Reid: 105 kilomètres. Mais il reste qu'on voit quand même que les conducteurs de camion sont des êtres humains qui ne sont pas tous les mêmes. Ce n'est pas un robot qui a été préprogrammé, là, c'est quelqu'un qui de temps en temps fait des drôles de gestes aussi, de temps en temps peut être victime de la fatigue, parce que de temps en temps on entend un bruit; quand un camion passe sur les bords d'autoroute qui sont crénelés, là, ça fait un bruit pas mal plus important que... Et on l'entend toujours. Donc, on voit quand même un certain nombre de comportements et...

M. Moreau: La bande rugueuse.

M. Reid: Je ne sais pas si on a des chiffres qui nous démontrent qu'on a une amélioration d'une façon globale, là, par rapport à ce qu'on a fait, comme imposer une vitesse limite, etc., si on regarde par rapport à une moyenne d'il y a quelques années, et qu'est-ce qu'on a cette année par rapport à l'année passée. Ça serait intéressant si vous avez des chiffres là-dessus.

M. Moreau: Oui. Alors, le... on appelle ça la bande rugueuse, la bande que, lorsque vous circulez dessus, ça fait un drôle de bruit dans votre voiture, c'est justement pour vous prévenir que ça achève, là...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Moreau: ...et ça va commencer à ressembler à du gazon, ce que vous allez avoir après, ou pire encore. Alors, il y a une augmentation de 16,9 % du nombre de décès dans les accidents impliquant des véhicules lourds, 104 en 2011 par rapport à 89 en 2010, et une diminution de 14,8 % par rapport à la moyenne de 2006 à 2010. J'ai lu une statistique également, que je n'ai pas sous les yeux mais qui me disait que, lorsqu'un véhicule lourd est impliqué dans un accident, dans 60 % des cas, la responsabilité de la manoeuvre qui a provoqué l'accident appartient au conducteur du véhicule léger. Donc, la statistique démontre que les conducteurs de véhicules lourds sont en général de bons conducteurs et des gens qui sont même prêts à faire des manoeuvres qui mettent leur propre sécurité en cause pour éviter d'avoir des conséquences plus graves sur les accidents. 21,7 % de l'ensemble des décès est issu d'un accident qui implique un véhicule lourd, alors que cette proportion est de 8,4 % pour l'ensemble des victimes. Et, les véhicules lourds, dans tout le parc de véhicules qui est autorisé à circuler sur les routes, c'est simplement 3,6 % du parc de véhicules, donc ce n'est pas énorme. C'est énorme en termes de volume lorsqu'on en voit un, mais ce n'est pas énorme en termes de quantité par rapport au parc total.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. le ministre. Je vais passer au député de Gouin.

M. Girard: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Gouin, 15 minutes... 14 min 30 sec.

M. Girard: Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, en 2004, votre gouvernement a suspendu les pouvoirs d'intervention des contrôleurs routiers à l'égard des véhicules de promenade. Moi, j'aimerais savoir: Est-ce qu'il est de votre intention, comme ministre des Transports, de soit modifier le Code de la sécurité routière ou de prendre des mesures pour redonner ces pouvoirs-là aux contrôleurs routiers?

M. Moreau: On a eu une rencontre...

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

M. Moreau: Oui. Bon, je remercie le député de poser la question. On a eu une rencontre avec les représentants des contrôleurs routiers. D'abord, il est inexact de dire qu'un contrôleur... Parce que l'exemple qui a été souvent donné, c'est dire: Un contrôleur routier qui, par exemple, constaterait un dépassement d'un autobus scolaire dont les feux seraient clignotants ne pourrait pas intervenir. C'est inexact. Vous et moi, on peut intervenir, le contrôleur routier peut certainement intervenir.

Mais vous avez raison de dire qu'on a fait une, je dirais, distinction entre les pouvoirs du contrôleur routier et les pouvoirs d'un policier, Sûreté du Québec ou police municipale. Et on a tenté de faire une négociation qui regroupait les représentants des corps de police pour voir s'il y avait un aménagement qui pouvait être fait. Il faut dire une chose, c'est que la formation du policier à l'École nationale de police et la formation du contrôleur routier, c'est deux choses qui sont complètement différentes.

Et, très sincèrement, à ce moment-ci je pense qu'il ne serait pas approprié, sans modifier de façon importante ou faire en sorte que la formation des uns et des autres puisse être semblable, de faire en sorte que les pouvoirs des uns et des autres soient les mêmes. Et donc, à court terme, il n'est pas dans nos cartons d'apporter des modifications qui feraient en sorte que les policiers feraient le travail des contrôleurs routiers ou que les contrôleurs routiers fassent le travail des policiers.

Je pense que dans l'un et l'autre cas... Puis je ne dis pas ça pour que ce soit vu comme une mesure ou un jugement sur: Il y en a qui sont meilleures que d'autres. Ce n'est pas ça. Chacun a les talents... ils le font très bien. D'ailleurs, à l'occasion de la publication du bilan routier, hier, j'indiquais à quel point et les policiers et les contrôleurs routiers sont des collaborateurs qui nous permettent d'atteindre les cibles, les bonnes cibles que l'on atteint dans le bilan routier. Mais de faire des uns et des autres des gens qui font le même travail, non, on n'a pas à court terme l'intention d'aller là.

● (20 h 10) ●

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

M. Girard: Mais, M. le ministre, vous venez justement de dire que, bon, votre objectif, vous voulez améliorer le bilan routier, vous avez donné des chiffres hier, on en a discuté un peu plus tôt. Mais, si vous procédez à des modifications au niveau de leur pouvoir d'intervention, vous allez avoir 300 personnes de plus sur les routes qui vont faire appliquer le Code de la sécurité routière. Est-ce que ça ne correspond pas justement aux objectifs gouvernementaux?

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

M. Moreau: C'est ça... c'est-à-dire que, très sincèrement, je pense qu'à l'heure actuelle les contrôleurs routiers contribuent dans la mesure de leurs compétences à l'amélioration du bilan routier. Ce sont des spécialistes pour les véhicules lourds, pour les chargements, pour les règlements très complexes liés au transport par camion. L'économie du Québec, vous le savez, est faite de nos exportations: deux tiers des produits exportés sont transportés par camion. On a donc besoin d'avoir une force qui se concentre sur ce type d'intervention là qui est une intervention qui est extrêmement complexe et qui demande la spécialité des contrôleurs routiers. De faire des contrôleurs routiers des policiers, ce serait aussi de les détourner de la mission, qui sont le contrôle des camions, que les policiers ne font pas, là, au niveau des pesées, au niveau de la réglementation sur les poids, sur les essieux, etc., qui sont des règlements extrêmement complexes. Et, très sincèrement, à l'heure actuelle on le voit, le bilan routier s'améliore alors que les uns et les autres font leur travail. Et je ne pense pas qu'on puisse faire une équation, dire: Si on permet aux contrôleurs routiers de faire le travail des policiers, ça va avoir un impact qui va améliorer le bilan routier général. Parce que le contrôle de la réglementation liée au transport par camion est un élément fondamental de la sécurité sur le réseau routier. Et ils le font, ils le font très bien.

M. Girard: Mais, avant 2004, M. le ministre, les contrôleurs routiers avaient ces pouvoirs d'intervention à l'égard des véhicules de promenade, ça fonctionnait bien. Alors, pourquoi vous leur avez enlevé ce pouvoir-là et pourquoi, dans votre objectif, ne pas améliorer le bilan routier, de leur donner ce pouvoir-là, comme c'était le cas avant 2004?

M. Moreau: Parce qu'il n'est pas incompatible de penser que l'on puisse avoir des spécialités, et que ces spécialités-là font en sorte qu'on a une intervention qui est meilleure, qui est plus pointue et qui est dirigée vers un élément que les policiers ne pourraient pas, dans une opération de volume, réussir avec autant de compétence que les contrôleurs routiers.

Si je demandais, par exemple, à une sûreté municipale de, peu importe la ville, on ne nommera personne, de dire: Vous allez faire du contrôle routier demain matin, ils ne sont pas équipés pour faire ça, ils n'ont pas les compétences, pas seulement... et je ne dis pas ça de façon péjorative, c'est qu'ils ne sont pas formés pour faire ça. Et c'est la raison pour laquelle, qu'on soit... puis ce n'est pas inhérent strictement aux éléments liés à la sécurité routière. Prenez... on peut faire un parallèle avec la médecine. Il y a des médecins généralistes, on ne peut pas leur demander de faire une greffe de poumon. Et transportons ça dans le Code de la sécurité routière et dans les règlements liés aux transports, moi, je pense que ce ne serait pas souhaitable de le faire.

D'ailleurs, l'association du camionnage est très heureuse du travail qui est fait par les contrôleurs routiers. Puis ce n'est pas le genre de félicitations qui est envoyé parce que ces gens-là donnent des passe-droits aux camions, je peux vous le dire pour en entendre parler assez régulièrement. Ils n'aiment pas ça, voir les véhicules des contrôleurs routiers, particulièrement en période de dégel, faire l'ensemble des contrôles qu'ils font là. Ce serait de détourner, donc, les corps de police vers une spécialité qui n'est pas la leur. Et je pense que, sous cet angle-là, on a le meilleur des deux mondes.

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

M. Girard: O.K. Donc, je comprends que ce n'est pas l'intention du gouvernement de...

M. Moreau: Vous comprenez bien.

M. Girard: ...toucher à ce dossier-là.

M. Moreau: Exact.

M. Girard: Mme la Présidente, je veux poser une question au ministre sur un autre sujet. Vous savez qu'il y a une pétition sur le site de l'Assemblée nationale, qui est parrainée par le député de Chambly, pour l'instauration de ce qu'on appelle la «Move Over Law» au Québec. Et vous savez donc qu'il y a des policiers qui ont été... qui sont... malheureusement qui ont perdu la vie dans des circonstances tragiques. Il y a le cas notamment dans la ville de Bromont. Moi, j'aimerais savoir de la part du ministre: Est-ce que vous êtes ouvert à faire adopter un projet de loi ou à procéder à des modifications réglementaires pour faire en sorte d'encadrer plus sévèrement avec des mesures la sécurité de ces travailleurs-là pour éviter qu'il y ait d'autres accidents tragiques qui se produisent?

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

M. Moreau: Bien, je vais vous dire, j'ai eu — et j'espère qu'il ne rougira pas — j'ai eu avec mon adjoint parlementaire des discussions là-dessus. Je sais que la pétition circule, et sauf erreur, M. le député de Gouin, vous me corrigerez, mais, si c'est votre collègue de Chambly qui parraine la pétition... je pense que l'accident auquel vous réferez a eu lieu dans sa circonscription...

M. Girard: Bromont. Non, non.

Des voix: ...

M. Girard: Mais l'initiateur de la pétition est dans sa circonscription, je crois.

M. Moreau: O.K. Bon, bien, voilà.

M. Girard: C'est pour ça qu'il la parraine.

M. Moreau: Mais c'est un policier qui a été happé, alors qu'il était à faire une intervention, par un véhicule qui est passé trop près, puis il y a un décès qui malheureusement en est résulté. Honnêtement, je vais vous dire, depuis un certain temps, j'ai cette réflexion-là. Il y a au ministère un comité de travail qui est en train de se pencher sur cette question-là. Mais je disais que j'avais eu récemment encore cette conversation-là avec mon adjoint parlementaire, qui, comme vous le savez, a été policier avant d'occuper les banquettes de l'Assemblée nationale, et encore plus récemment, je pense que c'est la semaine dernière, une conversation au même sujet avec les représentants des syndicats... des différents syndicats...

M. Ouellette: Fédération des policiers.

M. Moreau: ...Fédération des policiers du Québec et Fraternité des policiers de Montréal qui nous posaient exactement la même question. Et très sincèrement je suis très ouvert à l'idée de procéder à une modification législative pour arriver à mettre en application au Québec cette législation-là.

Evidemment, le comité de travail... je ne sais pas quand doit-il nous remettre ses...

Une voix: ...

M. Moreau: Bon, on me dit qu'on doit nous remettre très prochainement les conclusions. Je vous invite à vous intéresser aux conclusions du comité de travail. Je suis prêt à les rendre disponibles, soyez assurés de ça. Mais très sincèrement j'aurais de la difficulté à comprendre qu'une disposition qui existe dans un grand nombre d'États américains, ailleurs dans les provinces canadiennes, dans cinq provinces canadiennes, si l'information que me donne mon adjoint parlementaire est exacte, là, mais, dans plusieurs provinces canadiennes, ne pourrait pas être appliquée ici comme étant une mesure de sécurité routière pour des gens que l'on estime être nos principaux partenaires dans la poursuite de nos objectifs en matière d'amélioration de la sécurité routière.

