



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le vendredi 15 février 2013 — Vol. 43 N° 3

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

**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 vendredi 15 février 2013 — Vol. 43 N° 3

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Sylvain Gaudreault	1
Document déposé	2
Mme Julie Boulet	3
M. Éric Caire	4
Discussion générale	5

Autres intervenants

Mme Fatima Houda-Pepin, présidente
Mme Denise Beaudoin, vice-présidente

M. Robert Dutil
M. Laurent Lessard
M. Scott McKay
Mme Françoise David
M. Sam Hamad
M. Daniel Goyer
Mme Jeannine Richard

* Mme Danièle Cantin, ministère des Transports

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le vendredi 15 février 2013 — Vol. 43 N° 3

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

(Neuf heures trente-cinq minutes)

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte et je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transport pour l'exercice financier 2013-2014.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. M. Ferland (Ungava) sera remplacé par M. Goyer (Deux-Montagnes) et Mme L'Écuyer (Pontiac), par Mme Boulet (Laviolette).

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Très bien. Alors, nous allons débiter par les remarques préliminaires puis nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes incluant les questions et les réponses. La mise aux voix des crédits sera effectuée la semaine prochaine, à la fin du temps qui est alloué à l'étude de ces crédits.

Alors, puisque nous avons débuté nos travaux à 9 h 34 et qu'une période de 3 h 30 min doit être consacrée à l'étude de ce programme cet avant-midi, y a-t-il consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de l'heure prévue, soit jusqu'à 13 h 4? Est-ce que j'ai le consentement?

Des voix : Consentement.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Consentement. Alors, en terminant, je vous invite, aux fins de l'exercice de l'étude des crédits, à poser des questions courtes et à donner des réponses courtes pour faciliter les échanges.

Remarques préliminaires

Nous débuterons donc avec les remarques préliminaires, et j'invite M. le ministre des Transports à nous adresser la parole pour 15 minutes. M. le ministre.

M. Sylvain Gaudreault

M. Gaudreault : Oui. Alors, bonjour, Mme la Présidente. Je tiens d'abord à saluer mes collègues qui sont ici, collègues du gouvernement, bien entendu, collègues de l'opposition également, l'opposition officielle et le deuxième parti d'opposition. Il me fait plaisir de vous voir.

Vous me permettez également, Mme la Présidente, de souligner la présence et le travail très, très fort qui a été accompli ces dernières semaines par les gens qui m'accompagnent. D'abord, du ministère, juste ici, à ma droite, Mme Dominique Savoie, sous-ministre au ministère des Transports, qui est accompagnée de plusieurs sous-ministres, M. André Caron, Mme Anne-Marie Leclerc, Mme Chantal Gingras, Mme Ginette Sylvain, Mme Josée Dupont et M. André Meloche, et toute leur équipe, que je ne veux pas tous nommer, là, un à la suite de l'autre parce que je pense que j'aurais besoin de plus que 15 minutes. Mais simplement pour leur dire que je suis très, très heureux de travailler avec eux à tous les jours et de constater leur dévouement, et c'est rassurant de savoir qu'ils sont ici.

Vous me permettez également de souligner la présence de mon chef de cabinet ici, à ma gauche, Mario St-Laurent, et tous les membres de mon équipe au cabinet qui sont ici, tout près, et qui sont tout prêts également à agir, et à répondre, et à me fournir des renseignements pour pouvoir bien répondre aux questions.

Au cours de cette étude des crédits, nous aurons également l'occasion d'avoir les représentants des sociétés d'État ou des organismes qui sont également en lien avec le ministère des Transports : évidemment, Mme Nathalie Tremblay, de la Société de l'assurance auto, oui, qui est juste là, en arrière; évidemment, nous aurons également le plaisir d'avoir Nicolas Girard, de l'AMT, l'Agence métropolitaine des transports, M. Daniel Bureau, de la Commission des transports du Québec, et M. Georges Farrah, président de la Société des traversiers du Québec, au cours de l'étude des crédits, évidemment dans les prochaines heures, les prochains jours à venir.

Je tiens d'abord à dire quelques mots sur les mandats qui me sont confiés à titre de ministre des Transports depuis la formation du gouvernement, le 19 septembre dernier. Je dois dire que c'est d'abord avec beaucoup, beaucoup d'honneur et un grand sens des responsabilités que j'ai accepté cette tâche qui m'a été confiée par la première ministre, en plus, comme vous le savez, des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, et j'essaie, à tous les jours, avec le soutien des équipes, de faire en sorte que cette cohérence, que cette nécessaire vision cohérente entre les Transports et les Affaires municipales, les Régions et l'Occupation du territoire se matérialise dans nos actions.

• (9 h 40) •

Vous savez, on ne peut pas envisager le XXI^e siècle sans nécessairement voir une intégration entre les transports, d'une part, et l'aménagement du territoire, d'autre part. Les projets de transport du XXI^e siècle doivent tenir compte nécessairement d'un aménagement du territoire qui est durable, et l'aménagement du territoire et le développement de nos villes, par ailleurs, doivent tenir compte nécessairement de l'intégration des modes de transport qui sont modernes, qui répondent aux critères du XXI^e siècle et qui incluent nécessairement le transport collectif. C'est pour ça qu'une des principales missions qui m'a été confiée — avec le soutien des équipes en place, évidemment, et j'en ai parlé la semaine passée lors d'un discours devant Transport 2000 — c'est de faire une politique, de proposer une politique de mobilité durable, une politique intégrée des transports à partir de 2014. Et nous travaillons ardemment là-dessus, et cette politique devra être également l'incarnation — en plus de cette cohérence entre les affaires municipales, l'aménagement du territoire, les régions, l'occupation du territoire et le transport — devra également être l'incarnation, Mme la Présidente, de la voie vers laquelle nous allons comme gouvernement, qui est celle de l'indépendance énergétique. Ça veut dire de diminuer notre dépendance au pétrole et de contrôler nos sources d'énergie renouvelables, réduire nos GES. Et ça passe nécessairement pas l'aménagement du territoire, mais aussi, bien entendu, par les transports.

L'autre élément sur lequel j'entends travailler... sur lequel je travaille, en fait, depuis le 19 septembre au ministère des Transports, c'est toute la question de l'intégrité, alors, que ce soit, par exemple, sur la gestion des contrats, que ce soit, par exemple, sur les nominations des membres des comités de sélection des firmes de génie-conseil, par exemple, que ce soit sur la transparence. Et je pense que le député de La Peltre en sait quelque chose parce qu'on a collaboré pour rendre publics les rapports qu'il avait demandés, et c'est sans hésiter que nous l'avons fait. Et nous l'avons fait le plus rapidement possible, considérant la masse de documents. Mais ça, ça a été un geste très important qui a été posé par mon équipe et moi-même comme ministre des Transports. Donc, un signal d'intégrité et de transparence qui est envoyé clairement depuis que j'ai la chance d'occuper le poste de ministre des Transports.

L'autre mandat qui m'a été confié, c'est celui de créer une agence des transports, une agence des transports qui visera à séparer très clairement toute influence politique de la réalisation des chantiers ou des travaux en matière de transport par une agence qui est autonome, une agence qui est indépendante et qui devra également recréer l'expertise nécessaire au sein de l'appareil public en matière de transport.

Mais vous me permettez d'insister plus particulièrement sur l'importance et la nécessité de dire les vraies choses aux Québécois en matière de transport. Les Québécois et les Québécoises veulent avoir l'heure juste de la part de leur gouvernement. Et le précédent gouvernement n'a pas donné cette heure juste, Mme la Présidente, et je dois vous dire que je suis encore sous le choc de ce que j'ai découvert depuis que je suis arrivé comme ministre des Transports. Ce que j'ai découvert essentiellement et qui m'a renversé, c'est de voir que le précédent gouvernement a fait des annonces et, par la suite, les a retirés, les projets, les a retirés du budget. On parle d'une dizaine de projets routiers, d'infrastructures dans toutes les régions du Québec qui sont sous-budgétés, qui ont été retirés des budgets du Plan québécois des infrastructures, et ça, je trouve ça inacceptable.

Alors, l'engagement que je prends, moi, ce matin, contrairement à l'ancien régime libéral, c'est de dire ce qu'on fait et de faire ce qu'on dit. Quand il y aura des annonces, ce seront de vraies annonces. On n'ira pas créer de faux espoirs chez les Québécois, chez les Québécoises, chez les gens de Bois-des-Filion, chez les gens du West Island de Montréal, chez les gens du Bas-Saint-Laurent, chez les gens du Saguenay—Lac-Saint-Jean, chez les gens de Québec. On n'ira pas créer de faux espoirs en allant couper des rubans avec des photos, en s'embarquant dans de l'enthousiasme, hein? Comme l'a dit le candidat au leadership du Parti libéral, le député d'Outremont, «les libéraux s'étaient "enthousiasmés"», avoue-t-il. Et ça, c'était dans *Le Devoir*. Ils s'étaient tellement enthousiasmés que c'était la recherche du Kodak, que c'était la recherche des annonces, de la coupure du ruban, même avec le premier ministre parfois, même dans le comté du premier ministre. Alors, moi, je vous le dis, là, s'il y a une chose qui m'a jeté à terre depuis que je suis ministre, c'est ça. Alors, ma responsabilité, c'est de rétablir cette crédibilité-là de l'État québécois. On va dire ce qu'on fait puis on va faire ce qu'on dit. Désormais, c'est ça au ministère des Transports.

À ce stade-ci, j'aimerais immédiatement procéder au dépôt d'un document sur le PQI, le Plan québécois des infrastructures, secteur routier, un document qui a été présenté au cabinet de mon prédécesseur le 21 décembre 2011 et qui démontre très clairement qu'il y a des projets qui ont été déjà annoncés mais qui sont sous-budgétés ou des projets qui ont été carrément reportés au-delà de 2016 et, pourtant, qui avaient été annoncés pour construction avant, comme la 19 par exemple. Alors, avec votre consentement, Mme la Présidente, avec le consentement des collègues autour de la table, bien entendu, j'entends déposer ce document.

Document déposé

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, je vous remercie, M. le ministre. Ce document est déposé au secrétariat et il sera distribué à tous les membres de la commission. Poursuivez votre intervention.

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

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Il vous reste cinq minutes, environ.

M. Gaudreault : Donc, Mme la Présidente, c'est dans ces secteurs-là que nous travaillons, que ce soit la rédaction d'une politique intégrée en matière de transport, que ce soit sur le projet d'une agence, que ce soit en matière d'intégrité. Et nous sommes en train de faire également, comme vous le savez, de préparer la programmation pour les prochaines années du PQI et des infrastructures en matière de transport.