Les signaleurs routiers, les contrôleurs routiers, les travailleurs de chantiers routiers, les policiers sont tous des gens qui sont là pour aider à protéger ceux et celles qui s'aventurent sur le réseau routier, et il n'y a aucune raison pour laquelle on ne pourrait pas militer en faveur d'une plus grande protection de ces individus-là. Et le type de législation auquel vous réferez va tout à fait dans ce sens-là. Je pense que je ne pourrais pas manifester une plus grande ouverture d'esprit que celle que je viens de vous résumer.

● (20 h 20) ●

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

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

La Présidente (Mme Doyer): Pas beaucoup de temps. Deux minutes... trois minutes.

M. Girard: Parfait. Alors, je vais y aller avec des courtes questions au ministre, à ce moment-là.

M. Moreau: Un quiz.

M. Girard: Malheureusement, nos échanges tirent à sa fin, M. le ministre.

M. Moreau: C'est dommage.

M. Girard: Oui. Écoutez, en novembre dernier, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, la Fédération des chambres de commerce du Québec et l'Association pour la santé publique ont demandé au ministre des Transports d'instaurer un moratoire sur le développement du réseau routier urbain supérieur. Moi, j'aimerais savoir quelle est la position du ministre face à cette demande de ces trois regroupements.

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

M. Moreau: Le réseau routier supérieur, je vous donne un exemple: si ce serait un moratoire, par exemple, sur la construction ou la reconstruction de l'échangeur Turcot, c'est du réseau routier supérieur, c'est du développement. On ne peut pas, sincèrement, aller dans ce sens-là, puisque l'échangeur Turcot, à l'heure actuelle, dans sa forme actuelle est en fin de vie utile. On devra procéder à la démolition de la partie aérienne de l'échangeur au plus tard en 2018. Et, d'ici 2018, on va investir 243 millions pour le maintenir dans une situation qui est sécuritaire.

Alors, je pense qu'il faut aller dans le sens où on doit inévitablement maintenir un certain développement du réseau routier supérieur, et je ne suis pas de ceux qui pensent que les moratoires sont utiles pour le développement, le développement économique du Québec, d'une part, et, d'autre part, pour nous assurer d'avoir la marge de manoeuvre nécessaire pour offrir aux Québécois le meilleur réseau routier qui soit. Ce qui ne veut pas dire, ça, que... et les groupes auxquels vous référez sont des groupes qui veulent nous voir aller vers le transport collectif. On n'aura jamais investi autant en transport collectif que ce que vous avons fait.

Je ne veux pas induire la commission en erreur, mais, au cours des cinq dernières années, c'est 5 milliards de dollars — 5 milliards de dollars — que nous avons investis pour le développement du transport collectif. On est, en 2012, dans une année de consultation. C'est une année au cours de laquelle nous aurons à déposer une politique sur le transport collectif, et cette politique-là sera soumise à une vaste consultation.

Oui, vous avez une question, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Non.

M. Girard: Moi, il me reste juste une minute, j'ai une dernière question à poser.

La Présidente (Mme Doyer): C'est parce que sa minute, elle devient de plus en plus précieuse.

M. Moreau: Ah! Je m'excuse.

La Présidente (Mme Doyer): Alors...

M. Moreau: Loin de moi l'idée de le priver de sa minute.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Je le sentais qui voulait intervenir...

M. Moreau: Vous m'excuserez, je m'emporte dans les sujets puis je ne vois pas passer le temps.

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

M. Girard: À ma question, j'ai compris que la réponse était non. Maintenant, j'ai une autre... une dernière question. J'aimerais savoir si actuellement l'UPAC a fait des demandes au ministère des Transports pour avoir accès à certains documents dans le cadre de leurs enquêtes et si le ministère des Transports a fourni tous les documents nécessaires à l'UPAC dans le cadre d'enquêtes en cours.

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

M. Moreau: À ma connaissance, il n'y a pas eu de demande précise, récente de renseignements. Mais je vais vous donner la réponse, je pense, qui va vous plaire, c'est la suivante: J'ai spécifiquement donné instruction à la sous-ministre des Transports d'avoir la plus grande collaboration possible avec l'Unité permanente anticorruption. Pour la raison simple que nous avons, je vous l'ai dit, mis en application les 80 recommandations des trois rapports indépendants qui nous ont été formés.

J'en viens à la conclusion, depuis mon arrivée au ministère des Transports, que le ministère des Transports est un ministère qui a énormément collaboré notamment à l'enquête qui avait été menée par M. Duchesneau, avant la production de son rapport, et ce n'est pas moi qui le dis, c'est lui-même qui le dit, et que le ministère a tout intérêt à être un grand collaborateur de l'UPAC, parce que, s'il existe des choses, ces choses-là existent à l'extérieur du ministère des Transports,

j'en suis profondément convaincu, et que non seulement ça, mais, au-delà de tout ça, on souhaite, dans le contexte des grands chantiers qui s'amorcent, que la population sache que le ministère des Transports entend avoir une étroite collaboration avec l'UPAC pour nous assurer du respect des droits et des règlements et des règles que nous nous sommes donnés pour assurer non seulement la transparence... pour assurer non seulement la transparence de ce que nous faisons, mais pour assurer les Québécois que les sommes qui sont dépensées par le ministère des Transports le sont aux fins pour lesquelles elles sont destinées.

Et d'ailleurs j'évoquais il y a un instant le mégaprojet du chantier Turcot. Nous avons déjà avec l'UPAC une étroite collaboration pour tout ce qui sera mis en place de contrats et d'appels d'offres dans le cadre du projet Turcot. Alors, vous avez devant vous un collaborateur, dans le bon sens du terme, de l'UPAC pour tous les grands projets du ministère des Transports. Alors, la réponse à votre question me semble être: On travaillera avec eux.

Des voix: ...

M. Girard: ...question. J'ai suggéré une question.

La Présidente (Mme Doyer): Bon. Ici, on a une preuve de la bonne collaboration...

Des voix: ...

M. Moreau: Est-ce que la minute est terminée, Mme la Présidente?

M. Girard: Oui. Vous l'avez dépensée sur son temps.

La Présidente (Mme Doyer): Sa minute, sa longue, longue, longue...

M. Moreau: Ah O.K.!

M. Girard: Alors, j'espère qu'il ne vous en tiendra pas rigueur!

M. Moreau: Mais il faut répondre... Non, non, non, mais c'était pour répondre à la loyale opposition.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, il a eu une longue. longue, longue minute.

M. Moreau: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Et vous aussi.

M. Moreau: Bon.

La Présidente (Mme Doyer): Mais là on va aller entendre ce que notre collègue de Chomedey a à nous dire.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Je veux revenir sur le bilan routier, M. le ministre, parce que je pense que les explications que vous avez fournies hier... Puis ça va plus être un commentaire, parce qu'il y a beaucoup de choses qui restent à faire et il y a toujours place à amélioration. Puis, quand on va regarder un petit peu plus en détail ce qui se passe au niveau du bilan routier... je regarde particulièrement... Et, tout en étant député à Laval, disons que j'ai quand même une affection particulière pour certaines régions, dont les Laurentides, et le bilan des accidents mortels a doublé. Donc, il y a du travail à faire, définitivement, que ça soit en Laurentides, Lanaudière, Chaudière-Appalaches. Il y a des grosses, grosses augmentations au niveau des accidents mortels et des accidents avec blessés graves. Donc, même si on a un bon bilan, c'est quand même beaucoup, et il y a place à amélioration de la part d'un peu tout le monde.

Je veux juste faire du pouce sur la question de mon collègue de Gouin, qui sont toujours très judicieuses, la majorité du temps, ses questions.

M. Moreau: Ah non! Là, je ne suis pas d'accord avec vous.

M. Ouellette: La majorité du temps, la majorité du temps, disons que j'ai rajouté un petit bout.

M. Girard: ...

M. Ouellette: Et particulièrement pour le «Move Over Law», et vous en avez parlé, c'est une douzaine de personnes, dans les 10 dernières années, qui ont perdu la vie, justement, et ça peut être une autre mesure qui améliorera notre bilan routier. Donc, j'implore quasiment M. Morin que son... incessamment le rapport nous soit connu, le plus rapidement possible, parce que... Oui, M. le ministre?

M. Moreau: Bien, écoutez, puis-je saisir la balle au bond? Nous avons ici le représentant de l'opposition officielle en matière de transports, nous avons l'adjoint parlementaire, nous avons la présidente de la Commission des transports et de l'environnement puis nous avons les membres de la commission.

On est à l'heure actuelle à étudier le projet de loi n° 57 qui vise à modifier le Code de la sécurité routière. Pour vous montrer ma grande ouverture à l'initiative de la pétition présentée par le député de Chambly, si vous le souhaitez, moi, je suis prêt à introduire un papillon dans le projet de loi n° 57 pour introduire les mesures nécessaires au «Move Over Law», étant entendu que les consultations sont terminées. Mais, si on est capables, dans le cadre des crédits, de faire preuve d'une aussi grande ouverture d'esprit puis de... l'idée d'aller d'un commun accord de l'avant, moi, je suis prêt à introduire par papillon cette mesure-là. Je vous en fais la proposition, M. le député de Gouin.

La Présidente (Mme Doyer): Les consultations ne sont pas terminées, M. le ministre.

M. Moreau: Non, mais il reste... Je pense qu'il nous reste un bloc d'une heure, alors... et donc les consultations n'auraient pas eu lieu là-dessus.

La Présidente (Mme Doyer): Ah! O.K.

M. Moreau: Mais, même sans consultations, si on a l'accord de l'opposition officielle, moi, je m'engage à introduire la mesure par papillon, et elle pourrait donc être adoptée avant la fin de la présente session. Et donc, à la reprise des chantiers routiers, cet été, à la reprise de l'activité plus intense sur nos routes et à la reprise des contrôles policiers plus intensifs, on aurait une mesure additionnelle pour assurer une sécurité plus grande aux contrôleurs routiers, aux policiers et à tous ceux qui nous aident à améliorer le bilan routier.

La Présidente (Mme Doyer): O.K., on est d'accord.

● (20 h 30) ●

M. Moreau: Et je comprends de l'acquiescement du député de Gouin, là... Je ne veux pas... Honnêtement, je ne veux pas le prendre au dépourvu, mais, si on a son consentement, on va...

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

M. Moreau: M. le député de Gouin.

M. Girard: Oui, on va collaborer ensemble.

La Présidente (Mme Doyer): Bon, ils vont collaborer.

M. Moreau: C'est bon. «Good!»

M. Ouellette: Effectivement, Mme la Présidente, il n'y aura qu'à regarder juridiquement pour un texte au niveau des amendes, les points d'inaptitude et voir de quelle façon ça pourrait être articulé, parce qu'effectivement il y a consensus, et c'est une mesure de sécurité routière. On a beau regarder, on en a une qui est tout prête, et qui est employée ailleurs, et qui pourrait définitivement améliorer de beaucoup, avec le programme des infrastructures que nous avons et qui est en chantier au Québec. Les autres gros travaux qui vont se faire, je pense que nous aurions tout avantage, et, pour en avoir discuté avec mon collègue de Gouin, je pense que nous offrons notre collaboration à M. le ministre et aux employés... je veux dire, au personnel juridique du ministère, là, de façon à ce qu'on puisse articuler quelque chose qui pourrait aller dans le projet de loi n° 57.

M. Moreau: Sans aller jusqu'à l'excès de vitesse, on va suggérer au comité d'accélérer.

M. Ouellette: Non, mais tout peut se faire à 100, aussi.

M. Moreau: Certainement.

M. Ouellette: ...et ça peut très bien se faire à 100.

Donc, M. le ministre, vous nous avez parlé tantôt de transport collectif, et je suis resté un peu sur mon appétit. Bon. Je suis resté un peu sur mon appétit, M. le ministre, quand vous avez parlé de transport collectif, parce qu'en 2007 j'y étais, quand on a annoncé le programme 2007-2012 et où on voulait effectivement augmenter l'achalandage de 8 %, augmenter l'offre de service de 16 % d'ici 2012. 2012, on est en 2012. Je pense que nous avons des résultats qui sont au-delà de nos espérances. On a investi, vous en parliez tantôt, 5 milliards au cours des dernières années. Je pense même que vous nous aviez fait une démonstration, trop rapide à mon goût, d'un immense tableau où vous nous aviez... et, même, nous avons eu une version réduite, un petit modèle réduit, des investissements en transport collectif. Je le sais parce que personnellement, M. le ministre — et ça vous servira dans votre réponse, parce que présentement la caméra n'est pas sur vous, mais sur moi, et...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ouellette: ... — donc, je le sais, M. le ministre, parce qu'au cours des dernières années j'ai eu l'opportunité, avec... je pense à Michel Labrecque, de la STM, je pense à M. Beldié, de la STL, à Laval, de faire plusieurs annonces en transport

collectif, que ce soit au niveau des personnes handicapées, que ce soit au niveau de tout le système d'autobus. Laval est à l'ère de l'informatique, vous pouvez avoir des applications aujourd'hui sur votre iPhone, sur votre iPad, qui est STL Synchro, et qui vous donnent en direct l'horaire du transport collectif et combien est-ce qu'il reste de minutes avant que les autobus ou les différents moyens de transport en vigueur à Laval, vous puissiez les avoir à votre disposition.

Il y a beaucoup de mesures, et je pense qu'il faut le développer, il faut développer notre transport collectif. Autant on a des voies d'accotement... je pense à l'autoroute 15, où la circulation à Laval est toujours congestionnée; pour sortir de Laval l'après-midi, c'est un casse-tête pour les automobilistes, et on se sert de l'autoroute 15 avec une voie en transport collectif pour tout le système d'autobus; on a du train de banlieue, on a du covoiturage qui s'organise avec les voitures électriques; il y a un système avec une dizaine de voitures, à partir du métro Cartier, qui véhiculent les citoyens.

Donc, il y a beaucoup de choses qui se font, il y a beaucoup de choses qui se font un peu partout, un peu partout au Québec. La politique prend fin en 2012, je sais qu'elle va être reconduite; sûrement qu'elle va être reconduite, parce qu'il y a des messages qui sont très forts là-dedans. J'aimerais ça vous entendre, M. le ministre, pour les quelques minutes qui nous restent, parce qu'il semble qu'il n'en reste pas beaucoup. Mme la Présidente me fait des signes. J'aimerais ça vous entendre sur la réussite de notre politique par rapport à l'offre de service et par rapport à l'achalandage, les résultats que nous avons obtenus. Et, M. le ministre délégué, il a besoin de ne pas s'en aller trop loin, parce que ça va être son tour très vite. Et j'aimerais ça, M. le ministre, que vous nous instruisiez sur ce qui s'en vient en transport collectif.

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

M. Moreau: Oui, O.K. Merci, Mme la Présidente. Alors, oui, effectivement on avait un tableau, qu'on vous a présenté... bien, on vous l'a présenté la dernière fois.

La Présidente (Mme Doyer): Je dois vous arrêter, M. le ministre. Je veux vous aviser que vous disparaissiez pratiquement derrière votre tableau, là. Votre directeur adjoint au cabinet, on ne le voit plus.

M. Moreau: On ne le voit plus?

La Présidente (Mme Doyer): Non.

M. Ouellette: Non.

M. Moreau: Mais il va tenir... Bon. Alors, ici, vous aviez les investissements de l'opposition officielle lorsqu'ils étaient au gouvernement, et ce sont les petits, les tout petits bâtonnets, là. Est-ce que vous voyez les plus petits, ici?

La Présidente (Mme Doyer): Je m'en souviens, Jacques Léonard, Jacques Brassard; je les ai tous connus.

M. Moreau: Jacques Léonard, Jacques Brassard, oui, voilà!

M. Girard: Mais avez-vous celui du Train de l'Est aussi?

M. Moreau: Non, on ne l'a pas...

La Présidente (Mme Doyer): On peut mettre des noms.

M. Moreau: Et là on en a d'autres. Et, en 2003, on voit, là, la tendance vers la hausse, la valeur des interventions du ministère des Transports au financement du transport collectif. Alors, c'est remarquable. Et, la semaine dernière, jeudi le 19 avril... La première politique, on l'a dit, on l'a adoptée en 2006, elle s'est terminée en décembre 2011. On a reconduit, pour 2012, l'ensemble des programmes de financement. Et, la semaine dernière, jeudi dernier, le 19 avril, les neuf sociétés de transport qui existent sur le territoire du Québec étaient ici même, devant l'Assemblée nationale du Québec, pour venir dire au gouvernement et à tous ceux qui voulaient l'entendre que cette politique-là avait été un très, très grand succès. Dans la mesure où vous l'avez indiqué, l'objectif qui était poursuivi était d'augmenter l'achalandage de 8 %. Le résultat, c'est 11 %. Et, entre huit et 11, c'est trois. Mais 3 % d'achalandage en transport collectif, c'est énorme.

Et l'objectif, l'autre objectif, c'était d'accroître l'offre de service, donc la capacité de ces sociétés-là. Et l'objectif qui était poursuivi, c'était 16 %. Et, avec les programmes incitatifs, les programmes qui ont été mis à la disposition des sociétés de transport, ce n'est pas 16 %, c'est 21 % qu'on a atteint. Donc, c'est un très, très grand succès. C'était la première politique. Il n'y en avait jamais eu auparavant au Québec. Et donc on avait fixé deux objectifs quand même ambitieux, mais deux éléments plus, je dirais, plus globaux, alors que, pendant la période de réflexion qui s'amorce, nous voulons avoir le temps de faire une nouvelle politique de transport collectif et de la soumettre à une vaste consultation. C'est ce qu'on va faire. Et on souhaite, bien entendu, que la prochaine ait le même succès que la précédente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. Je vais vous demander votre attention parce que nous allons faire un changement de la garde. Et je veux vous remercier, chers collègues. Et, compte tenu de l'heure, c'est tout le temps dont nous disposons ce soir pour le volet Transports.

Je suspends les travaux quelques instants avant de procéder à l'étude des crédits budgétaires du volet Transport maritime. Nous allons accueillir le ministre délégué, député de Papineau, et la députée de Duplessis. Merci de votre bonne collaboration.

(Suspension de la séance à 20 h 39)

(Reprise à 20 h 42)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, bonsoir à vous toutes et tous. Nous reprenons nos travaux. Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

Transport maritime

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits pour le volet Transport maritime, crédits qui relèvent du portefeuille Transports, pour l'année financière 2012-2013. Nous disposons d'une enveloppe d'une heure pour ce dernier volet.

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

La Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Boucher (Johnson) sera remplacé par Mme Richard (Duplessis).

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, je vous rappelle que nous allons procéder au cours de la période d'échange à une discussion d'ordre général sur l'étude des crédits pour le volet Transport maritime. Compte tenu des temps de parole qui ont été déterminés pour ce dernier volet, je vous propose de procéder par blocs d'environ 15 minutes et moins, incluant les questions et les réponses. Alors, est-ce que ça vous convient, M. le ministre, Mme la députée?

Une voix: ...

Discussion générale

La Présidente (Mme Doyer): Parfait. Alors, je suis prête à reconnaître la porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport maritime et députée de Duplessis pour une première intervention. Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Comme vous en avez fait mention, nous n'avons qu'une heure pour parler de transport maritime, donc je vais être assez brève dans mes questions et j'espère qu'on sera bref dans les réponses. Parce que c'est sûr que je comprends que le ministre aurait peut-être voulu, lui aussi, qu'on dispose de plus de temps, mais c'est négocié par les leaders.

Donc, je vais aborder toute la question des traversiers. On avait, entre autres, deux traversiers à Baie-Sainte-Catherine... qu'on devait vraiment changer toute la flotte. Et moi, j'ai regardé dernièrement et je ne pense pas qu'on va être capables de respecter les délais. On pensait, en tout cas, la livraison d'un premier bateau en 2013, le deuxième bateau en 2014. Je trouve que l'échéancier est très, très court. Il faut se rappeler que c'est une entente... un contrat de gré à gré qui a été octroyé à la Davie, et, récemment aussi, SNC-Lavalin avait demandé un délai additionnel, et, malheureusement, en tout cas, moi, je ne connais pas les raisons du délai. Je vois que M. Farrah, de la Société des traversiers, se joint à nous. Moi, tout de suite, je vais vous donner mon accord pour... si, M. le ministre, des fois vous voulez faire intervenir M. Farrah, je vous donne mon accord d'emblée.

M. MacMillan: On verra tantôt.

Mme Richard (Duplessis): C'est ça. Mais d'entrée de jeu j'aimerais connaître la situation par rapport aux deux bateaux qui doivent être en service normalement en 2013-2014. J'aimerais avoir un état de situation, où ça en est rendu.

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

M. MacMillan: Bien, pour être ministre, il faut être député, alors je j'ai pas de problème avec ça.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, député de Papineau, c'est un très beau titre.

M. MacMillan: Oui, merci, vous pouvez continuer toute la soirée à m'appeler député de Papineau.

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça.

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. Pour commencer, j'aimerais — et c'est une bonne question, Mme la députée de Duplessis — mais j'aimerais quand même vous dire que, chez nous, au ministère du Transport... J'aimerais juste profiter de l'occasion pour remercier les gens qui sont ici avec nous ce soir, qui ont passé nombre d'heures dans les

crédits, et envoyer un chapeau aux gens qui sont dans la salle 171, qui nous écoutent; et, si jamais je commence à bégayer, bien ils vont pouvoir m'envoyer une petite note. Alors, je voulais juste les saluer, si ça ne vous dérange pas, Mme la ministre.

400 millions qu'on a investis, qu'on a décidé d'investir dans des bateaux, des traversiers: le Camille-Marcoux, Matane, Baie-Comeau et Godbout, les deux navires de Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine. Et c'est beaucoup d'argent, c'est des contrats qui ont été donnés — dans les plans et devis, 7,8 millions — qui ont été accordés à deux consortiums composés de compagnies qui ont des bureaux à Québec. Et effectivement on a donné des contrats gré à gré à cette compagnie-là. Moi, qu'est-ce que je sais, j'aimerais le dire avant de passer la parole à M. Farrah, c'est qu'on voulait participer au lancement de Lévis...

Une voix: ...

M. MacMillan: Pardon?

Une voix: ...

M. MacMillan: ...à la relance de Lévis. On l'a fait avec... On voulait vraiment s'impliquer pour la relance, pour sauvegarder les emplois qui sont là; et on l'a fait avec ces gens-là. Il y a eu beaucoup de discussions, et M. Farrah pourra sûrement vous parler de ça. Et, à ce qu'on sait aujourd'hui... je pense qu'on est dans une partie du calendrier. Aujourd'hui, si vous avez lu... c'est parce que j'imagine que vous avez lu le même article que moi aujourd'hui dans le journal, alors c'est assez facile de pouvoir répondre à question que...

Mais, même si c'est en retard et il y a des délais, on va vivre avec ça; on est capables... les bateaux, qui sont à Tadoussac, sont capables de demeurer là, en place; ils sont capables de donner le service encore. C'est une autre question pour d'autres bateaux. Mais, pour ces deux bateaux-là, si ma mémoire m'est fidèle, on est capables de pouvoir s'arranger ou de... La Société des traversiers du Québec vont être capables de discuter avec ces gens-là pour que les contrats soient là, et que les gens qui travaillent à Lévis vont être capables de travailler.

Alors, je vais passer la parole à M. Farrah...

La Présidente (Mme Doyer): C'est moi qui vais parler, c'est moi...

M. MacMillan: ...pour le côté de l'administration et des contrats.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Alors, M. le député... pardon...

M. MacMillan: Ancien député.

La Présidente (Mme Doyer): ...ancien député des îles, d'ailleurs. Bienvenue dans le parlement, qui est aussi votre maison; on reste toujours les bienvenus dans le parlement de l'Assemblée nationale. Alors, à vous la parole, M. Farrah, en vous nommant, et votre fonction.

M. Farrah (Georges): Alors, merci. Oui, Georges Farrah, président-directeur général, Société des traversiers du Québec. Alors, merci, Mme la Présidente, M. le ministre, Mme la sous-ministre et Mmes, MM. les députés.

Bon, effectivement, relativement au dossier de Davie pour la construction des deux nouveaux traversiers de Tadoussac, comme vous le savez, compte tenu — et le ministre l'a évoqué tantôt, là — du retard à la relance de Davie, évidemment, forcément ça a un impact sur la livraison des bateaux. Qu'est-ce qui est encourageant? C'est que vous avez vu probablement dans les journaux aussi que l'élément déterminant en ce qui concerne la relance de Davie était à l'effet qu'il fallait qu'il y ait une entente EDC Canada pour la créance des bateaux, qui sont en cale sèche présentement, qui appartiennent à CECON. Et, tant que cela n'était pas réglé avec EDC, ça faisait en sorte que le consortium qui doit opérer le nouveau chantier ne pouvait pas procéder parce qu'il n'avait pas la masse critique suffisante pour repartir le chantier de façon rentable. Alors, pour eux, dans leur plan d'affaires initial, c'est de s'assurer qu'ils ont les deux bateaux de la Société des traversiers du Québec, donc un contrat de 120 millions, et également finir les bateaux qui sont déjà en cale sèche, qui n'ont pas été terminés, et ça, ça prend l'accord d'EDC Canada pour justement qu'ils puissent procéder.