Et, écoutez, moi, je terminerais là-dessus, Mme la Présidente, en permettant aux collègues d'intervenir et de faire leur travail. Merci.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Je vous remercie, M. le ministre. Alors, le temps que vous n'avez pas utilisé dans vos remarques préliminaires, on va le répartir sur les autres enveloppes de temps pour vous.

Alors, je cède maintenant la parole à Mme la députée de Laviolette, porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports, pour vos remarques préliminaires pour un maximum de 15 minutes.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet : Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, M. le ministre, Mme la sous-ministre, MM., Mmes les sous-ministres et à vous tous — je vais dire la gang du MTQ si vous me permettez — je voudrais vous dire bonjour et vous dire qu'on est conscients, comme parlementaires, à quel point c'est beaucoup d'ouvrage pour vous autres, la préparation des crédits. On apprécie votre collaboration. Je peux vous le dire, moi, je suis passée à ce ministère-là et je peux dire à tous ces gens que j'ai pu compter sur une collaboration extraordinaire de l'équipe du MTQ. Alors, je voudrais vous saluer ce matin, saluer cette belle collaboration, ce dévouement et toute l'expertise que vous apportez à la société québécoise. Alors, merci, Mme Savoie, d'être là avec toute votre équipe.

Alors, évidemment, je vais dire bon matin à tous les parlementaires, bon matin également à l'équipe ministérielle.

Alors, écoutez, bien, le ministère des Transports, c'est le plus beau ministère. Il joue un rôle important pour la collectivité, notamment au plan du développement social, économique et tant pour la qualité de vie des citoyens. Alors, la mission du ministère, c'est d'assurer, évidemment, sur ce vaste territoire la mobilité durable des personnes et des biens par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires. En assumant cette mission de l'État, le ministère des Transports contribue directement au développement du Québec et se retrouve au coeur de plusieurs priorités gouvernementales.

Le développement du transport collectif et de la sécurité routière sont d'autres grands enjeux qui se retrouvent au centre de la mission de ce ministère dont l'impact rejoint quotidiennement les 8 millions de Québécois.

Le ministère des Transports est engagé depuis 2007 dans un vaste plan de redressement du réseau routier. Pour bien illustrer cet effort, permettez-moi de mentionner que les investissements routiers sont passés d'une moyenne de 700 millions de dollars par année entre 1994 et 2002 à une moyenne de près de 3 milliards de dollars depuis 2007. En 2012, sous notre gouvernement, c'est près de 4 milliards de dollars qui ont été investis, donc six fois plus que le précédent gouvernement.

• (9 h 50) •

Le résultat de ces efforts concrets est illustré par des réalisations majeures qui ont eu lieu au cours des dernières années, dont on peut nommer les projets structurants qui ont été réalisés : l'autoroute 25 entre Laval et Montréal, l'autoroute 30; au niveau de la Capitale-Nationale, on parle de l'échangeur Charest et Robert-Bourassa, on parle également de la route 175 entre Québec et Saguenay. Évidemment, l'avenir est ponctué de grands défis. Donc, il reste encore de grands projets à réaliser qui... Et il faut relever ces défis-là, notamment l'échangeur Turcot, Dorval, la route 185, l'autoroute 73. D'ailleurs, mon collègue est ici pour nous en parler.

Évidemment, toutes ces routes-là, tous les projets routiers, Mme la Présidente, ont été réalisés ou ont été planifiés parce qu'ils répondent à un impératif de sécurité routière, parce qu'il y a des préoccupations au niveau de la mobilité des personnes et des biens, parce qu'il y a de la congestion routière dans des secteurs, notamment dans la couronne nord de Montréal où la croissance démographique fait que les besoins routiers sont différents aujourd'hui, évidemment pour la compétitivité de nos entreprises. Finalement, dans chacune des régions du Québec, il y a des besoins routiers, il y a des besoins en transport collectif, et c'est de voir à quel point ces projets-là ont un impact sur le quotidien de tous nos citoyens.

Évidemment, en transport collectif, bien c'est le grand, grand défi, je dirais. Alors, on parle du Train de l'Est, de la desserte de l'Ouest, du prolongement de métro, et, assurément, j'espère que le ministre, tout à l'heure, pourra nous donner plus de détails sur ces projets qui sont en cours.

Par ailleurs, notamment sur le transport collectif, la mise en oeuvre de la politique québécoise du transport collectif est un autre grand défi, et la première politique a été adoptée par le gouvernement libéral en 2006. L'objectif était d'augmenter l'achalandage de... C'était, en fait, une hausse de près, là... c'était 8 %, l'objectif d'achalandage, pour une augmentation de 16 % de l'offre de services, et on est rendu, à ce jour, à une augmentation de plus de 11 % de l'achalandage avec une augmentation de 23 % de l'offre de services. Donc, je pense que, dans la grande région métropolitaine, on a vu des changements importants au niveau de l'offre de services en termes de transport collectif.

En matière de sécurité routière, dont nous avons fait l'une de nos grandes priorités, notre bilan routier s'est grandement amélioré depuis 2007 grâce à une série de mesures adoptées conjointement par le ministère des Transports, la Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports. Et je pense que la mise en place des photoradars aujourd'hui... Et je pense que c'est une grande réussite, un grand succès et qu'assurément ça aura permis de sauver des vies au Québec.

Je voudrais également avoir un petit clin d'oeil, si vous me permettez, pour le transport maritime, ferroviaire et aérien, qui sont des secteurs dont on parle peu mais qui sont des secteurs structurants, des entreprises qui savent innover, des gens qui n'attendent pas toujours après l'aide gouvernementale mais qui ont réussi de grandes choses et qui sont déterminants en termes d'emploi, de développement économique et de transport des marchandises. Au niveau du développement durable, je pense que ces transports-là ne doivent jamais être oubliés ni négligés.

Alors, je vais revenir, si vous me permettez, Mme la Présidente, sur les remarques préliminaires du ministre. Quand il dit que les projets ont été sous-budgétés, ont été retirés, bon, alors, je vais... C'est un jeune ministre, et je le dis amicalement, parce que ça ne fait pas longtemps... pas jeune en termes d'âge, mais en termes de présence ministérielle. Alors, j'imagine qu'il va voir comment les dossiers...

Une voix : ...

Mme Boulet : Ah! bien, d'âge aussi, mais je ne voulais pas que ça soit... je ne voulais pas... Je dis juste que les projets qui sont présentés, qui sont budgétés, qui sont annoncés répondent tous à des impératifs de sécurité routière, pour répondre à des problématiques de congestion, et il n'y a pas un projet... il n'y a pas un politicien non plus au Québec qui s'est amusé à faire des annonces. Les annonces qui ont été faites, elles étaient soit inscrites dans la politique-cadre, dans le budget des dépenses ou dans la programmation routière, et elles répondaient à des impératifs de sécurité routière, d'abord et avant tout. Beaucoup de projets, notamment dans la couronne nord de Montréal où il y a une importante augmentation de la croissance démographique, croissance importante, et on voulait également bonifier l'offre de services en transport collectif avec les voies réservées, qui sont très présentes dans les projets.

Alors, ces projets-là ont été mis en place, et c'est facile de dire qu'ils sont sous-budgétés. Quand on inscrit un projet, bon, il y a les étapes préliminaires, les étapes d'avant-projet, il y a les plans et devis. Alors, souvent, un projet commence à un point x et il est bonifié pour toutes sortes de raisons, parce qu'on parle avec les intervenants économiques, parce qu'on parle avec les groupes environnementaux, parce qu'on parle avec les communautés, et souvent ce projet-là, au fil du temps, se bonifie, donc. Et, dans le rapport KPMG-Secor, on le dit, ce ne sont pas des dépassements de coûts, ce n'est pas parce qu'ils ont été sous-budgétés, mais parce que les projets s'améliorent, se bonifient quand on continue l'exercice vers les études de plans et devis. Donc, ces projets-là sont améliorés, sont bonifiés, et le ministre verra parce que, probablement, dans Turcot... Il nous a dit qu'il voulait bonifier le projet de Turcot. Alors, c'est rare qu'on bonifie un projet puis qu'il coûte moins cher, Mme la Présidente. Alors, c'est souvent ce qui se passe dans ces projets-là, c'est parce qu'ils doivent s'intégrer à un milieu, parce qu'ils doivent faire partie d'une communauté. Et, dans ce sens-là, on doit écouter les gens. Et, souvent, ces gens-là nous apportent des pistes qui sont fort intéressantes, qu'on ne peut pas ne pas écouter, et nous permettent assurément de faire de meilleurs projets pour le futur des générations.

Alors, écoutez, le réseau routier a été sous-financé pendant de nombreuses années. Ça a été dit également dans le rapport KPMG, sous-financé. Moi, j'ai vécu l'effondrement du viaduc de la Concorde. Je peux vous dire que toutes les recommandations allaient dans le même sens, qu'il fallait investir massivement, qu'il fallait récupérer la dégradation du réseau routier. Et ça, ça a été dit partout, et c'est la raison pour laquelle on a mis en place un plan de redressement du réseau routier et qu'on a mis des investissements majeurs, à la hauteur de 4 milliards de dollars, et, oui, je pense qu'aujourd'hui on peut être fiers. Puis partout, là. Même si vous êtes au gouvernement, vous ne pouvez pas dire que vous n'avez pas vu de changements importants sur le réseau routier dans vos régions respectives. Ça ne serait pas exact si vous le dites. Alors, je pense que, partout au Québec, on voit qu'il y a eu un changement radical. Et c'est important parce que c'est une question de sécurité, et c'est aussi un héritage qu'on va laisser aux générations futures.

Le réseau routier, c'est un patrimoine important au Québec, on en est très fier. Mais, si on le néglige, si on ne l'entretient pas, bien, je pense qu'on est irresponsable, et nous, on n'est pas ici, comme élus, pour agir de façon irresponsable. Alors, je pense qu'on doit être fier des actions qui ont été posées. Et c'est faux de prétendre que les projets... S'ils ont été annoncés, c'est qu'il y avait un besoin, ça répondait à un impératif, et, oui, les argentés étaient inscrits dans un programme au gouvernement. Alors, est-ce qu'il me reste encore du temps, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Bien sûr, Mme la députée. Il vous reste presque sept minutes.