Et là, nous, les dernières nouvelles que nous avons, ce sont des bonnes nouvelles. SNC-Lavalin nous a avisés qu'il y avait entente avec le gouvernement fédéral, et donc par conséquent nous, on a déjà entamé certains pourparlers pour repartir le dossier, si vous me permettez l'expression. Et, à ce stade-ci, avec l'information que nous avons, nous sommes confiants qu'au début mai, au plus tard dans le mois de mai, que le chantier de Davie pourra repartir, et donc par conséquent nous, on repart la roue par rapport à nos bateaux.

● (20 h 50) ●

Et donc, pour répondre à votre question plus précisément, en fonction des échéanciers, initialement le premier bateau devait être livré à l'automne 2013, et le deuxième, six mois plus tard. Et, compte tenu des délais jusqu'à présent, les délais jusqu'à présent, le premier bateau, maintenant, sera livré au mois de mai 2014, et le deuxième, six mois plus tard. Et, en terminant, comme le disait le ministre également, c'est qu'évidemment compte tenu de la qualité des bateaux actuels, qui sont quand même opérationnels, il n'y a pas de problème en termes d'assurer le service de façon efficace à Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac.

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

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Bon, merci pour la réponse. On va suivre ça puis on va... en tout cas, on va espérer qu'on rentre dans les délais.

Pour ce qui est du remplacement du Camille-Marcoux, ce que j'ai compris, bon, il y avait un décret qui avait été autorisé — parce qu'on parle, pour le Conseil du trésor, de plus de 40 millions. Où ça en est rendu? Je ne pense pas qu'on est allé encore en appel d'offres, il y avait quelques difficultés à ce niveau-là. Je voudrais juste savoir quand on pense aller en appel d'offres.

La Présidente (Mme Doyer): M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Oui, Georges Farrah, président-directeur général de la Société des traversiers du Québec. Alors, en ce qui concerne le Camille-Marcoux, nous sommes actuellement en appel d'offres. Et le plan de match est le suivant: c'est que la fermeture des appels d'offres va être vers la mi-juin, pour une signature potentielle avec un chantier au mois de juillet prochain. Alors, je vous dirais que le dossier est très, très bien enligné. Et, en ce qui concerne le respect des échéanciers, avec une signature en juillet prochain, avec un chantier, nous serons en mesure d'avoir un nouveau bateau aux alentours de décembre-janvier 2014-2015.

Mme Richard (Duplessis): Mme la Présidente, merci. Est-ce que vous pouvez nous dire, M. Farrah... Bon, vous avez dit qu'on a lancé les appel d'offres. Est-ce qu'il y avait beaucoup de personnes qui se sont présentées pour les appels d'offres, certaines compagnies?

La Présidente (Mme Doyer): M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Oui, Georges Farrah. Qu'est-ce que je peux vous dire? Je vais être prudent, parce que c'est en appel d'offres, puis il y a le jeu des concurrences...

Mme Richard (Duplessis): Je comprends, je comprends.

M. Farrah (Georges):...mais je peux vous dire qu'à ce stade-ci il y a huit chantiers, huit chantiers à ce stade-ci qui se sont montrés intéressés.

Mme Richard (Duplessis): Combien au Québec?

M. Farrah (Georges): Un seul.

Mme Richard (Duplessis): Merci. Encore sur les traverses, la traverse Saint-Siméon—Rivière-du-Loup. Vous n'êtes pas sans savoir que je... il y a eu même une pétition à l'effet qu'on voulait voir la traverse Saint-Siméon—Rivière-du-Loup de façon annuelle, pas juste une traverse durant la saison estivale. Il y a une pétition qui a été déposée, une demande d'un projet pilote, et, en décembre 2011, le ministère a confié un mandat pour réaliser une étude, et celle-ci a dû être déposée au ministère en février 2012.

Moi, je veux savoir: Est-ce que cette étude-là sera rendue publique? Et quelle orientation le ministère veut donner suite à l'étude qui lui a été déposée?

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

M. MacMillan: Nous avons rencontré le maire de Saint-Siméon, M. Tremblay, en compagnie du député de Rivière-du-Loup, et c'est pourquoi qu'ils nous ont fait une demande. Il y avait une pétition, je pense, qui avait été déposée à l'Assemblée nationale, si je me rappelle bien, et nous avons décidé de devenir partenaires avec ces gens-là, de faire une étude, et l'étude sera déposée d'ici la fin avril. On n'a pas le dépôt de l'étude encore.

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

Mme Richard (Duplessis): Mme la Présidente, merci.

M. MacMillan: Mais je voudrais juste rajouter, là, un petit peu. C'est qu'avant que l'étude soit faite... mais il y a une question aussi de rentabilité et de sécurité: le bateau qui est en place, les glaces l'hiver, puis je suis loin d'être un expert, Mme la députée de Duplessis, M. Farrah pourrait rentrer dans le détail, mais, au moment où on se parle, toutes les options sont sur la table. On va regarder, une fois que l'étude va être déposée, nous allons regarder avec ces gens-là qui sont venus nous rencontrer, le maire, le député de Rivière-du-Loup, avec les gens de la Société des traversiers du Québec et aussi les gens du ministère du Transport, et nous allons pouvoir s'asseoir pour voir qu'est-ce qu'on peut faire.

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

Mme Richard (Duplessis): Merci. M. le ministre, est-ce que vous êtes favorable, si l'étude est concluante... Je comprends, bon, à cause de notre climat, que l'hiver...

M. MacMillan: Après 23 ans de politique, là, être favorable, ça peut me mettre dans le trouble. Alors, on va attendre de voir l'étude puis de voir vraiment qu'est-ce qu'on peut faire.

Puis, toujours sur le côté de la population de ces côtés-là, on a parlé de tourisme, on a parlé de motoneiges qui pourraient traverser, mais est-ce que ça va coûter, 700 000 \$, 800 000 \$ par année, pour avoir un traversier, de déficit? On verra. Mais donnons la chance d'avoir l'étude puis la regarder ensemble avec les gens qui sont impliqués, les experts de la Société des traversiers du Québec, les gens du ministère du Transport, et nous prendrons une décision. Et on pourra vous informer, Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Merci. Encore dans les traverses: Trois-Pistoles—Les Escoumins, ils ont reçu une subvention de 500 000 \$ via la programme PAREGES, mais il y avait un manque au montant de... pour finaliser, là, tout le montant financier. Où s'en est rendu?

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

M. MacMillan: Écoutez, ces gens-là sont venus me voir, et on a eu une rencontre avec les gens de la région, qui nous demandaient beaucoup d'argent, à peu près un million, je pense, dans le temps qu'ils nous ont déposé leur demande. Et nous, avec les gens qui s'occupent des traversiers au ministère du Transport, avons regardé tout le dossier et nous avons pu trouver dans les programmes qui existent... de pouvoir investir un montant de 500 000 \$.

Sans rentrer dans les détails, là, je pourrais demander à M. Meloche de venir vous les expliquer, Mme la députée de Duplessis, mais le premier pas que le ministère a fait, d'investir 500 000 \$, c'est que ça va continuer. Et l'entente que j'ai avec ces gens-là: Commençons en quelque part. Nous avons investi 500 000 \$ selon nos programmes qu'on a, qui peuvent être là, mise aux normes du navire L'Héritage, et ensuite nous allons regarder, l'an prochain, comment on peut rajouter et aider ces gens-là. Mais, je vous le dis tout de suite, là, ce n'est pas une promesse, là, puis ce n'est pas quelque chose qui est écrit. Mais on a fait un grand pas. Parce que, la première rencontre que j'ai eue avec ces gens-là, là, le 500 000 \$, ou d'autre chose, ça n'existait pas. Le bateau s'en allait, là, puis c'était fini.

Alors, on a pu travailler avec ces gens-là, on leur a fait une offre, ils l'ont acceptée. Et conjointement dans l'avenir on va continuer à travailler avec ces gens-là pour trouver d'autres solutions pour que le bateau soit dans les normes et que le service soit toujours là.

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

Mme Richard (Duplessis): En parlant justement du programme le PAREGES, l'année passée, il y a été question de fusionner le programme PAREGES et le programme PAIM, P-A-I-M, là, pour tout ce qui est le programme intermodal. On devait fusionner les deux programmes. À ce moment-là, moi, j'avais questionné: Bon, est-ce que les mêmes sommes seraient allouées même si on fusionnait les deux programmes? Et c'est sûr que ce qu'on nous dit, du côté de l'industrie maritime, c'est que vraiment le programme PAIM, pour l'intermodalité, était extrêmement utile. Moi, je voudrais savoir, M. le ministre, quelles orientations vous avez données. Est-ce que les sommes... Parce que là je n'ai pas pu le voir dans les cahiers des crédits, là.

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

M. MacMillan: Si vous me permettez, Mme la députée de Duplessis, je vais laisser les experts répondre à ça, parce que c'est probablement ma plus grande faiblesse, là, les PAREGES, puis les PAIM, puis tout ça, là, ça me mélange un petit peu. Mais je sais que, quand quelqu'un me voit, on me dit: Mais on peut le prendre là, alors là je travaille pour l'avoir à tel endroit. Mais je voudrais qu'on vous explique exactement la décision qu'on a prise l'an passé, suite à votre question que vous nous aviez posée, qu'il y avait une décision qui était pour être prise. Alors, M. Meloche, le sous-ministre, va... sous-ministre associé ou adjoint, là, va vous expliquer comment la décision a été prise.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. M. Meloche, en vous présentant, votre nom au complet et votre fonction, s'il vous plaît.

M. Meloche (André): André Meloche, sous-ministre adjoint aux politiques et à la sécurité. Effectivement, l'an passé, on avait mentionné qu'il y aurait une modification du PAREGES. Ça s'est effectué... on a eu les autorisations, là, le 22 juin dernier. Ce qu'on a rajouté, c'est que maintenant le PAREGES a cinq volets: un projet avec dépenses en infrastructures; les projets sans dépenses en infrastructures, les projets pilotes, des études; et on a rajouté la promotion des modes de transport maritime et ferroviaire.

Maintenant, ça permet d'avoir un programme qui tient compte, là, du PAIM qu'on avait, qui s'est terminé le 31 mars 2011. Mais, en même temps, le PAREGES, comme vous le savez, c'est un programme qui permet l'évitement et la réduction des gaz à effet de serre. Donc, l'ensemble des projets doivent aller dans ce sens-là. Et on n'a refusé aucun projet en cours d'année.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, vous n'avez plus de temps, Mme la députée...

M. MacMillan: Est-ce que je peux rajouter quelque chose?

Mme Richard (Duplessis): J'aurais juste demandé combien... combien on en avait eu?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, allez-y. Je pense qu'on est pédagogiques ici, là.

M. MacMillan: C'est qu'on voulait s'assurer, Mme la députée de Duplessis, que tous les projets qui venaient sur notre table, qu'on pourrait en faire quand même un tout. Puis, il y a des années, là, que, dans le budget qu'il y avait, dans différents programmes, on n'avait pas de demandes. Alors, on a voulu les regrouper ensemble pour pouvoir aider tous les gens, pour toutes sortes de raisons, de bonnes raisons, qu'on peut investir puis aider. C'est aussi clair que ça, là.

Je veux dire, ça, c'est... Je veux dire, on peut parler de chiffres, là, 2 millions, 1 million... Mais on voulait vraiment trouver des bonnes raisons pour aider puis que notre programme continue. Mais, qu'on change de nom, là, quant à moi, ce n'est pas important.

● (21 heures) ●

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. On reviendra, Mme la députée. M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Puisqu'on est dans les traversiers et que M. Farrah était bien parti, on peut-u le faire revenir? Oui, Mme la Présidente, je demandais à ce que M. Farrah puisse revenir, M. le ministre, parce que...

M. MacMillan: Vous ne voulez pas que je réponde?

M. Ouellette: Non, ce n'est pas ça, c'est parce qu'on s'ennuie de M. Farrah. On le voit une fois par année, aux crédits, et il a des bonnes nouvelles cette année, c'est le 40e anniversaire de la Société des traversiers, et ce qui est encore plus intéressant, c'est que je pense que le Québec est très, très, très développement durable, et particulièrement compte tenu du fait que les transports, bien c'est 43 % des émissions de gaz à effet de serre.

Et il y a sûrement — j'ai entendu parler de ça entre les branches, là — qu'il y avait des nouvelles technologies qui s'en venaient, aussi, de façon à ce que les bateaux qu'on a, et je pense à celui de l'Isle-Verte, là, qui est en construction, là, ceux qui s'en viennent, soit que la Société des traversiers aussi fasse son effort pour le développement durable. J'aimerais ça que, un, vous nous en parliez un peu plus, au niveau des nouvelles technologies, puis après bien on va aller voir ce que vous avez d'organisé pour fêter votre 40e anniversaire. Ça fait qu'on commence par les nouvelles technologies, Mme la Présidente, pour M. Farrah, avec votre permission.

La Présidente (Mme Doyer): Et, avec votre permission, j'ai senti que le ministre voulait répondre.

M. Ouellette: Ah, bien oui, mais...

La Présidente (Mme Doyer): Et ensuite je donnerai la parole à M. Farrah.

M. Ouellette: Excusez, M. le ministre.

M. MacMillan: Ah, c'est juste...

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

M. MacMillan: ...pour profiter de l'occasion de féliciter la Société des traversiers du Québec pour leurs 40 ans, que ça a débuté à Québec, Lévis, ici même, que tout là a commencé. L'équipe de la Société des traversiers du Québec, je veux en profiter pour les féliciter, et son président-directeur général, M. Farrah, qui font... 500 emplois, 500 employés qui contribuent au développement économique de nos régions. Puis souvent les gens, quand on vient me parler des traversiers dans les régions, je compare toujours ça à Montréal, qui ont... bien ils n'ont pas de bateaux, là, mais peut-être, un jour, qu'on aura des bateaux à Montréal, mais, quand on parle les trains, le service qui est donné, les traversiers, pour beaucoup des régions du Québec, c'est un moyen de transport collectif très important. Il y a beaucoup d'argent qui est investi là-dedans, et la Société des traversiers du Québec, M. le député de Chomedey, font un travail extraordinaire.

Alors, je veux juste profiter, avant de passer la parole à M. Farrah, de le féliciter et de le remercier de tout le travail qui est fait par ces gens-là, parce que c'est un transport collectif que beaucoup des régions ont besoin d'avoir et qu'on essaie d'améliorer régulièrement. Alors, à l'ensemble des employés, un gros merci.

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

M. Farrah (Georges): Oui. Georges Farrah. Alors, bien, écoutez, merci, M. le ministre, mais c'est le travail de l'ensemble des employés de la STQ aussi, évidemment, qui a fait en sorte qu'on peut réussir à réaliser une mission, je pense, de très bonne façon, sans prétention. Et, juste pour vous donner un exemple, là, c'est que nous, on effectue, bon an, mal an, à peu près 105 000 traversées, alors c'est quand même considérable, avec un taux de réussite de 99,7 %, alors des traversées planifiées, réussies. Donc, moi, à mon tour aussi, je veux souligner le travail exceptionnel des gens à la Société des traversiers du Québec, qui ont fait en sorte qu'on peut réaliser notre mission de cette façon-là.

Vous savez, 40 ans à la STQ, c'est 3 millions de traversées, ça équivaut à 220 millions... 220 fois le tour de la terre. Donc, au cours de toutes ces années, là, 3 millions de traversées, 57 millions de passagers transportés durant toutes ces années. Alors, je pense que ça démontre l'importance de la société. D'autant plus qu'on a un mandat, évidemment, souvent de désenclavement, hein, c'est de service essentiel. Quand on parle des traverses sur les îles, comme l'île aux Grues, l'île-aux-Coudres, sur la Basse-Côte-Nord, alors, au-delà de nos traverses régulières, là, ce sont des services qui sont vraiment essentiels, et je pense que le gouvernement aussi a démontré, avec l'appui à la société, qu'il est important de maintenir et de développer ce service-là.

M. le député, vous parlez des nouvelles technologies au niveau de la Société des traversiers du Québec. Alors, évidemment, aussi la société a comme mandat aussi de contribuer à l'objectif gouvernemental et du ministère des Transports dans la réduction des gaz à effet de serre. Évidemment, nous avons une orientation également très forte en termes de développement durable, avec un plan d'action. Mais, si on parle des nouveaux bateaux, en termes technologiques, les bateaux de Tadoussac et de Matane, donc nos trois bateaux, ce sont des bateaux qui vont fonctionner au gaz naturel liquéfié, qui fait en sorte qu'on va avoir une diminution de notre empreinte environnementale de l'ordre de 25 %, ce qui est quand même très important, et par conséquent contribuer à l'objectif gouvernemental qu'est la réduction des gaz à effet de serre. Et, vous savez, en termes technologiques, c'est une première en Amérique du Nord, et nous sommes très fiers, à la Société des traversiers du Québec, d'implanter dans nos nouveaux bateaux cette technologie-là qui, en passant, est une technologie qui est éprouvée. On voit ça en Europe depuis fort longtemps, mais, ici, en Amérique du Nord, ça ne s'est pas fait encore au niveau des traversiers. Donc, on est très contents et très enthousiastes, là, de recevoir nos nouveaux bateaux qui vont fonctionner au gaz naturel liquéfié.

En ce qui concerne le nouveau bateau de l'île Verte, à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, qui est un bateau plus petit, évidemment, alors une première aussi en Amérique du Nord, et on se demande même si ce n'est pas mondial, mais ce n'est pas qu'on court après ces records-là, mais c'est définitivement l'orientation de la société. Alors, au niveau du nouveau bateau de l'île Verte, qui va être en exploitation à partir du mois de mai 2013, qui est d'ailleurs en construction, et c'est le Chantier naval Forillon, à Gaspé, qui a gagné, qui a obtenu le contrat suite à une soumission publique, alors c'est une expertise qui va se développer ici, au Québec. Donc, ce bateau-là va être hybride, donc diesel électrique. Alors donc, ça va faire en sorte que, dépendamment de la capacité des batteries, il va y avoir des traversées qui vont s'effectuer uniquement sur les batteries électriques. Alors, encore là, ça va être une diminution de notre empreinte environnementale de l'ordre de 25 %.

Présentement, nous sommes aussi à travailler avec Hydro-Québec pour voir la collaboration qu'on peut avoir avec Hydro au niveau des batteries. Comme vous savez, Hydro a développé une très, très grande expertise, même mondiale, au niveau des batteries, dans l'automobile notamment, et nous sommes en train de travailler avec eux pour s'assurer d'avoir le meilleur équipement possible. Et par conséquent c'est que plus qu'on va avoir des batteries qui vont être autonomes, donc davantage de traversées électriques nous allons pouvoir faire et donc davantage d'économies ou de diminution de gaz à effet de serre.

Donc, c'est une technologie vraiment nouvelle ici, en Amérique du Nord. Et le genre de bateau que nous avons là, parce que c'est un bateau plus petit, donc une douzaine de voitures, une centaine de passagers, c'est un peu une vitrine technologique, ça va nous permettre de pouvoir développer ce genre de concept là, tout en s'assurant quand même de la fiabilité du service, parce qu'il y va quand même de désenclavement d'insulaire. Et par conséquent c'est encore une autre preuve que la Société des traversiers du Québec est réellement engagée dans l'objectif gouvernemental de la diminution des gaz à effet de serre.

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

M. Ouellette: J'ai une petite complémentaire. Oui? Il nous reste-tu du temps ou...

La Présidente (Mme Doyer): Il vous reste un peu de temps, mais votre collègue le député d'Orford voulait intervenir.

M. Ouellette: Oui, O.K, bien, vas-y. Vas-y, vas-y. Sur les traversiers? Vas-y.

M. Reid: Bien, en fait...

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

M. Reid: Oui. Merci, Mme la Présidente. Ce n'est pas tout à fait les traversiers, mais c'est maritime. Le 17 février dernier, vous-même, M. le ministre, avec un de vos collègues des Ressources naturelles et Mme Carole Campeau, présidente d'Armateurs du Saint-Laurent, avez annoncé les résultats, la publication des résultats d'une étude de faisabilité pour un service de transport maritime de marchandises vers la Côte-Nord, à la suite aussi des développements qui s'en viennent. Alors, je suis allé voir un petit peu, parce qu'honnêtement c'est quelque chose que... des armateurs, je ne savais pas trop ce que c'était, alors on...

Une voix: ...

M. Reid: Oui, beaucoup de la Côte-Nord. Alors, les armateurs, on dit ici, sur leur site, que les armateurs, dont la flotte est composée de plus de 120 navires, constituent le cœur de l'association, tous n'emploient que des marins canadiens, etc.

Donc, il s'agit des armateurs qui travaillent sur le Saint-Laurent, si je comprends bien. Et, dans le rapport, si on essaie de... — c'est un gros rapport, assez dense et difficile à suivre — et, dans le sommaire exécutif, on donne quelques chiffres qui impressionnent, et on dit, par exemple: «Selon l'évaluation, les mouvements de marchandises générés par le projet de La Romaine et les autres grands chantiers envisagés, il est évident que des volumes de marchandises vers la Côte-Nord seront suffisants pour supporter un service maritime régulier.» Donc, ils semblent dire que c'est quelque chose qui est faisable. On parle d'entre autres 140 000 voyages par année de camions, si on inclut le trafic régulier, ce qui est quand même quelque chose qui est impressionnant.

Alors, M. le ministre, vous qui avez, si on pourrait dire, l'art de nous faire comprendre de façon simple des choses qui sont compliquées, parce que le rapport est assez compliqué quand on commence à regarder, expliquez-nous donc en quelques minutes, là, où qu'on s'en va? C'est-u ça? C'est-u bon? Qu'est-ce que ça prend pour le faire?

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

M. MacMillan: Combien de temps qui...

La Présidente (Mme Doyer): Oh, il vous reste 5 min 20 s.

M. MacMillan: C'est malheureux, parce que je pense qu'on a...

La Présidente (Mme Doyer): Il y a un autre bloc après, un petit bloc après.

● (21 h 10) ●

M. MacMillan: Oui, c'est malheureux pour Mme la députée de Duplessis, parce qu'elle a participé au début de l'étude. Puis je dois le dire très honnêtement, cette étude-là était suite à plusieurs conversations qu'on a eues ensemble, moi et la députée de Duplessis. À un moment donné, on a suggéré ensemble — puis je n'ai pas peur de le dire, là — qu'on ait une rencontre avec l'Hydro-Québec, les gens de la — j'avais de la misère à le dire, laissez-moi faire — Minganie. Je l'ai bien dit cette fois-ci, mais j'ai... ma partie anglophone, des fois, là, je bégaye, mais ce n'est pas grave, le monde comprend quand même, je l'ai bien dit. Mais on avait décidé d'organiser une rencontre, M. le député d'Orford, avec les gens d'Hydro-Québec, Mme la députée de Duplessis, il y avait Nathalie — bien, je peux le mentionner maintenant, là — Nathalie Normandeau, qui était ministre aux Ressources naturelles, et il y avait d'autres gens alentour de la table, là, le préfet de...

Et, suite à cette rencontre-là, et avec raison — mais je ne dois pas... je peux me permettre de dire que je ne suis pas toujours d'accord avec la députée de Duplessis, là, si vous voulez — mais, avec raison pour cette partie-là, avec les demandes et le trafic lourd sur la 138, et le Plan Nord, La Romaine, il fallait faire quelque chose, regarder pour voir la possibilité. Et la députée de Duplessis, dans le temps, disait qu'il n'y avait pas une oreille tout à fait complète de la part de partenaires qui existait, sans les mentionner. Alors, nous avons décidé de faire une étude, Hydro-Québec, le ministère du Transport et Ressources naturelles...

Une voix: ...

M. MacMillan: Pardon? Les Armateurs du Saint-Laurent. Et l'étude, elle vient d'être déposée... bien ça fait une couple de mois. Alors, suite au dépôt de cette étude-là, il faut mentionner qu'il est important quand même de regarder la possibilité de développer notre route bleue, l'autoroute bleue, même, qu'on pourrait l'appeler. On a un fleuve qu'on peut servir Québec, on peut partir de Vaudreuil, Bécancour, on s'en vient chez nous, on va jusqu'à Sept-Îles, de Sept-Îles, il y a d'autre chose qui se passe. Mais je dois mentionner, à ce temps-là, qu'on disait que la route 138 avait des problèmes. Alors, j'ai dit à Mme la députée de Duplessis: Bien, je vais aller la faire, la 138.