Mme Boulet : Alors, je voudrais, pour terminer sur mon mot d'ouverture, offrir ma collaboration au ministre et lui dire, là, que, comme je le disais, on a le devoir et la responsabilité de travailler pour une vision et un objectif commun qui est d'assurer le bien-être de la population. Alors, j'offre ma collaboration à l'équipe ministérielle. Et je pense qu'on est capables de travailler dans un esprit constructif et productif, et c'est certainement ce à quoi les citoyens du Québec s'attendent de notre part. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Je vous remercie, Mme la députée de Laviolette. Je reconnais maintenant M. le député de La Peltre. Vous avez un temps de parole maximum de 10 minutes si vous souhaitez l'utiliser pour vos remarques préliminaires.

M. Éric Caire

M. Caire : Merci, Mme la présidente. Je vais préférer garder mon temps pour les échanges avec le ministre, mais j'aurai quand même quelques remarques préliminaires parce que... D'abord, saluer l'ensemble des collègues, les gens qui accompagnent le ministre. Mais aussi dire — et surtout dire au ministre — que je pense qu'il y a des choses qui font consensus au Québec, et c'est que le ministère des Transports du Québec a été malmené dans les dernières années, et il y a certainement des correctifs importants à apporter à ce ministère-là, notamment... Et je pense que ce qui fait consensus, quelle que soit la formation politique à laquelle on appartient, c'est que l'expertise du ministère doit être rebâtie. Et ça, c'est fondamental.

Je le dis parce que j'ose croire que cet objectif-là de redonner au ministère des Transports son expertise ne transite pas nécessairement et inconditionnellement par une vision politique très précise. Parce que, si on est d'accord pour dire qu'il faut rebâtir l'expertise, on est, j'espère, du côté du ministre, très conscient que la création d'une agence est hautement hypothétique, et je trouverais extrêmement dommage qu'il y ait une espèce de prise d'otages qui se fasse et qu'on dise : Bien, écoutez, sans agence, on ne peut pas rebâtir l'expertise du ministère. J'ose croire que le ministre a deux plans de match bien distincts : redonner au ministère son expertise et son projet politique sur une autre voie, si j'ose m'exprimer ainsi.

Dans le premier cas, nous serons extrêmement collaborateurs parce que nous croyons, effectivement, que le MTQ doit être en mesure de s'assurer pleinement de sa mission, qui est extrêmement importante. Et, quand il ne le fait pas, on voit les conséquences, notamment à travers la commission Charbonneau et à travers d'autres problèmes qu'on peut vivre au niveau du ministère. Et, donc, cet objectif-là, il est hautement prioritaire, et je pense qu'il doit primer sur toute autre considération. Merci, Mme la Présidente.

Discussion générale

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Je vous remercie, M. le député de La Peltrie. Alors, je suis maintenant prête à reconnaître une première intervention de la part de l'opposition officielle et je cède la parole à Mme la députée de Laviolette pour un premier bloc de 20 minutes incluant les questions et les réponses. Et je vous rappelle qu'on souhaiterait avoir des questions courtes et des réponses courtes pour pouvoir faire le tour du dossier. Mme la députée de Laviolette.

• (10 heures) •

Mme Boulet : Merci, Mme la Présidente. Alors, je vais un petit peu rajouter à mon entrée, finalement, mon introduction. Et j'ai ici, de la part de la première ministre, Mme la Présidente, qui a fait une entrevue à la radio en août 2011 et qui reconnaissait... Elle admettait qu'on n'a peut-être pas mis tout l'argent qu'il fallait, on en convient. Alors, on n'a pas investi suffisamment. Alors, ça, c'est les mots de la première ministre, ce n'est pas moi qui le dis. Alors, le réseau avait été grandement négligé, et ça a pris un plan de redressement, et je pense qu'à ce niveau-là le gouvernement a répondu à l'appel et aux besoins du réseau routier et des citoyens du Québec.

L'autre élément également dans la remarque du ministre... C'est important de dire que ce gouvernement a prévu de couper 1,5 milliard de dollars dans les infrastructures, on parle de 7,5 milliards de dollars d'ici 2018. Alors, les projets qui ne se feront pas, bien, la vraie raison, ce n'est pas parce qu'ils n'étaient pas inscrits à quelque part — parce qu'ils l'étaient — c'est parce que, quand on coupe, quand on fait des coupures de 1,5 milliard de dollars, Mme la Présidente, sur une seule année, bien, assurément, il y a quelque chose qui ne se fera pas en quelque part, là, 1,5 milliard, c'est quand même beaucoup de sous. Alors, ces projets-là ne se feront pas parce que l'argent n'est pas au rendez-vous. Alors, ça, c'est la vraie raison du fait que ces projets-là, qui avaient été retenus par notre gouvernement et qui, pour nous, étaient des projets structurants, qui répondaient à des besoins de communautés, de régions particulières... Alors, la raison pour laquelle les projets ne se feront pas, ce sont les coupures. Bon.

Moi, M. le ministre, j'aimerais ça, vous entendre parler... On va... M. le député de la deuxième opposition a fait une entrée sur l'agence. Alors, je sais que vous avez parlé abondamment du fait que vous avez le mandat de la première ministre de mettre en place une agence. Alors, j'ai des questions relativement à cette agence-là. Je ne sais pas si vous aimeriez nous faire un peu un portrait parce que ce qu'on se demande, évidemment, si vous dites : Il faut recréer l'expertise, alors pourquoi recréer l'expertise? Faut-il que ça se fasse par le biais d'une agence qui est à part, alors qu'on pourrait très bien recréer l'expertise au sein même du MTQ? C'était d'ailleurs la vision de notre gouvernement. Nous avons décidé de permettre l'embauche de 1 000 ingénieurs ou techniciens au MTQ. On a levé la règle du deux pour un ajustement pour ne pas que le ministère diminue en termes d'effectif, pour répondre aux besoins importants d'investissement dans le réseau routier. Alors, moi, je... Si, pour faire une agence, on dit : On va faire une agence avec une équipe d'ingénieurs qui va tout donner en sous-traitance au privé, je n'appelle pas ça recréer l'expertise du ministère. Nous, ce qu'on veut, c'est que l'État demeure responsable, on veut que le ministre ait cette imputabilité-là et on veut que les effectifs se retrouvent au sein du MTQ.

Alors, j'aimerais vous entendre. C'est quoi, les effectifs que vous prévoyez mettre dans ces agences-là? Est-ce que ce sont les fonctionnaires actuellement qui vont être sortis de la fonction publique? C'est quoi, les coûts de cette agence-là? Et, bon, on peut commencer avec ça, et, après ça, je reviendrai sur d'autres éléments de l'agence.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci beaucoup, Mme la députée de Laviolette. Et je cède maintenant la parole à M. le ministre.

M. Gaudreault : Oui. Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente. Écoutez, j'aimerais d'abord rappeler à la députée de Laviolette que, quand on est arrivés au gouvernement — parce qu'elle faisait référence au PQI — quand nous sommes arrivés au gouvernement, nous avons fait face — et nous faisons face encore, et tous les Québécois font face — à un trou de 1,6 milliard, 1,6 milliard de dollars. Alors, c'est majeur, Mme la Présidente, et nous devons agir en conséquence. Alors, c'est pour ça que nous sommes en train de revoir l'ensemble de la programmation. Et, je le répète, ce que nous allons dire, on va le faire, puis ce qu'on va faire, on va le dire, contrairement au gouvernement précédent.

Donc, on est arrivés avec un trou de 1,6 milliard de dollars, et, selon le rapport KPMG, Secor-KPMG que nous avons commandé comme gouvernement, juste pour vous donner quelques idées, là, globalement il y a des dépassements de coûts de 78 % dans les projets routiers au Québec. Je veux juste vous donner quelques exemples. Sous l'ancien gouvernement, de 2006 à 2012, le Train de l'Est est passé de 300 millions à 671 millions; l'échangeur Dorval est passé de 150 millions à 507 millions; l'échangeur Turcot, de 2007 à 2011, est passé de 1,1 milliard à 3,1 milliards; la route des monts Otish, dans le Nord, est passée de 260 millions à 471 millions. Alors, avec l'ancien gouvernement, c'était une approche à la petite semaine, c'était une approche d'annonces, puis, après ça, on verra comment ça coûte. Alors, c'est est sûr qu'on se retrouve aujourd'hui avec un trou, pour les Québécois, les Québécoises, de 1,6 milliard de dollars.

Alors, nous, nous avons la conviction qu'avec une saine gestion, avec une approche différente, avec une approche qui est responsable, nous allons pouvoir répondre aux besoins des Québécois avec un plan québécois d'infrastructures de l'ordre de celui qui a été annoncé par mon collègue aux Finances et qu'il reste à préciser quant à la répartition dans chacun des ministères.

C'est pour cette raison-là également que notre gouvernement a présenté et fait adopter la loi n° 1, sur l'intégrité en matière de contrats, pour s'assurer que chaque entreprise qui fera affaire avec le gouvernement puisse montrer patte blanche et, ainsi, avoir une plus grande crédibilité, une plus grande intégrité pour l'exécution des contrats. Alors, ça, c'est fondamental dans notre approche. C'est comme si, après les dérapages nombreux du gouvernement précédent, il faut qu'on rétablisse les choses, quitte à se donner un petit peu de recul pour être capables de mieux avancer puis avancer correctement. On fait maison nette, autrement dit, dans le gouvernement à l'heure actuelle.

Maintenant, sur la question qui préoccupe plus particulièrement notre collègue de Laviolette et qui préoccupe, j'imagine, l'ensemble des collègues ici, concernant l'Agence des transports, je veux juste rappeler d'abord que le gouvernement précédent n'avait pas été au bout de sa logique après le rapport Johnson sur l'effondrement du pont de la Concorde parce que le rapport Johnson avait parmi ses recommandations de créer une agence des transports. Et la ministre de l'époque, qui était la députée de Laviolette, s'était prononcée en faveur de cette agence-là, mais elle n'avait jamais été au bout de sa logique, au bout de cette idée. Et, aujourd'hui, elle semble se contredire parce que, par ses propos, visiblement, elle ne nous suit pas, là, dans l'idée de l'agence.