Alors, avec le sous-ministre, M. Caron, qui est ici, je pense, encore en arrière — est-ce qu'il est toujours là? — et M. Bérubé, et les gens de mon cabinet, avons fait la 138 de Natashquan jusqu'à... bien, jusqu'à Québec, là, mais on... jusqu'à Baie-Comeau. Et on s'est aperçus que la route 138, jusqu'à Baie-Trinité, ça allait assez bien, merci, mais, après Baie-Trinité jusqu'à Baie-Comeau, il y a des problèmes majeurs, et ça, je n'ai pas peur de le dire, là, mais... Et on a compté le nombre de véhicules qu'on a rencontrés en s'en allant. Je veux dire, je n'ai pas la feuille avec moi, là, mais on n'a pas rencontré tous les camions supposément qui étaient pour passer là, là. Soyons vraiment... On l'a fait, là, dans un temps, dans la semaine, où qu'il y a beaucoup de... Mais, de Baie-Trinité à Baie-Comeau, il y a un problème. Mais, quand on se promène là puis on regarde chaque côté, je ne vois pas la possibilité qu'on peut... On va améliorer avec des voies de dépassement, ce n'est pas le bon mot qui est servi par M. Bérubé, là, mais...

Une voix: ...

M. MacMillan: Des quoi? Des voies de grimpage! Imaginez, quand on nous a dit ça, je n'avais jamais entendu parler de ça de ma vie, mais, moi, c'étaient des voies de dépassement pour moi. On regarde la possibilité.

Il y avait d'ailleurs, par les gens de la MRC, déclaré 11 endroits, si ma mémoire est bonne, 11 endroits qui étaient dangereux. Et déjà on en a trois ou quatre qu'on a investis, puis qu'on veut changer, puis qu'on va attaquer personnellement. Mais, pour l'étude, l'étude a été déposée, tout le monde a eu une copie, et j'ai eu une rencontre dernièrement avec les... Est-ce que je suis trop long?

La Présidente (Mme Doyer): Non, non. Allez-y, allez-y.

M. MacMillan: Non? O.K. J'ai eu une rencontre avec les gens des Armateurs Saint-Laurent, et nous avons, nous, au ministère du Transport, sans rentrer dans les détails, parce que pour le moment on doit négocier, ou discuter, ou rencontrer ces gens-là au ministère du Transport — M. Meloche, si j'oublie des choses, on vous donnera la chance — mais on a mis... on a fait une offre aux gens, là, vraiment que je pense que... au désir de — puis je dois le dire, là — au désir de Mme la députée de Duplessis, qui va rendre l'utile à l'agréable, et là il reste aux gens de prendre la décision, des armateurs, de devenir des partenaires avec le ministère du Transport, indirectement — est-ce qu'on peut dire ça?

Une voix: ...

M. MacMillan: Et qu'on peut soutenir financièrement. Mais je ne voudrais pas dire le montant tout de suite.

Une voix: ...

M. MacMillan: Non. «Good»! Il n'y a rien que moi qui le sais.

Une voix: ...

M. MacMillan: Bien, oui, mais ils ont fait des demandes. Oui, on sait les demandes, mais on ne s'est pas rendus là. Mais on a des négociations faites avec ces gens-là, et je pense qu'on peut venir... Puis je dois vous dire, M. le député d'Orford, c'est que c'est... les armateurs ont parlé aux gens du privé, et ils vont devenir partenaires sur un bateau qui va donner le service à certains endroits.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député d'Orford, très court.

M. Reid: Oui. Bien, ce que je comprends bien... Finalement, ce que je comprends, c'est que ce qu'il y a aussi, la route elle-même représentant les difficultés, on veut y aller par le maritime aussi pour compenser, autrement dit pour compléter le système routier, mais par la route bleue, en quelque sorte. C'est un petit peu ça, non?

M. MacMillan: Mais, regardez, là, ce n'est pas moi qui vais recommander de compétitionner avec les camionneurs ou d'autre chose, là. On est au Québec, on est au Canada, la compétition, elle existe, puis il faut que ça demeure. Mais on peut aider quand même...

M. Reid: ...autrement dit, on peut ouvrir la porte à des partenaires, qui, là, la compétition se fera entre partenaires privés.

M. MacMillan: ...donnera un autre service qui peut se rajouter, effectivement.

M. Reid: O.K. Je comprends. Je comprends. O.K. Ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Pardon. On va passer à la députée de Duplessis pour son dernier bloc, de 12 min 10 s.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Je vais essayer d'aller assez vite parce que j'en avais pour plus que ça. Merci d'avoir abordé l'étude...

M. MacMillan: On peut continuer ensemble d'en parler.

Mme Richard (Duplessis): ...oui, mais c'est ce que je vais faire. Parce que vous m'avez dit que vous aviez rencontré les armateurs. Vous avez fait une offre. Ce que je comprends, c'est que vous ne nous direz pas l'offre que vous leur avez faite, mais c'est sûr que les besoins étaient estimés à 1,6 millions, même peut-être aller jusqu'à 4,5 millions, là, pour les trois premières années, parce qu'ils étaient déficitaires, et ils demandaient une aide gouvernementale directe. Ce que je comprends, c'est que vous êtes en discussion, mais que vous voyez quand même d'un bon oeil, si je peux m'exprimer ainsi, le fait d'aider les armateurs pour qu'ils puissent mettre sur pied la desserte.

M. MacMillan: Mais je vous répondrais, je le vois d'un bon oeil, dans les barèmes de nos programmes qui existent actuellement au ministère du Transport. Si vous voulez, est-ce qu'on peut le... Non, ça va?

Mme Richard (Duplessis): Ce que je...

M. MacMillan: Mais c'est important. C'est parce que... c'est important parce que... pourquoi je veux qu'on en... c'est parce que vous avez fait partie de cette idée-là, là, il ne faut pas l'oublier, c'est vous qui avez demandé les rencontres pour trouver une solution pour aider à la 138, etc., puis on l'a fait avec... Je pense que c'est notre rôle d'écouter les députés qui représentent chacune leur région. Et je dois dire que les gens, les armateurs ont aussi rempli leur rôle, et c'est eux autres... c'est eux qui ont piloté l'étude, avec l'aide de tout le monde qu'on a mentionné, pas la peine de répéter. Mais je pense que la solution qu'on pourra emmener sur la table, Mme la députée de Duplessis, dans nos programmes, là, qui existent, je pense qu'on va être capables de rendre l'utile à l'agréable, si ça se dit.

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

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Merci au ministre pour son ouverture, mais je comprends également que c'est des fonds publics, donc il faut quand même être prudents. Quand on arrive à subventionner...

M. MacMillan: Mais, quand il y a des programmes, on s'en sert, des programmes.

Mme Richard (Duplessis): ...des gens, que ce soient les armateurs, mais les armateurs vont quand même s'affilier avec des gens du transport routier, là, on parle d'un 3PL, là.

M. MacMillan: Mais d'accord, mais vous êtes d'accord que, si on améliore l'effet de gaz...

Mme Richard (Duplessis): Moi, je suis d'accord qu'on puisse utiliser le fleuve au maximum, parce que...

M. MacMillan: Bien, bravo! C'est mon intention.

Mme Richard (Duplessis): ...l'état de la 138 se dégrade au jour le jour, et donc...

M. MacMillan: Elle ne se dégrade pas du tout.

Mme Richard (Duplessis): ...plus on utilisera le fleuve, moi, plus je serai contente.

M. MacMillan: Vous allez me permettre de dire qu'elle ne se dégrade pas, parce qu'on s'en occupe puis on investit beaucoup d'argent, parce que ça fait sept ou huit fois que je vais visiter votre beau comté.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, c'est parce que la députée n'a pas beaucoup de temps, ça fait qu'on va la laisser compléter ses questions, ses phrases. Je sais que vous êtes gentleman.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente, On pourra s'en reparler, de la 138.

Dans un autre ordre d'idées, on parle beaucoup ces temps-ci, ça a été médiatisé, tout ce qui s'est passé à Saint-Augustin. Bon. Ce que je comprends, c'est qu'on promis un pont, que, moi, je ne pense pas qu'on va être capables d'avoir un pont à Saint-Augustin dans des délais assez courts, en tout cas, pour satisfaire la population. Et on a eu des problèmes avec un privé qui faisait la navette, parce qu'il faut comprendre qu'à Saint-Augustin il y a la partie chez les autochtones et la partie chez les Blancs, ils doivent traverser pour échanger des services. Et ce que j'ai compris, c'est que, bon, suite à un ordre de la cour, la Société des traversiers a quand même pris une entente avec l'entrepreneur privé, pour lequel le contrat était venu à échéance, on va lui octroyer 230 \$ à chaque voyage.

Je ne veux pas trop m'attarder là-dessus, parce que c'est sûr que c'est toujours une question de temps ici, et j'en manque, mais juste savoir, M. le ministre, pourquoi avoir attendu que les gens de Saint-Augustin doivent prendre des avocats, doivent aller faire valoir leurs droits? Parce que je comprends, là, qu'on avait dû mettre fin au contrat puis qu'on avait un service d'hélicoptère, et tout ça, mais les services d'hélicoptère n'étaient pas 24 heures sur 24. Il fallait s'attendre à ce que les gens de Saint-Augustin demandent d'avoir un service 24 heures sur 24, parce qu'à cause de... quand ils ont à se déplacer pour des soins médicaux, il faut que ce soit l'hélicoptère ou un bateau. Il faut qu'il y ait un moyen de transport pour traverser de l'autre côté.

M. MacMillan: Absolument. Mais il faut dire les vraies choses, là: l'entente qu'il y avait à Saint-Augustin pour l'hélicoptère, c'est tout... c'est les mêmes ententes qu'il y a sur la Basse-Côte-Nord. Tout partout. Vous êtes d'accord avec ça?

Mme Richard (Duplessis): Je suis d'accord avec ça, mais là ils étaient en déficit de transport.

M. MacMillan: J'aimerais quand même expliquer la situation à Saint-Augustin, pour le pont. Le pont, s'il n'a pas été construit ou s'il n'est pas construit, c'est parce que... C'est important que vous écoutiez, parce que...

Mme Richard (Duplessis): J'écoute très bien.

● (21 h 20) ●

M. MacMillan: ...j'ai une maudite bonne réponse à ça. Parce que la situation à Saint-Augustin, là, on l'a prise vraiment... Parce que j'y ai été personnellement, moi, rencontrer les gens de Saint-Augustin pour leur expliquer qu'on avait des budgets mais qu'on n'était pas capables de construire le pont immédiatement parce que les études n'étaient pas terminées. Puis pourquoi qu'elles n'étaient pas terminées? C'est parce qu'on ne pouvait pas le bâtir, le pont, on ne pouvait pas le mettre à l'endroit qui avait été décidé dans les priorités. Alors, est-ce... comme ministre responsable de cette région-là et... qu'on a investi puis qu'on a rajouté 122 millions pour les prochains quatre ans, qui n'existaient même pas avant, est-ce qu'on va empêcher d'investir des argent sur la route parce qu'on n'est pas capables de bâtir le pont parce que les gens ne peuvent pas le recommander?

Alors, j'ai dit aux gens: Nous allons bâtir des routes, nous allons vous donner un meilleur service avec la Société de traversiers du Québec, avec un aéroglisseur. Et on a été leur dire puis leur expliquer, puis ils étaient d'accord dans le temps. La personne qui avait le contrat n'est pas d'accord; ça, c'est son droit.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la députée.

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. Moi, tout ce que je voulais, en tout cas, vous souligner, M. le ministre, c'est qu'on a dû se rendre devant les tribunaux pour avoir un service de navette 24 heures...

M. MacMillan: Mais ce n'est pas nous autres. Non, mais c'est...

Mme Richard (Duplessis): Oui. Mais...

M. MacMillan: Je m'excuse, Mme la Présidente, là.

Mme Richard (Duplessis): Mais je veux juste dire...

M. MacMillan: Non, non, mais, Mme la Présidente...

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

M. MacMillan: ...il ne faut pas dire des faussetés, là.

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

La Présidente (Mme Doyer): Non. Non. J'essaie d'équilibrer le temps.

Mme Richard (Duplessis): Oui. Si vous me le permettez, je vais...

La Présidente (Mme Doyer): Le temps de compléter cette réponse...

Mme Richard (Duplessis): ...je vais terminer. Je ne veux pas dire...

M. MacMillan: Je m'excuse, là, mais il ne faut quand même pas dire des faussetés, là.

Mme Richard (Duplessis): Non. Je ne dirai pas des...

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

M. MacMillan: Ce n'est pas nous qui a été en cour, là, c'est la personne qui avait le contrat qui a amené ça là. Nous, on a donné le service avec l'hélicoptère. comme tout ce qui existe sur la Basse-Côte-Nord. Ça, c'est exactement qu'est-ce qui se passe, là.

Mme Richard (Duplessis): Oui, mais...

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

M. MacMillan: Alors, si lui, il veut dépenser de l'argent pour aller en cour, c'est son privilège, pas nous.

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

Mme Richard (Duplessis): Juste pour terminer, Mme la Présidente, je veux juste dire ceci: C'est que la Société des traversiers a fini par conclure une entente avec un privé pour assurer un service aux citoyens de Saint-Augustin 24 heures sur 24. Merci beaucoup. On aurait dû le faire avant. Je veux... Il me reste peu de temps. La Bella Desgagnés...

M. MacMillan: Non, mais... Non.

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

M. MacMillan: Mais là, excuse, c'est encore pas vrai. C'est encore...

La Présidente (Mme Doyer): Non. Là, là...

M. MacMillan: Non. Non, mais, excusez, mais c'est parce que ce n'est pas vrai.

La Présidente (Mme Doyer): Non, mais c'est parce que c'est moi qui gère le temps.

M. MacMillan: Bien oui!

La Présidente (Mme Doyer): Je suis présidente de la commission, je gère le temps.

M. MacMillan: Non, non, mais, sacrifice! on n'est pas pour dire des affaires que ce n'est pas vrai, là.

La Présidente (Mme Doyer): Non, non, mais j'équilibre...

Des voix: ...

M. MacMillan: Non, non, mais c'est faux.

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

M. MacMillan: On a donné le service par hélicoptère...

La Présidente (Mme Doyer): Non, non, mais là je...

M. MacMillan: ...là ils donnent le service par bateau sur appel.

La Présidente (Mme Doyer): ...là, je le prends tout sur son temps à lui. Regardez...

M. MacMillan: Ils donnent le même service sur appel, sur appel, à 230 \$ de la fois. Service dans les airs ou par bateau, c'est la même chose, on a donné la même chose. C'est tout ce qui existe sur la Côte-Nord...

La Présidente (Mme Doyer): Bon, M. le ministre, moi, je gère...

M. MacMillan: ...sur la Basse-Côte-Nord. Voyons donc!

La Présidente (Mme Doyer): ...je gère le temps.

M. MacMillan: Il ne faut pas inventer des choses, là, madame.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, s'il vous plaît!

M. MacMillan: Non, mais je n'aime pas les faussetés.

La Présidente (Mme Doyer): Non, non, mais moi, j'aime l'ordre. Vous n'aimez pas les faussetés, moi, j'aime l'ordre, et je maintiens l'ordre. Et j'essaie d'équilibrer. Moi, là, je ne m'occupe pas de la qualité ou de la teneur des réponses, je vérifie à ce que Mme la députée de Duplessis, qui n'a pas beaucoup de temps, puisse l'utiliser au maximum, et ensuite que la partie ministérielle ait le temps de répondre.

Mme la députée de Duplessis, c'est à vous. Et j'aimerais qu'on ne l'interrompe pas. Et je vous donnerai le temps de répondre, vous le prendrez sur le temps de vos collègues. Voilà.

Mme Richard (Duplessis): Merci. Je ne pensais pas créer une polémique, Mme la Présidente, avec ce dossier-là. Moi, je voulais juste m'assurer que les citoyens de Saint-Augustin aient un service 24 heures sur 24 en cas d'urgence. Bon. On pourra y revenir, si le ministre veut en discuter après nos échanges des crédits. Je lui offre toute ma disponibilité.

Je voudrais savoir, M. le ministre, on a beaucoup parlé de la desserte maritime en Basse-Côte-Nord, de la Bella Desgagnés. Vous savez que les gens de la Basse-Côte-Nord attendent le nouveau bateau avec une grande impatience. Je voudrais juste savoir: Quand pourrons-nous avoir la Bella Desgagnés sur le fleuve Saint-Laurent pour la desserte maritime en Basse-Côte?

M. MacMillan: Alors, je vais prendre cinq minutes pour respirer, je vais laisser M. Farrah répondre.

La Présidente (Mme Doyer): ...M. le ministre, c'est beau. Respirez bien, on aime ça.

Mme Richard (Duplessis): J'ai juste une question après, puis j'ai terminé.

La Présidente (Mme Doyer): On aime quand vous respirez bien. M. Farrah.

M. Farrah (Georges): Merci, Mme la Présidente, Georges Farrah. Alors, en ce qui concerne le Bella Desgagnés, le problème que le Groupe Desgagnés, évidemment, qui opère cette traverse-là et qui fait construire le bateau, parce que le bateau est construit par le détenteur du contrat, donc le Groupe Desgagnés, en Croatie, effectivement... Donc, les dernières informations que nous avons, c'est que le bateau devrait être ici, au Québec, vers le mois de juin... juin, juillet. Il y a une problématique au niveau du chantier. Le chantier normalement devait être privatisé, et donc le bateau est terminé à peu près à 90 %, puis il restait un 10 % pour terminer, puis on ne savait pas si les opérations allaient continuer. Remarquez

bien que ce n'est pas notre prérogative, c'est celle du Groupe Desgagnés, mais on a quand même une excellente collaboration avec eux. Et donc par conséquent le bateau devrait... qu'est-ce qu'on nous dit à ce stade-ci, devrait rentrer ici, au Québec, vers le mois de juin.

Donc, si le bateau rentre en juin, donc il y a une certaine période de rodage, comme vous le savez, peut-être en cours d'été, donc ça serait, à mon point de vue, prématuré de garantir une opération du bateau au cours de l'été. Mais définitivement qu'au cours des prochains mois le bateau sera livré ici, au Québec.

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

Mme Richard (Duplessis): Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, vous savez tout comme moi que nous avons des fois des hivers où il neige beaucoup. Donc, les gens de la Basse-Côte, pour ceux qui nous écoutent et qui ne le savent pas, mais ne sont pas reliés au reste du monde, je dirais, par le réseau routier, donc ils ont, l'hiver, ce qu'on appelle la route blanche. Et, comme il y a des hivers où il n'a pas beaucoup neigé, mais malheureusement on ne peut pas utiliser la route blanche. Et je sais que, l'an passé, j'avais questionné à l'étude des crédits, et on m'avait dit qu'il y avait eu des coûts supplémentaires de 1,6 million pour prolonger la durée de la desserte.

Est-ce que, cette année... Je sais que, cette année, en tout cas, moi, je l'ai vu souvent, parce qu'on m'envoie, là, quand la route blanche est fermée, et c'est arrivé à plusieurs reprises, est-ce qu'on a eu des montants similaires pour la desserte?

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

M. MacMillan: Je vais laisser M. Farrah...

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

M. Farrah (Georges): C'est pour l'opération de cette année, là?

Mme Richard (Duplessis): Oui, oui, oui.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, qui est le spécialiste de la route blanche? C'est vous, M. Farrah?

M. Farrah (Georges): Alors, comme... Georges Farrah.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Farrah (Georges): Donc, comme vous avez indiqué, Mme la députée, ça a été encore un hiver tardif, si on peut s'exprimer ainsi. Donc, pour une deuxième année consécutive, nous avons prolongé le service de la desserte de la Basse-Côte-Nord jusqu'au début mars, et donc avec... Et je vous dirais qu'au niveau des montants c'est, sous toute réserve, je vous dirais, c'est à peu près l'équivalent de l'an passé, et... Mais qu'est-ce que je vais faire, là, c'est que, pour vous donner une réponse très précise, Mme la Présidente, on pourrait soumettre à la commission le coût exact de la traverse hivernale, et on va vous transmettre l'information, que vous pourrez diffuser aux membres de la commission.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait, M. Farrah. Ça va être pris en note, et nous attendrons vos précisions. Allez-y, une dernière question très courte.

M. Farrah (Georges): Excusez-moi, j'ai l'information, je m'excuse, parce qu'on a notre financier ici: 1,2 million.

La Présidente (Mme Doyer): Ah, parfait!

Mme Richard (Duplessis): Parfait, merci. Donc, l'an passé, c'était 1,6 million, 1,2 million cette année. Est-ce qu'au niveau de la Société des traversiers, au niveau du ministère, on regarde la possibilité d'avoir une desserte maritime sur une base annuelle? Parce que, moi, je regarde, avec les saisons que nous avons, avec les changements climatiques, et tout ça, écoutez, on n'a plus les hivers que nous avions auparavant. Et il faut comprendre que ces gens-là, la desserte maritime, c'est leur seule façon d'être capables d'avoir soit, oui, la livraison de marchandises, des vivres, mais aussi de se déplacer puis de sortir, parce que les coûts des billets d'avion, vous le savez, c'est exorbitant en Basse-Côte-Nord. Et donc la prolongation de la desserte, pour eux, là, c'est vraiment extrêmement important.

Moi, je voulais savoir si vous vous êtes penchés là-dessus. Parce que je sais que par le passé on a eu beaucoup d'addendas à différents contrats avec le Groupe Desgagnés, donc je suis sûre que c'est faisable, s'il y a une volonté d'instaurer une desserte maritime sur une base annuelle en Basse-Côte.

M. MacMillan: Très bonne question, madame...

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

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. J'ai eu cinq minutes pour respirer. Alors, pour le moment, c'est le statu quo, sûrement, parce que c'est la deuxième année qu'il y a des... en tout cas, depuis trois ans, là, c'est la deuxième année qu'on a... Mais on veut regarder les possibilités, si ça continue, quoi qu'on peut faire. Puis la STO... la Société de traversiers... STO! excusez, la STQ va regarder les enjeux puis les impacts que ça peut faire. Mais vous dire ce soir comment on pourrait régler ça, je ne peux pas vous répondre à ça. Peut-être que M. Farrah peut élaborer. Mais je pense qu'on a une ouverture à ça, là, on ne peut pas laisser ça à toutes les années. Il faut faire quelque chose.

Alors, on va regarder ça, sûrement. Si ça se reproduit à toutes les années, on aura l'opportunité, la Société des traversiers du Québec, de regarder les opportunités ou de voir les enjeux puis les impacts que ça peut causer. Si ça prend un bateau pour donner les services aux gens qui demeurent là, la société, comme je disais tantôt, c'est un transport collectif, alors nous regarderons les coûts. Mais, au moment où on se parle, on ne peut pas... c'est difficile à répondre.

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

● (21 h 30) ●

M. Billette: Merci beaucoup, Mme la Présidente. M. le ministre, bienvenue, et toute votre équipe également. On ne peut passer sous silence, lorsqu'on parle du transport maritime, je pense, c'est le volet économique, le transport de marchandises, je pense, qui est un volet très important. Je pense, c'est l'autoroute de l'Amérique du Nord, du Nord-Est américain, au niveau du transport économique. Puis, lorsqu'on parle de retombées économiques très importantes, je pense qu'il faut parler aussi bien d'exportation que d'importation, pour nos usines qui font venir que ce soit du matériel, du minerai pour la transformation ici même, au Québec.

Et je pense qu'au niveau du transport maritime c'est important au Québec, de la manière qu'il fonctionne, de diviser en trois étapes vraiment très distinctes au niveau du transport. Puis je vais vous dire, c'est un domaine avec lequel j'ai eu la chance de travailler pendant sept, huit ans dans un emploi antérieur, donc un domaine qui est fascinant et très intéressant. Et, lorsqu'on parle des trois secteurs de développement ou de types de transport, premièrement, on peut penser au transport international, parce que tout ce qui vient des Grands Lacs, qui est, veux veux pas, je pense, le poumon économique, pendant plusieurs années... l'industrie lourde, on n'a qu'à penser à des villes comme Chicago, Cleveland, Sault Ste. Marie, en Ontario, je pense que c'est un endroit où l'industrie lourde utilise les Grands Lacs. Et la seule manière de se rendre aux Grands Lacs ou d'en sortir, c'est via le Québec, via la voie maritime du Saint-Laurent, plus communément appelée le fleuve Saint-Laurent, pour les gens comme nous. Et, au niveau du transport international, on pense beaucoup au niveau des containers, à Montréal; c'est un marché qui est en plein développement, qui est en pleine expansion. Puis c'est des choses qui viennent, qui arrivent ou qui partent aussi bien pour les pays de l'Europe, de l'Amérique centrale, du Sud, de l'Afrique, des États-Unis, un petit peu partout à travers le monde.

Il y a le deuxième, qui est vraiment le transport domestique. Lorsqu'on parle du transport domestique — plusieurs l'appellent le cabotage, à ce moment-là — c'est vraiment des bateaux qui vont demeurer, qui battent pavillon canadien, qui vont partir aussi bien de Sault Ste. Marie, qui vont venir à Montréal ou qui vont aller à Sept-Îles, qui vont rester vraiment dans les limites territoriales canadiennes. Mais c'est beaucoup des produits, je pense, d'échange qu'on a avec les Américains, que ce soit au niveau du bois, des hydrocarbures et plusieurs autres matériaux qu'ils font.