Et, en 2009, 1er juin 2009, on a un article ici de la Presse qui dit : *L'agence des infrastructures est aux oubliettes*. Québec enterre son propre projet de loi, issu de la recommandation de la commission Johnson. Alors, elle n'a pas été au bout de sa proposition de 2009 qui faisait suite aux recommandations du rapport Johnson de créer une agence, alors que nous, déjà en 2009, nous disions : Bien, écoutez, il faut aller plus loin là-dessus, il faut aller plus loin. Je sais c'est quoi, ce que la députée va me dire, elle va me dire qu'on était contre. On voulait que le gouvernement aille plus loin, on voulait que le gouvernement pousse l'idée au maximum de l'Agence des transports, ce que le gouvernement n'a pas fait à l'époque. Alors, nous, dans un souci de cohérence, mais dans un souci également d'intégrité, de rebâtir l'expertise, mais aussi pour répondre à la demande des Québécois qui est de s'assurer de mettre, moi, ce que j'appelle un voile — c'est souvent l'expression que je prends — mettre un voile entre l'influence... entre la vie politique, je dirais, et la réalisation des travaux routiers... C'est là qu'il faut... Ou des travaux... Je dis «routiers» parce que, par déformation, on parle souvent des travaux routiers, mais l'Agence des transports aura un mandat en matière de transport de façon intégrée. Alors, c'est les autres travaux également.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : En conclusion, M. le ministre, sur cette question-là.

• (10 h 10) •

M. Gaudreault : Bien, en conclusion sur cette question, peut-être que la députée voudra revenir un peu plus loin, mais, en conclusion sur cette question, c'est que, contrairement au précédent gouvernement, qui avait abandonné son idée de faire une agence des transports, de notre côté nous allons aller au bout de notre idée, et je peux déjà dire ici qu'il y a des équipes qui travaillent sur ce projet-là.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, je vous rappelle pour l'intérêt de tous la nécessité de poser des questions courtes et donner des réponses courtes. Parce que, si, pour une question, vous prenez 10 minutes, il n'y aura pas beaucoup de temps pour poser d'autres questions. Mme la députée de Laviolette.

Mme Boulet : Alors, Mme la Présidente, merci. Je vais revenir un petit peu sur les commentaires du ministre. Alors, quand il nous parle de projets dont les coûts sont plus importants aujourd'hui qu'ils l'étaient lors de l'annonce, je peux peut-être juste lui rappeler le métro de Laval — il doit s'en rappeler, ça doit lui dire quelque chose — on est parti à 179 millions puis on a fini à 850 millions. Alors, le ministre est après blâmer les gens qui sont derrière lui, parce que c'est ces gens-là qui nous accompagnent. Et le ministre n'a peut-être pas encore compris qu'un dossier, ça évolue, un projet, ça se modifie, ça s'améliore. Et, au fil des mois, le projet prend, des fois, une autre allure, on y ajoute des choses pour le bonifier comme les voies réservées, et les coûts sont nécessairement plus importants.

Pour ce qui est de l'agence, je vais reprendre le ministre si vous me permettez. Le rapport Johnson n'a jamais parlé de faire une agence avec le ministère des Transports ni avec la gestion du réseau routier. Le rapport Johnson a dit que ça prenait une agence pour les structures seulement, les ponts, les viaducs et les structures. C'est ce qu'on a tenté de mettre en place, et on n'a pas eu la collaboration du Parti québécois, absolument pas. Puis pas parce qu'on n'allait pas assez loin, la raison, c'était parce qu'on mettait en place une structure de plus. Alors, il faudrait relire vos notes, là, c'était parce qu'on mettait en place une structure de plus.

Et l'important, comment nous, on a évolué là-dedans, Mme la Présidente... C'est que le problème, le principal problème, c'était l'expertise au sein du MTQ. Les sommes d'investissement avaient augmenté de six fois. Alors, quand on a 4 milliards à dépenser au lieu de 700 millions, puis qu'on a une boîte, là, on a un ministère qui, au lieu de grossir, lui, s'est même restreint au fil des ans, bien, à ce moment-là c'est clair qu'il y a une incohérence. Alors, c'était important de redonner des outils, des leviers au ministère, et c'est dans ce contexte-là qu'on a eu l'accord du Conseil du trésor pour embaucher 1 000 techniciens et ingénieurs. Et c'est le choix qu'on a fait. Au lieu d'aller vers une agence comme eux le font actuellement, nous, on a dit : L'expertise, on va la recréer au sein du MTQ et on va garder l'imputabilité gouvernementale pour le ministre. Maintenant, si vous me permettez, je vais passer la parole à mon collègue, Mme la Présidente, qui a une question sur une route dans sa région.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, M. le député de Beauce-Sud.

M. Dutil : Merci, Mme la Présidente. Oui, effectivement, j'ai une question très précise. Mais, avant d'aller à cette question-là, j'aimerais rappeler un fait important, c'est que, depuis 30 ans et peut-être plus, on fait des investissements

pour la sécurité et pour que les normes de sécurité des routes soient respectées. Je me rappelle qu'en 1985, la première fois où j'ai été élu, il y avait 15 points noirs dans mon comté. Aujourd'hui, il en reste un. Donc, il y a du travail qui est fait, on finit par arriver au bout de ce genre de dossier là. Celui que je mentionne, qui reste, c'est la côte Maheux, qui ne correspond pas aux normes de sécurité, qui est sur le bureau du ministre, qui est prêt à être accordé, là, qui est prêt à être fait, qui conclurait dans mon comté l'ensemble des points noirs. Et je pense que, dans l'ensemble des comtés, on est en train de régler cette question-là. Et, si les morts diminuent sur les routes, ce n'est pas juste parce que les gens sont plus prudents, c'est parce que les routes sont en meilleure condition, en meilleure sécurité.

Mais la question que je voulais poser — je le mentionne, je la pose également de la part du député de Beauce-Nord, qui nous appuie de ce côté-là — c'est l'autoroute 73 Sud, le tronçon de Beauceville à Notre-Dame-des-Pins. L'année passée, on a passé une loi pour déterminer quel serait le tracé qui serait accepté, tracé Est ou tracé Ouest. Et la loi a dit que ce serait le tracé Est, qui faisait l'unanimité, et techniquement, et de la part des divers intervenants du milieu. Sauf que quelques opposants s'y opposaient et s'y opposent encore, et ces opposants-là semblent dire qu'ils vont faire changer le ministère d'opinion sur le tracé qui a été adopté à l'Assemblée nationale, et j'aimerais avoir la réponse claire du ministre à cet effet-là, à l'effet qu'il ne reconsidérera pas le tracé, que le tracé est déterminé, qu'il est fixe, c'est le tracé Est et que c'est celui qui sera adopté entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le député de Beauce-Sud. Je cède maintenant la parole à M. le ministre.

M. Gaudreault : Oui. Alors, je tiens à saluer le député de Beauce-Sud et lui rappeler que j'ai des origines beauceronnes, moi aussi, du côté de mon grand-père maternel, là. Alors, je suis très sensible aux questions de la Beauce, une région que je mériterais de découvrir davantage. Sûrement que j'aurai l'occasion de le faire.

Mais je veux d'abord établir une chose très, très claire, c'est que le Parti québécois — c'est la même chose pour le gouvernement du Parti québécois — a toujours été favorable au prolongement l'autoroute 73. Ça a toujours été très clair pour nous. Vous savez, moi, je le vis au Saguenay—Lac-Saint-Jean avec la route 175 qui avait été annoncée par notre gouvernement en 2002 et qui se conclut... les travaux se concluent présentement. Alors, je sais ce que représente une infrastructure de cette nature pour une région comme la vôtre, comme la nôtre, et j'en suis très, très conscient, autant pour le transport des marchandises que pour le transport des personnes, bien évidemment.

Cependant, juste pour que ce soit très clair — parce que les gens ont tendance à confondre les choses — on se souviendra qu'au printemps 2011 l'ancien régime avait présenté un projet de loi spécial pour bâillonner les citoyens qui voulaient s'exprimer sur le tracé, et ça, nous, nous avons fait une bataille là-dessus très forte contre une loi spéciale pour bâillonner la liberté d'expression de citoyens qui veulent s'exprimer. Mais, sur le fond des choses, sur le fond du projet, on a toujours été très, très clairs que nous étions favorables au prolongement de l'autoroute 73.

Maintenant, pour ce qui est de la suite des choses...

Une voix : ...

M. Gaudreault : Oui, peut-être, oui. Pour la suite des choses, je pense que c'est important de se dire que nous avons eu, comme je le disais d'entrée de jeu, le rapport en novembre dernier du groupe Secor-KPMG qui nous indiquait que les projets actuellement en cours de réalisation ont connu des explosions de coûts, en moyenne, de 78 %. Dans ce contexte, dans ce contexte, notre objectif, évidemment, pour le prochain PQI, c'est de poursuivre les liens contractuels qui sont déjà engagés. C'est des contrats qui sont signés, on ne peut pas, comme gouvernement, reculer là-dessus. D'ailleurs, je peux vous dire que... Vous avez fait référence à la route Maheux, le tronçon entre la route Maheux et la route 276 à Saint-Joseph-de-Beauce, il y a un contrat qui a été octroyé le 25 juillet dernier et qui se poursuit jusqu'en septembre 2012... 2013, pardon, oui. Parce que je voyais ensuite la route 112...

M. Dutil : ...une erreur...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Très bien.

M. Dutil : ...que je parle, c'est Saint-Martin de Beauce.

M. Gaudreault : Mais vous avez parlé de la route Maheux.

M. Dutil : La côte Maheux, c'est à Saint-Martin. Ça, la route Maheux, c'est peut-être à Saint-Joseph, mais la côte Maheux est à Saint-Martin.

M. Lessard : Dans la Beauce, des Maheux, il y en avait partout...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Bon. Alors, un instant, un instant, un instant...

M. Gaudreault : Mais il y a beaucoup de routes Maheux...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Un moment. Un moment, s'il vous plaît!

Des voix : ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! S'il vous plaît, parce que ce que vous dites s'enregistre. Alors, je ne voudrais pas qu'on confonde les gens.

M. Gaudreault : ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Si vous permettez, M. le ministre, il y avait une précision, je pense qu'elle est pertinente. Apportez-la tout de suite. Comme ça, ça va être clair pour tout le monde.

M. Dutil : Oui, Mme la Présidente. Effectivement, il y a des routes qui portent le même nom, ça peut arriver. Donc, je ne veux pas... Pour éviter toute confusion, c'est la côte Maheux, et non pas la route Maheux, et elle est à Saint-Martin, c'est-à-dire entre Saint-Georges et Saint-Martin. Un redressement de route, là, de, je pense, quelques millions de dollars, 2, 3 millions de dollars.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : D'accord. Alors donc...

M. Gaudreault : Écoutez, les routes Maheux, en Beauce, c'est peut-être comme les routes Tremblay au Saguenay, là. Donc, celle dont parle le député fait partie des plans d'entretien de la route, là. C'est ce qu'on m'indique, il n'y a pas de problème là-dessus.