Puis un autre nouveau procédé, également, qui est de plus en plus à la mode, c'est... on voit que les océaniques sont des bateaux de plus en plus imposants. Ce qu'on fait, on voit souvent des bateaux d'armateurs canadiens qui partent des Grands Lacs, qui arrivent tout près de l'océan, dans le golfe du Saint-Laurent, et qui font du transbordement dans les océaniques. Donc, ça nous permet de sortir en plus grands volumes les produits qu'on a dans le milieu. Et, je dois vous dire, juste ce milieu domestique là représente près de 30 millions de tonnes, tout près de 25 % du transport maritime qu'on peut retrouver, là, sur la voie maritime en tant que telle.

Et le troisième, je pense, c'est le transport de courte distance. C'est en plein développement. On regarde le prix de l'essence, le coût — et vous l'avez abordé un petit peu tantôt, M. le ministre, puis, je pense, la députée également qui est avec nous aujourd'hui en a parlé beaucoup, de la Basse-Côte-Nord, la Côte-Nord également — c'est vraiment, le courte distance, quand on parle... Je vais vous donner un exemple: à Valleyfield, il y a une entreprise qui s'est implantée, Upper Lakes Shipping, connue également sous le nom de Grains Lac Supérieur au Québec, qui, eux, vont charger du grain, du maïs au port de Valleyfield, qui a une installation qui est là, qui vont l'envoyer au port de Pintendre; donc, on parle d'une distance d'environ 200, 300 kilomètres. Mais, je vais vous dire, le coût, l'économie et les retombées au niveau environnemental et entretien des routes est très, très, très important, et ça leur permet, à ce moment-là, d'acheminer un volume important via... C'est un transport qui est surtout effectué par des barges, à ce moment-là, que l'on met sur... qui se promènent avec des «tugboat», qu'on appelle, pour pousser ces barges-là.

Je vais vous dire, au niveau québécois, la réalité à laquelle on doit faire face actuellement, c'est au niveau de nos infrastructures portuaires. Je pense qu'il y a un potentiel économique. On voit les coûts d'énergie augmenter, les coûts également du transport routier, ferroviaire également. Donc, une alternative qui est très intéressante, c'est le transport maritime.

Mais on voit que nos infrastructures ont quand même une certaine limite, avec le développement qu'on en fait. Le long de la voie maritime du Saint-Laurent... Parce qu'il faut faire attention, également, il y a une réalité qu'on doit faire face avec le transport pancanadien, c'est que la voie maritime n'est ouverte que neuf mois. Parce qu'il y a trois écluses. Que ce soient l'écluse de Beauharnois, Iroquois Falls et Cornwall, pour des raisons de température et d'entretien... sont fermées pendant trois mois. Donc, on a neuf mois qu'on peut utiliser la voie maritime de façon complète. À partir de Valleyfield jusqu'au bout, là, jusque dans votre comté, on compte 17 ports. Puis on peut partir de différentes grandeurs, il y a des ports qui transbordent... Le port de Sept-Îles est un des plus importants...

Mme Richard (Duplessis): Très important.

M. Billette: ...si ce n'est pas le plus important, je n'ai pas le tonnage exact. Mais c'est 17 ports. Et une réalité qu'on doit faire face au niveau du transport maritime, c'est qu'on a également une réalité qui sont des ports canadiens. Il y en a cinq, je crois: je pense, Sept-Îles en est un d'eux, Montréal, Québec, Trois-Rivières, et j'oublie le cinquième.

Une voix: ...

M. Billette: Pardon? Saguenay, exactement, parce qu'on a toujours le corridor du Saint-Laurent. Je cherchais le dernier. Donc, c'est 17 ports, puis c'est pas loin de 120 millions de tonnes. Ça fait que, calculez, par camion, 120 millions de tonnes, combien ça ferait sur les routes; Je pense que ça aurait un impact environnemental et de support d'infrastructures qui serait très, très, très important. Il y a une réalité également à laquelle on doit faire face, puis, je vais dire, je la vois chez nous, M. le ministre, vous allez me dire: Oui, votre comté est complètement au sud, mais c'est le Plan Nord, le Plan Nord également qui a déjà des effets chez nous. Le développement du Nord, parce qu'il faut se mettre également à l'idée que dans le Nord il n'y a pas de production; c'est encore sur la Côte-Nord. Mais, que ce soit la nourriture, que ce soient les biens, aussi bien des camions de pompier, des ambulances, ils n'ont pas ça, il faut acheminer ça, lorsqu'on parle du Grand, Grand, Grand Nord, là. Et c'est une réalité, maintenant, avec le développement du Nord, qui fait en sorte que nos infrastructures du Sud actuellement sont débordées.

Il y a deux principaux groupes qui font actuellement le transport dans le Grand Nord, il y a la compagnie NEAS, qui est située au port de Valleyfield, et il y a également la compagnie Desgagnés, qui est bien connue, qui est actuellement au port... ce n'est pas reconnu comme un port parce que ça appartient à Montréal, mais au quai de la ville de Sainte-Catherine, qui sont présentement saturés au niveau du volume qu'ils peuvent accueillir sur le quai actuellement. Valleyfield, pour vous donner un exemple, parce que c'est un port que je connais bien, qui longe ma région, juste vous donner une idée de l'impact du Nord: Valleyfield, l'occupation des quais, en 2006, était de 5,4 % du tonnage... d'occupation du quai qui était destiné au Grand Nord; on parle maintenant de 15,6 %. Lorsqu'on parle qu'un quai est rempli, là, à pleine capacité, c'est 22 % environ. Valleyfield est rendu à peu près à 30,7 %. Le plus gros impact vient des marchandises qui doivent être expédiées dans le Nord via le fleuve. Ils font le tour, là, on n'envoie pas ça à Sept-Îles, ils font le tour vraiment complet, ces compagnies-là, et ils vont débarquer ça aux villages qu'on retrouve vraiment en haut. Puis ça a un impact au niveau de l'emploi. Juste à Valleyfield, l'emploi, il y avait 58 employés voilà 10 ans, ils sont rendus à 300 employés maintenant. Donc, on voit les impacts du Plan Nord également qu'on peut retrouver dans le Sud.

Tout ça fait en sorte que présentement on voit un certain engorgement au niveau des ports, que ce soient les ports canadiens, que ce soient les ports municipaux ou des OSBL, parce que, les ports, il y en a plusieurs qui ont été remis à d'autres juridictions.

Et, en 2001, il y avait la Politique de transport maritime et fluvial qui a été mise en place. Tout ça découlait d'un forum de concertation pour s'assurer du bon fonctionnement entre les différentes activités, que ce soit au niveau... aussi bien au niveau du transbordement, de l'intermodal... Et je pense que vous avez bien répondu, M. le ministre, avec les programmes, également, qui ont été mis de l'avant, puis on en a parlé tantôt, mes collègues en ont parlé, vous en avez parlé. Je n'irai pas avec les lettres, parce que je pense que vous avez passé le message... On n'ira pas avec le PAREGES et le PAIM, mais vraiment celui pour les réductions de gaz à effet de serre et l'intermodal. Donc, ça va être très clair.

J'aimerais, M. le ministre, dans la première étape, que vous me fassiez un bilan du forum, un petit peu, ce qui a été réalisé. Je pense que vous en êtes même le vice-président, si ma mémoire est bonne...

M. MacMillan: Coprésident.

M. Billette: ... — coprésident, encore mieux — et un petit peu les actions suite à la planification que ce comité-là va mettre de l'avant, pour la coordination, à ce moment-là.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, vous avez trois belles grosses minutes pour répondre à tout ça.

M. MacMillan: Ah oui?

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. MacMillan: Mais, au début, j'avais oublié la question du député de... mais là il l'a posée à la fin. Est-ce que vous voulez répéter votre question?

M. Billette: Est-ce que le comité de coordination, dont vous êtes le coprésident, va planifier le développement ou répondre à la demande, je pense, qui va être accrue avec le Plan Nord et l'activité économique qu'on retrouve dans les ports actuellement?

M. MacMillan: Absolument. On fait beaucoup de farces, là, mais le Forum de concertation sur le transport maritime, qui a été mis en place en 2001 par Jacques Baril, qui était le ministre délégué aux Transports, et qui a été mis en oeuvre pour bonifier les mesures pour la politique de transport maritime et fluvial puis... Moi, je vous dirais que... en tout cas, moi, depuis trois ans que je suis coprésident avec M. Préfontaine, qui est le président de la Société de développement économique du Saint-Laurent, la SODES, puis qui est composée des gens qui travaillent au maritime, et les armateurs, les ports, la formation de la main-d'oeuvre, syndicats, les groupes environnementaux, le tourisme fluvial, les transporteurs

routiers qui siègent, transporteurs ferroviaires et services d'activités connexes qui sont... Depuis sa création, le forum a créé beaucoup de groupes. Il y a eu un plan d'action qui a été déposé en 2004, il y a eu un plan d'action qui a été renouvelé en 2008 et un qui a été renouvelé en 2010, qui a été déposé au forum — en 2011, ça a été le 10e anniversaire de cette activité-là.

● (21 h 40) ●

Il y a eu des résultats du forum, d'après moi, qui étaient extraordinaires. C'est depuis 10 ans qu'il a été mis... et j'aimerais vous en mentionner un peu, rapidement, pour... dans les trois minutes, là, je vais les lire absolument très rapidement, là: désignation d'un réseau portuaire stratégique du Québec; création de la Table sur le transport maritime courte distance; création de la Chaire de recherche en transport maritime; lancement, en 2005, de la campagne de valorisation du Saint-Laurent et du transport maritime; formation de la main-d'oeuvre maritime; mise en place du Conseil du Corridor du commerce Saint-Laurent—Grands Lacs, présidé par Mme Madeleine Poulin; par ailleurs, sur le plan économique, il y a eu des démarches au gouvernement fédéral pour la suppression du 25 % de l'importation des navires de transport, qui est très important; le règlement problématique des dédouanements des passagers de navires de croisière qui viennent ici, à Québec, qui va jusqu'au Saguenay et encore plus loin. Le forum... L'autre point aussi qui a été, c'est le transfert du Centre de formation aux mesures d'urgence et des simulateurs de navigation au ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, et aussi toutes les réalisations individuelles de ces gens-là qui participent pour aider, même au gouvernement, pour aider les gens au ministère du Transport.

C'est un travail d'équipe qui est fait qui est formidable. On se rencontre deux fois par année, une fois à Montréal, une fois à Québec, et les rencontres sont toujours avec les gens qui sont les experts. Le ministère du Transport, M. Meloche et son équipe, il y a Mme Josée Hallé, qui est ici, en arrière, avec son équipe, que je salue — allô Josée! — qui travaille avec ces gens-là, qui est important. C'est un travail qui... on donne la chance aux gens, on l'a maintenant du côté des aéroports et l'aviation au Québec. Depuis, on a eu déjà deux rencontres. Alors, c'est un succès énorme, parce que les gens ont la chance de rencontrer les gens du gouvernement, au ministère du Transport, pour discuter des problèmes qui sont sur la table, et à chaque fois on peut travailler ensemble avec l'équipe pour trouver des solutions.

Alors, je vais en profiter pour remercier les gens qui siègent là: mon coprésident, M. Pierre Préfontaine, qui travaille avec nous et qui travaille avec les gens, avec Mathieu Gaudreault, qui travaille à mon cabinet, et c'est un succès énorme. J'ai mentionné quelques choses, quelques réalisations qui ont été faites par le forum, et j'en suis très fier de pouvoir y participer depuis trois ans.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, ça nous fait une belle fin pour l'étude... les neuf heures de crédits. C'est bien neuf heures qu'on avait? Alors, je vais vous demander votre attention parce que nous devons adopter tous les crédits aux Transports.

Adoption des crédits

Donc, le temps alloué à l'étude du portefeuille Transports étant presque écoulé, nous allons maintenant procéder à la mise aux voix des programmes 1 et 2. Le programme 1, Infrastructures et Systèmes de transport, est-il adopté?

Une voix: Sur division.

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Le programme 2, Administration et Services corporatifs, est-il adopté?

Une voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Adoption de l'ensemble des crédits

La Présidente (Mme Doyer): Finalement, l'ensemble des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2012-2013 est-il adopté?

Une voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

Documents déposés

La Présidente (Mme Doyer): Donc, merci beaucoup de votre collaboration. En terminant, je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition — tout ça ici — et la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die. Merci beaucoup.

Bonne soirée.

(Fin de la séance à 21 h 43)