Mais, d'une manière ou d'une autre, le fond de la question, c'est ce que je voulais dire, c'est que d'abord il y a la question des dépassements de coûts selon Secor-KPMG, qui font en sorte qu'on doit se prendre un temps de recul puis regarder l'ensemble de la planification. Et, deuxièmement, deuxièmement, les contrats qui sont octroyés et les contrats qui sont en cours poursuivront leur cours. Et, troisièmement, bien, on va faire la planification des travaux. Troisièmement, on va... C'est ce qu'on est en train de faire, de faire la planification. Et je veux rassurer le député de Beauce-Sud à l'effet que la route, l'autoroute 73, comme tous les autres projets, sont présentement en train d'être analysés pour la planification que nous allons annoncer prochainement.

• (10 h 20) •

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le ministre. Alors, votre enveloppe de temps est écoulée. S'il y a des choses qui se sont dites avec lesquelles vous n'êtes pas d'accord, vous y reviendrez lorsque je vous donnerai la parole.

Alors, maintenant, je vais du côté du gouvernement. Et, donc, vous avez une enveloppe de temps de 19 minutes, et je suis prête à reconnaître le premier... M. le député de Repentigny.

M. McKay : Merci, Mme la Présidente. Alors, bienvenue au ministre et à toute sa vaste équipe. Vous savez, je constate, d'après les propos, notamment de la porte-parole de l'opposition officielle, que le résultat de la dernière élection n'a pas nécessairement permis de faire avancer tout à fait leur façon de voir les choses. Si le régime libéral a perdu le pouvoir, il y a certains autres qualificatifs que je ne nommerai pas ici qu'ils ne semblent pas avoir perdus parce que, de la façon dont on parle, c'est un peu comme si, dans le fond, la situation que le nouveau gouvernement constate par rapport aux finances publiques puis par rapport à la situation des infrastructures de transport en particulier, c'est comme si c'était normal et comme si c'était la façon, oui, dont on fait les choses. Et, dans le fond, je nouveau ministre est encore nouveau, donc un peu inexpérimenté, puis il va découvrir, avec le temps, que c'est comme ça, puis c'est normal, les dépassements de coûts puis les... c'est normal d'annoncer... Comme si c'était normal d'annoncer des projets avant qu'ils soient ficelés parce qu'ils ont été mentionnés en quelque part, dans un rapport.

Alors, moi, je constate qu'on est passés, là, avec le régime libéral, au syndrome de la pépîne, que Mme Jérôme-Forget déplorait, à un syndrome encore... bien, peut-être plus économique, finalement. On peut faire des grandes économies en appliquant plutôt le syndrome de la photo ou de la coupure de ruban, qui ne coûte pas grand-chose, finalement. Ce sont des opérations de relations publiques. Par contre, là, ça va coûter quelque chose. Ça va coûter quelque chose à beaucoup de Québécoises et de Québécois qui vont être extrêmement... qui vont être déçus d'apprendre que l'ancien gouvernement, dans lequel, dans bien des cas, ils avaient confiance, a... Je ne voudrais pas employer le terme «trahi leurs attentes», là, mais n'a pas livré la marchandise, en tout cas.

Et il y a un cas, moi, qui me chicote en particulier, et il me semble qu'il illustre bien la situation dans laquelle l'ancien régime libéral a fait certaines annonces, et c'est celui du boulevard urbain dans l'emprise de l'autoroute 440, dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal. Donc, on sait que le ministère des Transports avait acquis des terrains, là, pour un éventuel prolongement de l'autoroute 440 entre l'autoroute 13 à Laval puis l'autoroute 40 à Montréal. Et ce prolongement d'autoroute n'est pas prévu à la planification du ministère, mais, par ailleurs, la ville de Montréal, elle, pour soutenir un développement résidentiel dans l'arrondissement Pierrefonds puis la ville de Kirkland, la ville de Montréal, donc, souhaite aménager un boulevard urbain dans l'emprise de l'autoroute 440. Ça fait que ça, c'est entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40, dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal. Comme tous les projets, ça ne fait pas nécessairement l'unanimité, là, je sais qu'il y a beaucoup de préoccupations, de la part, notamment, de la Coalition verte. Mais, bon, c'est la volonté de la ville de Montréal, quand même, de procéder, et je pense qu'on respecte ça, nous, au sein de notre gouvernement.

Pour assurer la fonctionnalité de ce nouveau boulevard là, par contre, la ville de Montréal a besoin d'un échangeur, et un échangeur à la jonction de ce boulevard-là puis de l'autoroute 40. Alors, moi, je voudrais savoir de la part du ministre c'était quoi, historiquement, là, au cours des années antérieures à l'annonce du projet, c'était quoi, la position du ministère des Transports du Québec quant à la participation financière à ce projet de boulevard urbain.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le député de Repentigny. Alors, je cède la parole à M. le ministre en vous rappelant la pertinence d'avoir des questions courtes, des réponses courtes pour qu'on puisse avoir le plus d'information possible. M. le ministre.

M. Gaudreault : Oui. Merci, Mme la Présidente. D'ailleurs, je tiens à saluer mon collègue et ami député de Repentigny. Toujours plaisir de le voir, et de le revoir, et de travailler en collaboration avec lui. On se voit moins souvent, mais on se voit à des endroits inattendus parfois.

Et je voudrais d'abord lui rappeler, je voudrais d'abord lui rappeler... Parce qu'il fait référence à l'histoire des dernières années, je voudrais partir de ce qu'on a retenu dans le jargon de l'Assemblée nationale comme la loi n° 22. Je ne vous parle pas de la loi 22, évidemment, des années 70 sur la langue, je vous parle de la loi n° 22 qui s'appelle...

Des voix : ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : ...il y a trop de bruit. S'il vous plaît! Merci. M. le ministre, poursuivez.

M. Gaudreault : Merci, Mme la Présidente. La loi n° 22 qui a été sanctionnée le 20 juin 2008, qui s'appelle la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant Montréal. C'est un peu la loi, finalement, qui fait suite aux défections, reconstruction des villes, agglomérations, etc.

Et l'article 23 de cette loi dit que «la compétence exclusive de la municipalité centrale sur les voies ainsi déterminées comprend les fonctions relatives — et là je saute quelques alinéas pour aller à l'alinéa 5° — à des travaux visant l'ouverture d'une voie de circulation artérielle, le prolongement ou le développement d'une telle voie, le raccordement de telles voies entre elles ou la normalisation des configurations applicables sur ces voies, dans la mesure où de tels travaux concernent — et là je saute encore quelques alinéas — le boulevard urbain dans l'emprise de l'autoroute 440».

Alors, écoutez, c'est rare qu'on voit — je sais que le député de Repentigny est un député expérimenté — dans des lois des dispositions aussi précises, là, quasiment de nommer l'adresse sur tel boulevard, là. Alors, il est très clairement dit dans cette loi que le boulevard urbain dans l'emprise de la 440 est de compétence exclusive de la ville de Montréal.

Et le ministère des Transports a avisé à plusieurs reprises les villes que le ministère ne peut pas financer le développement d'une artère municipale ou intervenir dans un réseau dont il n'a pas la responsabilité. Et, dans le cas que je viens de vous lire sur la loi n° 22, c'est très, très clair. Il y a même eu des lettres qui ont été envoyées aux maires ou aux employés municipaux, par exemple, dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal pour rappeler cette disposition de la loi. Par exemple, le 30 avril 2012, là, un ingénieur du ministère a très clairement dit que le ministère ne peut financer le développement d'une artère municipale ou intervenir sur un réseau dont il n'a pas la responsabilité. Il revient donc aux autorités municipales de déterminer la priorité de ce projet dans le cadre de leur schéma d'aménagement du territoire.

Alors, c'est vraiment très clair selon la loi n° 22. Mais, emporté probablement par l'enthousiasme dont faisait référence à pleines pages de journaux le député d'Outremont, mon prédécesseur ministre sous l'ancien régime et actuel député de Châteauguay a annoncé au début de la dernière campagne électorale, au tout début de la dernière campagne électorale, les travaux, selon le ministère des Transports, qui devraient commencer en 2014 sur l'emprise de l'autoroute 440. Allez-y.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, merci beaucoup, M. le ministre. M. le député de Repentigny.
• (10 h 30) •

M. McKay : Oui, merci. Bien, effectivement, ça semble assez fantastique. Moi, comme député, je pense, ça fait partie de notre travail presque de tous les jours de faire changer des ministères d'idée pour... des ministères ou, en fait, les ministres, là, qui, eux, ensuite... Enfin, il y a toute la chaîne dite de commandement. Mais, au départ, c'est sûr qu'on peut vouloir changer d'idée. Alors, moi, je me dis, quand je regarde ce projet-là, qu'on ait voulu changer d'idée par rapport à la participation financière à ce projet-là, soit, peut-être que les députés dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal ont fait des représentations au ministre.

Mais, par contre, quand je constate que la loi n° 22, en 2008 — donc, ça, la députée de Lavolette ou les autres députés de l'opposition officielle ne pourront pas dire que c'était à l'époque d'un gouvernement du Parti québécois — la loi, spécifiquement, dit au chapitre II, article 23, que l'emprise de la 440 est de compétence exclusive de la ville de Montréal, puis, malgré la loi adoptée par leur gouvernement, ce régime-là décide d'annoncer, par hasard la veille de l'élection, qu'il va participer financièrement au boulevard urbain, alors, moi, je me demande... Donc, la prochaine étape, là, comme on voit le contexte se dérouler, la prochaine étape, bien, on pourrait se demander... Bon, ils ont fait ça malgré la position du ministère, malgré la loi n° 22 qu'ils ont adoptée. Au moins, est-ce qu'ils avaient prévu de l'argent pour réaliser ce projet-là?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le député de Repentigny. M. le ministre.

M. Gaudreault : Oui. Bien là, écoutez, on est dans un scénario qui est encore pire que les autres que je dénonçais tout à l'heure parce que, là, il n'a même pas été inscrit dans le PQI. Ça fait qu'ils n'ont pas pu le sortir.

Une voix : ...

M. Gaudreault : Le Plan québécois des infrastructures. Alors, le projet de l'emprise sur l'autoroute 440 n'a même pas été inscrit dans le PQI. Alors, il ne pouvait pas être sorti. Je veux dire, en plus de contrevenir à la loi n° 22, le projet de l'emprise du boulevard urbain sur la 440 n'a pas été inscrit au PQI. Alors, c'est vraiment de l'enthousiasme électoraliste, préélectoral de l'ancien régime dans ce cas-là, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. Est-ce que vous avez terminé, M. le député de Repentigny?

M. McKay : Non. Je trouve que c'est un sujet passionnant.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Non? Allez-y, poursuivez, poursuivez.

M. McKay : Puis je pense qu'on ne l'a pas encore fouillé au complet. Vous avez mentionné l'annonce publique de la participation du ministère des Transports, donc, à l'encontre de la loi que le gouvernement avait adoptée. Tout à l'heure, j'étais un peu surpris d'entendre le député de Beauce-Sud qui parlait concernant l'autoroute 73, que l'Assemblée nationale avait adopté un tracé. Alors, je suis un peu surpris, mais je constate que, dans la loi n° 22, effectivement, on est assez spécifique pour mentionner que la 440, ça ne fait pas partie de l'emprise du gouvernement du Québec puis du MTQ, puis donc... Mais parlez-moi donc de cette annonce publique là qui a été faite où on a annoncé que le ministère des Transports du Québec, là, malgré la loi, malgré que ce n'était pas inscrit au programme d'immobilisations, qu'on allait aller de l'avant avec ça.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, M. le ministre.

M. Gaudreault : Bien, écoutez, peut-être que vous avez vu hier dans le reportage à Radio-Canada, d'ailleurs, que j'ai revu encore ce matin, il y a la mairesse de Pierrefonds-Roxboro, qui, elle-même, était présente à cette annonce-là et qui déplore, qui dénonce le fait qu'aujourd'hui elle apprend que, finalement, ça n'a jamais été budgété. Et là on ne remonte pas à Mathusalem, là, on remonte au 31 juillet dernier.

D'ailleurs, je voudrais peut-être déposer même cette photo de l'annonce avec mon prédécesseur qui annonce l'emprise sur le boulevard urbain sans que ce soit planifié, sans que ce soit budgété, accompagné de la députée de Nelligan et du député de Robert-Baldwin. Et il s'adonne que mon prédécesseur, qui n'avait pas, justement, planifié ou budgété le boulevard urbain sur l'emprise de la 440, bien, mon prédécesseur, qui n'avait pas budgété ça, est appuyé par la députée de Laviolette dans l'actuelle course au leadership. Alors, je ne sais pas si elle va peut-être pouvoir le convaincre de travailler différemment comme éventuel chef du Parti libéral. Ou peut-être que ça va la changer d'idée par rapport à ses allégeances au niveau du leadership. Mais c'est sûrement inquiétant de voir que l'ancienne ministre des Transports appuie son successeur au ministère des Transports qui n'a pas budgété une annonce aussi importante que celle-là et qui créait de l'espoir dans le milieu, même si la loi, au fond, empêchait de faire cette annonce-là.

Une voix : ...

M. Gaudreault : Oui. Allez-y.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Vous pouvez toujours le transmettre à la présidence, on va regarder, parce que les photos...

M. Gaudreault : Oui, pour faire circuler peut-être.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Poursuivez, M. le ministre, et complétez votre réponse, s'il vous plaît.

M. McKay : Oui? Parce que j'ai encore des questions là-dessus.

M. Gaudreault : Allez-y.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors donc, M. le député de Repentigny.

M. McKay : Oui. Bien, vous savez comment je suis préoccupé par les questions de développement durable. C'est sûr que, dans le domaine du transport, il y a un lien assez... pas assez étroit, très étroit, mais il y a aussi toute la question de bien utiliser les infrastructures dont nous disposons déjà. Alors, je me demande, là, vu qu'on parle de construire un nouvel échangeur, est-ce que ça implique d'utiliser ou de détruire des structures qui sont là puis qui sont toujours viables?

M. Gaudreault : Bien, écoutez, sur la question de l'échangeur, c'est quand même assez étonnant parce qu'on retrouve des notes de l'annonce sur l'emprise de l'autoroute 440 qui démontrent que le ministre a dit — mon prédécesseur — qu'une évaluation technique pour l'aménagement d'un échangeur nécessaire au projet soit réalisée à l'intérieur d'un délai de deux semaines. Imaginez, c'est en plein été, c'est complètement irréaliste. Et, à la suite de cette annonce-là, d'ailleurs, il y a eu des articles dans les journaux. Et, pour vous montrer comment, finalement, il y avait de l'enthousiasme dans l'ancien régime et qu'on jouait sur les mots, d'une certaine manière, même en allant à l'encontre

d'un budget ou de sommes qui n'étaient pas budgétées ou à l'encontre de ce qui était prescrit par la loi n° 22, l'article *Les travaux devraient commencer en septembre 2014*, écrit par Benoît Philie, publié le 3 août 2012 dans *Vos nouvelles — Cité Nouvelles*, je le cite : «La rumeur d'un scrutin provincial prévu pour le 4 septembre était toujours dans l'air au moment de la conférence de presse. "Qui a parlé d'élections?", ont blagué [le ministre et la députée de Nelligan] en entrevue avec les journalistes.» Alors, on voyait bien qu'ils s'amusaient un peu avec cette rumeur d'élection, mais qu'ils s'enthousiasmaient visiblement, aux dires du député d'Outremont, par des annonces qui étaient sous-budgétées, avec des études techniques pour faire des échangeurs en deux semaines, ce qui est... Moi, je vous le dis, là, je n'en reviens pas, Mme la Présidente et M. le député, je suis estomaqué à chaque jour de ce type de découverte.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Très bien. Alors, il reste une minute.

M. McKay : Oui. Bien, en fait, c'est parce que je parlais des structures parce que je pense qu'il y avait eu une réfection majeure déjà en 2008 sur les structures Sainte-Marie. Donc, je voulais juste confirmer, là, si, effectivement, il s'agissait, avec ce projet-là qui a... Bon, ça va contre la loi, il n'y avait pas d'argent, etc. Mais, si ça s'était fait, est-ce que ça n'aurait pas amené la destruction de structures qui avaient pourtant fait l'objet de réfections majeures en 2008? Puis, au-delà de ça, est-ce qu'il y a quand même un bénéfice pour le réseau du ministère des Transports du Québec? Puis, finalement, bien, c'est quoi, l'avenir de ce projet-là? Je pense que...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : 10 secondes.

M. Gaudreault : Oui. Bien, effectivement, le projet, si on prend le projet qui a été annoncé par mon prédécesseur, impliquerait une démolition des structures Sainte-Marie, qui ont fait elles-mêmes l'objet d'une réfection majeure en 2008.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. Votre temps est écoulé. Merci beaucoup. Alors, on va aller à Mme la députée de Gouin. Vous avez 19 minutes. Ça comprend les questions et les réponses. Vous procédez, s'il vous plaît.
• (10 h 40) •

Mme David : Merci, Mme la Présidente. Alors, moi, je vais parler d'un sujet très différent, mais qui est, je pense, tout aussi important, je vais parler de transport adapté. J'aimerais rappeler deux choses à M. le ministre. En 1996, un gouvernement précédent du Parti québécois a voulu atteindre l'équilibre budgétaire à tout prix et très rapidement. J'ai participé, à cette époque, à un sommet sur l'économie et l'emploi, exigeant tout simplement une clause d'appauvrissement zéro, c'est-à-dire que, dans les décisions que ce gouvernement devait prendre pour arriver à l'équilibre budgétaire, il ne devait pas appauvrir les plus pauvres, ce qui était, me semble-t-il, quelque chose d'assez élémentaire et fondamental.

Je voudrais rappeler aussi qu'avant-hier, M. le ministre, faisant référence à mes préoccupations sociales, qu'il estimait justifiées, m'a dit : Dans mon ministère, malheureusement, je devrai faire certaines coupures, mais vous comprenez que je veux protéger des réalisations sociales importantes, comme, par exemple, la construction de logements sociaux. Je comprends, mais alors moi, je vais lui parler des populations parmi les plus vulnérables au Québec, c'est-à-dire les personnes à mobilité réduite.

On a reçu la semaine dernière — j'ai reçu — une copie d'une lettre qui a été transmise au ministre de la part de la COPHAN, la Fédération des organismes de personnes handicapées, et, dans cette lettre, les représentantes et représentants font part des conséquences très graves qu'auront les compressions dans le soutien financier au transport adapté au Québec. J'ai, d'ailleurs, abordé cette question très rapidement dès le dépôt des crédits au mois de décembre. Il y a eu pas mal de réactions, des appels à mon bureau de circonscription. Bref, il y a des gens en ce moment qui sont réellement inquiets. Si on réfère au cahier des crédits des ministères et organismes, il est clair que les compressions sont majeures et franchement étonnantes, et je suggère que tout le monde, si vous ne me croyez pas, aille voir à la page 189 du cahier des crédits, déposé, je crois, le 6 décembre. C'est bien ça?

Une voix : ...

Mme David : Enfin, bon, la date n'est pas importante, mais c'était l'automne dernier.

Il y a deux volets dans ce qu'on appelle le transport adapté : l'aide du gouvernement du Québec aux transporteurs et l'aide à l'adaptation des véhicules — par exemple, taxis, petits autocars — pour personnes handicapées. Au niveau du programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, coupe : 14 % du budget. Programme d'aide à l'adaptation des véhicules, coupe : 12 % du budget. On va parler, dans un premier lieu — j'aurai donc deux questions, pas plus — de l'aide au transport adapté.

Effectivement, la question est complexe. Alors, on va, au moins, essayer de s'entendre sur les chiffres. Après discussion avec la COPHAN, ce qu'on comprend, c'est que depuis 2002, pour l'aide au transport adapté, le ministère des Transports a financé les hausses d'achalandage et les hausses de coûts de système. Mais, cette fois-ci, à cause des coupes annoncées, les sociétés de transport municipales vont se retrouver à assumer seules les hausses de coûts et les hausses d'achalandage. Pour les grandes sociétés de transport, c'est peut-être envisageable, mais on sait que déjà, dans la moitié des villes, il n'y a pas de service sept jours sur sept pour les personnes à mobilité réduite.

Je souligne aussi quelques chiffres. Si on regarde dans les crédits de plusieurs années, en 2010-2011, l'aide au transport adapté était de 95 millions; 2011-2012, 98 millions; 2012-2013, 87 millions; et ce qui est annoncé pour 2013-2014, 75 millions.

La question que je pose au ministre, c'est : Est-ce que le gouvernement du Québec est en train de pelleter le financement du transport adapté vers les villes, vers les municipalités et leurs sociétés de transport, sachant que la majorité d'entre elles ne pourront pas l'assumer?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, Mme la députée de Gouin. M. le ministre.

M. Gaudreault : Oui. Je veux remercier également la députée de Gouin pour sa question. Et ça permettra peut-être, en même temps, de clarifier un certain nombre de choses que j'ai eu l'occasion de faire dans un communiqué de presse, d'ailleurs, peut-être, que la députée n'a pas vu passer, là, le 21 décembre dernier, que je pourrai déposer aussi si ça peut éclairer l'ensemble des parlementaires et, notamment, la députée de Gouin.

Je veux être très, très, très clair, Mme la Présidente, notre gouvernement a reconduit pour 2013 le programme d'aide gouvernementale au transport adapté pour les personnes handicapées. On a reconduit pour 2013 ce programme. On va affecter pour l'année 2013-2014 les mêmes sommes que celles de l'année passée. Alors, ça, il faut que ce soit très, très clair.

Et, vous savez, le ministère des Transports a subi des compressions comme tous les autres ministères. Mais, en ce qui concerne le programme pour les transports adaptés pour les personnes handicapées, nous avons maintenu le même montant que les autres années, donc il n'y a pas de coupures pour le programme de transport adapté pour les personnes handicapées. La donnée à laquelle fait référence la députée de Gouin, qui est de 12 314 000 \$, à peu près, là, 12 315 000 \$, c'est que nous travaillons sur deux années financières. Les années fiscales des municipalités sont du 1er janvier au 31 décembre, alors que l'année du gouvernement — fiscale — est du 1er avril au 31 mars. Alors, nous déplaçons la somme restante dans l'année suivante, si on veut, pour être capables de couvrir l'ensemble des mêmes montants que les autres années. Alors, ce qu'il faut très bien comprendre, là, c'est que, malgré l'effort financier qui est demandé au ministère des Transports, on a protégé — pour moi, c'était très important — on a protégé les sommes versées au transport adapté pour personnes handicapées, et ça, c'est très clair.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Mme la députée de Gouin.

Mme David : Bien, écoutez, M. le ministre... Pardon, excusez-moi. Mme la Présidente, je voudrais, à ce moment-là, demander des explications complémentaires à M. le ministre. Donc, je reviens au document *Crédits des ministères et organismes*, page 189, et je lis quand même en toutes lettres : Transport en commun, transport adapté aux personnes handicapées, 2013-2014, 74 592 000 \$, par rapport à 2012-2013, 86 907 000 \$. Et on ne peut pas me répondre que... Parce que je savais cette chose, là, que les années financières des villes ne sont pas les mêmes que celles du gouvernement du Québec, j'étais au courant de ça. Mais je rappelle quand même que, si je compare ce, à peu près, 75 millions aux montants qui ont été donnés les années précédentes dans le même contexte d'années financières, on passe de 95 millions en 2010-2011 à 75 millions pour 2013-2014. J'aimerais simplement comprendre ça.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, M. le ministre, c'est une question précise.

M. Gaudreault : Oui. Bien, écoutez, Mme la Présidente, je répète ce que je disais tout à l'heure, c'est que les années civiles des municipalités ne sont pas les mêmes que les années du gouvernement. Alors, il faut... Et ce n'est pas la première année que le ministère des Transports fait ça, ça a déjà été fait par le passé. Alors, c'est un transfert de l'écart, si on veut, de l'année d'avant, là, qui est fait aux municipalités. Alors, il faut être très clair, là, les groupes qui font du transport adapté pour les personnes handicapées vont recevoir les mêmes sommes qu'ils recevaient l'année précédente. Alors, on a gelé, si on veut, le même montant que l'année précédente, mais on joue... Je n'aime pas l'expression «jouer», là, mais on utilise deux années pour transférer les sommes. Mais au net, pour l'organisme qui fait du transport adapté pour les personnes handicapées, il va recevoir la même somme que l'année passée par rapport à cette année. Cette année, il va recevoir la même somme que l'année passée.

Alors, je ne sais pas, je ne peux pas être plus clair que ça, là, c'est comme ça qu'on peut l'expliquer. Et ce qu'il faut surtout comprendre au-delà des explications comptables ou techniques, c'est que — puis ça fait plusieurs fois que je le dis, là, comme ministre et je le répète — chaque organisme pourra recevoir le même montant ou recevra le même montant qu'il recevait dans les années précédentes. Alors, c'est une question de deux années financières qui sont différentes entre les municipalités et celle du gouvernement. Alors, c'est parce qu'il y a comme un jeu, là, sur quelques mois qui fait qu'il y a un transfert de budgets, et on est ainsi capables de couvrir les mêmes sommes.

• (10 h 50) •

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : D'accord. Mme la députée de Gouin.

Mme David : Merci. Donc, si je comprends bien, et sachant que, pour 2012-2013, c'est 87 millions qui avaient budgétés par l'ancien gouvernement, je comprends des propos de M. le ministre que ce sera encore 87 millions.

M. Gaudreault : C'est ça. En fait, Mme la Présidente, le 75 millions, là... 64,5 millions, là, c'est comme le 9/12 de la subvention qui est versée au transport adapté. C'est le 9/12 de la subvention. Alors, c'est sûr que ça a l'air plus petit que ce qu'on donne au global dans une année civile qui correspond aux années financières de la municipalité. C'est neuf mois sur 12 parce qu'on est sur deux années. Alors, il faudrait peut-être adopter une loi pour que tout le monde ait la même année financière, puis ça serait plus clair, mais ce n'est pas ça qu'on a.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Mais, en indiquant le chiffre, donc je crois que Mme la députée de Gouin est rassurée, mais elle avait une autre question. Allez-y, Mme la députée.

Mme David : Combien me reste-t-il de temps, s'il vous plaît?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Il vous reste presque huit minutes.

Mme David : Parfait. Donc, je suis heureuse d'apprendre que les groupes, très inquiets malgré votre communiqué de décembre — parce qu'ils continuent de vous écrire et de nous écrire — savent que, pour la prochaine année financière, ils pourront compter exactement sur les mêmes budgets. On s'entend, cela dit, que vous ne couvrez pas, ce faisant, les hausses d'achalandage, qui sont à peu près de 5 % par année. Mais, enfin, disons qu'au moins le montant sera le même.

Mais j'ai une autre question — je ne devrais pas fermer mon livre — et je veux vous parler de l'aide à l'adaptation des véhicules pour personnes handicapées. Alors là, encore là, je ne sais pas si vous me ferez la même réponse, mais, dans les crédits déposés, il y a aussi une coupure, une coupure de 12 %. En fait, d'à peu près 800 000 \$. C'est important, cette aide-là à l'adaptation des véhicules, souvent des taxis qui suppléent au manque de transport par le transport en commun, par les autocars, là, dans les villes, mais aussi des autocars qui font des déplacements à travers le Québec.

Déjà, à Québec, on nous signale qu'il y a 48 heures d'attente si on veut réserver un transport collectif par taxi. Donc, on ne peut pas aller en bas de ça, c'est extrêmement important. Il y a même des groupes qui sont inquiets de la non-reconduction du programme le 1er avril. Alors, il faut, premièrement, je pense, les rassurer là-dessus. Et, deuxièmement, espérant vraiment que ce programme sera reconduit le 1er avril, sera-t-il coupé de 12 %?

M. Gaudreault : Il me reste combien de temps, Mme la Présidente? Parce que je veux être sûr de pouvoir bien répondre à ça à la députée.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, il vous reste presque six minutes.

M. Gaudreault : Six minutes?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Oui, dans l'échange. Questions et réponses, pas juste pour vous, mais pour Mme la députée de Gouin aussi.

M. Gaudreault : Oui, oui, je le sais. Non, non, je suis très conscient de ça, Mme la Présidente.

Bon, d'abord, peut-être juste pour boucler la boucle sur les programmes pour les transports adaptés de tout à l'heure, là, je veux dire à la députée de Gouin que nous, de notre côté, on a fait des démarches auprès des associations de transport adapté — juste pour boucler sur le premier sujet, là — et on leur a expliqué ce transfert sur les deux années. Et, nous, les réactions qu'on a, c'est qu'ils sont satisfaits de ces explications-là. C'est sûr qu'il pourrait y avoir plus de sommes, tout le monde en serait content, là, mais, sur les explications, ils sont satisfaits des explications puis ils comprennent la question des deux années. Bon.

Sur la question, maintenant, de l'aide à l'adaptation des véhicules pour personnes handicapées, c'est un programme très important, il y a plusieurs questions qui se posent sur ce programme-là. Ce que je veux dire, c'est que la somme que nous avons dédiée cette année, de 8,5 millions, est conforme à la dépense de cette année. Alors, autrement dit, l'année passée, c'est comme s'il avait été budgété plus, puis on a dépensé moins. Ça fait que, pour être capables d'arriver à nos cibles, on s'est collés sur la dépense prévue, si on veut, dans ce budget-là. Donc, on sait que, grosso modo, on s'attend à 8,4, 8,5 millions de dépenses pour l'aide à l'adaptation des véhicules pour personnes handicapées. J'en signe souvent de ces lettres-là, là, puis on sait qu'on est dans ces eaux-là. Alors, pour le budget de l'année prochaine, on s'est collés à ce qu'on pense dépenser pour cette année. Comme ça, on est à peu près dans les mêmes critères ou dans les mêmes montants.

Cependant, moi, ce qui me questionne davantage — et je peux vous dire qu'on travaille là-dessus très fort — c'est effectivement pour la reconduction du programme à partir du 1er avril. Donc, ça, on est présentement en démarche pour s'assurer que tout le programme pourra être reconduit. En collaboration avec le Fonds vert, etc., on est en train de travailler là-dessus. Mais, plus globalement, O.K., j'y vais du plus petit au plus grand, là, en vous donnant... mais, plus globalement, moi, ce qui me préoccupe... Et vous savez que j'ai lancé tout le débat puis la réflexion autour d'une politique de transport intégré, de mobilité durable, et je veux qu'on aborde toutes ces questions-là, de soutien au transport adapté, de soutien aux personnes handicapées, à l'intérieur d'une politique intégrée des transports. Ça veut dire que, pour la prochaine année, oui, on va répondre aux besoins financiers, là, mais je veux qu'on pose ces questions-là plus largement.

Et moi, je suis même ouvert, comme ministre des Affaires municipales, à regarder également... Parce que vous savez que l'adaptation des véhicules, c'est souvent dans des milieux ruraux pour que les personnes handicapées puissent partir de leur village pour des soins, par exemple, dans un hôpital dans une ville centre un peu plus loin. Alors, ça interpelle l'occupation du territoire, et là on voit justement un bel exemple de la convergence entre les affaires municipales, l'occupation du territoire et les transports. C'est un exemple très concret de cette vision qu'a eue la première ministre en nommant une même personne aux deux ministères. Alors, c'est dans ce sens-là qu'on pense qu'on peut travailler, entre autres, dans un exemple comme celui-là.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. Il vous reste presque deux minutes, Mme la députée de Gouin. Vous avez encore une question?

Mme David : Merci, Mme la Présidente. Je veux donc m'assurer d'avoir bien compris le programme...

Une voix : ...

Mme David : Bien, sur la vision à long terme, il n'y a pas de problème. Mais, pour l'aide à l'adaptation des véhicules pour personnes handicapées, le programme est reconduit au 1er avril?

M. Gaudreault : Bien, le programme, le programme, oui, c'est-à-dire qu'on a des sommes pour la prochaine année.

Mme David : Donc, la réponse est oui.

M. Gaudreault : Oui.

Mme David : Il y a des gens qui nous écoutent, M. le ministre.

M. Gaudreault : Oui, oui, c'est pour toute l'année. Mais ma préoccupation, c'est sur le long terme.

Mme David : Je veux souligner à M. le ministre qu'il y a des gens qui nous écoutent, et c'est très important.

M. Gaudreault : Oui, vous avez raison.

Mme David : Alors, sur le long terme, bien sûr, toutes ces choses-là peuvent être regardées, mais je pense qu'il y avait des gens qui étaient inquiets au niveau de la reconduction à court terme. Donc, je comprends que la réponse du ministre, c'est oui.

Mais je comprends aussi que la réponse du ministre, c'est : Oui, mais on va geler les montants. Dans la mesure où 8,5 millions ont été dépensés en 2012-2013, alors on gèle plutôt que d'augmenter, alors qu'on sait qu'il y a des hausses d'achalandage. Peut-être qu'en 2012-2013 la quantité de demandes qui sont venues pour une aide au transport adapté a finalement... Bon, ça s'est conclu par des dépenses de 8,5 millions, mais, franchement, à mon avis, ce n'est pas une raison de diminuer le montant global qui avait été prévu de 12 % pour deux raisons. Il y a nécessairement des hausses d'achalandage de 5 % par année, on le sait, donc des hausses de coûts. Donc, en fait, je ne sais pas comment le ministre résout ce genre de quadrature du cercle. Et, deuxièmement, ma foi, s'il est absolument convaincu que, pour l'année 2013-2014, il n'y aura pas plus de demandes pour adaptation de véhicules et qu'il y a un 800 000 \$ de disponible, bien, qu'il le mette dans le premier volet, qui est celui de l'aide au transport adapté dans les villes. Avec tout ce qu'on vient de dire, avec le fait que la moitié des villes n'offrent pas de transport adapté sept jours sur sept, il me semble que ça n'est pas le moment de réduire les budgets alloués, dans le fond, en bout de ligne, là, aux personnes handicapées.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : M. le ministre, pour une fraction de seconde.

M. Gaudreault : ...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : C'est déjà terminé. C'est déjà terminé. Désolée, mais on va vous donner la chance. Avec les prochaines questions, peut-être vous pouvez introduire votre réponse.

Alors, je vais du côté du gouvernement précisément et je reconnais Mme la députée Mirabel.

• (11 heures) •

Mme Beaudoin : Merci, Mme la Présidente. À mon tour, j'aimerais saluer M. le ministre ainsi que toute son équipe et mes collègues députés de l'Assemblée nationale.

Je vais vous parler de l'autoroute 410. C'est une autoroute très importante. On sait que l'ancien premier ministre était le député de cet endroit, et ça, ça concerne le contournement de Lennoxville. Alors, je vais vous faire une brève mise en situation pour les fins de l'enregistrement, pour que les gens comprennent très bien où se situe cette autoroute. À l'heure actuelle, la périphérie sud de Sherbrooke, plus particulièrement le centre-ville de l'arrondissement de Lennoxville, connaît des problèmes de sécurité, de déplacement et de fluidité entre la fin de l'autoroute 410 actuelle à l'ouest et la route 108 à l'est. Alors, pour y remédier, la construction d'une voie de contournement au sud de la ville de Sherbrooke et qui consiste à prolonger l'autoroute 410 actuelle jusqu'à la route 108 à l'est de Lennoxville, ça s'avère nécessaire.

Alors, pourquoi on a fait ce projet-là, M. le ministre? C'était tout simplement pour désengorger le centre-ville de Lennoxville et aussi pour construire un lien périurbain au sud de Sherbrooke. Alors, ce projet se divise en deux volets. On a le volet 1, tronçon allant du boulevard Université jusqu'à la route 108-143, à Lennoxville. Et nous avons également le volet 2, le tronçon allant de la route 108-143, à Lennoxville, jusqu'à la route 108, à l'est, en façade avec la ferme expérimentale fédérale. Ce projet, d'une longueur de 12 kilomètres, est estimé à 250 millions pour les volets 1 et 2.

L'échéancier initial prévoyait la fin des travaux du volet 1 à l'été 2013. Or, lorsque nous avons pris le pouvoir, nous avons remarqué que les sommes budgétées, soit 15 millions pour les trois prochaines années, ne permettaient pas de finir les travaux avant décembre 2015. Et c'est encore pire pour le volet 2, puisqu'on ne connaît pas du tout l'échéancier. L'échéancier, en principe, nous indiquait 2015.

Alors, ma question, M. le ministre, est très simple, là. La population de Sherbrooke s'attendait, évidemment, à pouvoir utiliser ce contournement fin 2015, d'autant plus que les gens sont au courant qu'ils vont accueillir les

Jeux du Canada à cet endroit, et on l'a appris — d'ailleurs, par le député de Saint-François — que ça ne serait pas le cas. Alors, depuis quand le ministre des Transports est au courant de la situation?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, M. le ministre.

M. Gaudreault : Oui. Alors, Mme la Présidente, la députée de Mirabel a fait une intervention très pertinente parce qu'elle énonce un problème très important, une autre illustration, en fait, de l'improvisation, du bar ouvert chez l'ancien régime. Et je peux affirmer à la députée que mon prédécesseur savait depuis décembre 2011 que les échéanciers avaient changé pour la 410. Pourquoi? Parce que je l'ai déposé tout à l'heure, d'entrée de jeu, dans mes remarques préliminaires, j'ai déposé un document dans lequel cela apparaît, et c'est décembre 2011. Mais, évidemment, en prévision... Parce que, déjà, il faut se rappeler qu'en décembre 2011, on était déjà dans des rumeurs pré-électorales. Parce que vous savez que l'ancien régime s'est toujours opposé à des élections à date fixe, parce qu'il aimait bien pouvoir profiter d'embellies dans les sondages, et, déjà, en décembre 2011, on était dans ces rumeurs-là. Donc, il a toujours navigué là-dessus, et l'ancien régime n'a jamais informé les gens de Sherbrooke, qui sont en préparation pour accueillir les Jeux du Canada, effectivement, que l'échéancier allait... et avait changé, de sorte que, comme la députée le disait de façon tout à fait juste, le volet 1 de ce projet, du contournement de Lennoxville, par rapport à son échéancier initial de 2013, a été retardé en 2015. Alors, ça change la dynamique, là, ça change la dynamique.

Et, pour le volet 2, bien là, écoutez, on n'en parle même pas parce qu'il n'était pas budgété. Et l'ancien régime savait cela. Alors, c'est une preuve de plus d'une irresponsabilité du gouvernement précédent, qui fait des annonces, qui est au courant de choses et qui ne le dit pas aux populations concernées. Alors, c'est pour ça que j'insiste... Vous allez me trouver fatigant, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Pas du tout, M. le ministre...

M. Gaudreault : O.K. Ça me rassure.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : D'autant plus que vous êtes un jeune ministre. Alors, vous ne pouvez pas être fatigant.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Gaudreault : Et un ministre jeune. Alors, vous allez me trouver fatigant, mais je vais répéter constamment ce mantra : Contrairement à l'ancien régime, on va dire ce qu'on fait puis on va faire ce qu'on dit. Alors, comme ça, les gens des populations concernées ne seront pas tenus dans l'ignorance ou dans de fausses informations, comme le faisait l'ancien gouvernement. Pour nous, ça, ça nous apparaît absolument fondamental. Et le cas énoncé par la députée de Mirabel concernant le contournement de Lennoxville avec l'autoroute 410 est tout à fait frappant à cet égard.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Mirabel.

Mme Beaudoin : Alors, M. le ministre, en fin de compte, là, pour que ça soit clair pour les fins de l'enregistrement, quelles sont les vraies causes du report de l'échéancier?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : M. le ministre.

M. Gaudreault : Bien, écoutez, c'est bien simple, là, c'est que les sommes n'étaient pas budgétées, les sommes n'étaient pas prévues. Et on a souvent, dans ce type de travaux, d'autres projets ou d'autres planifications qui sont à faire ou des changements qui sont à faire, et l'échéancier se retrouve ainsi modifié.

Mais moi, je pense que ce qui compte, là, c'est qu'à partir du moment où le ministre sait qu'on n'est pas capable de respecter l'échéancier initial il faut arrêter de faire croire comme si on allait le respecter. Exactement. Alors, il faut informer la population, et ce qui n'a pas été fait dans ce cas-là. Vous savez, moi, je pense que ce qui compte, là, pour les gens de Sherbrooke ou les gens qui sont concernés par l'autoroute 410... En fait, tous les Québécois sont concernés par l'autoroute 410 parce qu'elle n'est pas réservée exclusivement aux gens de Sherbrooke, mais c'est sûr que ça les concerne plus parce qu'ils sont à côté.

Mais c'est que nous, on a la volonté de terminer cette autoroute... Un peu comme je le disais tout à l'heure pour la 73, dans le cas de notre collègue de Beauce-Sud, nous avons la volonté de terminer l'autoroute 410, le contournement de Lennoxville, mais je suis obligé de vous dire que, comme les autres projets — puis, là-dessus, je suis cohérent — nous tenons compte du rapport Secor-KPMG, nous tenons compte des contrats qui sont déjà engagés, que nous devons respecter, et nous allons faire une planification des projets en fonction de la sécurité, du maintien des chaussées, etc., des projets de développement également qui sont importants, et nous allons annoncer prochainement les résultats de cette planification.

Mais ce qu'on va annoncer, là, contrairement à l'ancien régime, bien, on va le faire. Puis ce qu'on va faire, bien, on va l'avoir annoncé. Alors, pour moi, là, c'est le mot d'ordre que j'ai envoyé aux gens du ministère dès mon arrivée, puis on fonctionne comme ça maintenant. Alors, c'est un genre de désormais à la Paul Sauvé, là, au ministère des Transports, désormais on fait ce qu'on dit puis on dit ce qu'on fait. Alors, c'est comme ça qu'on se gouverne à partir de maintenant, et on change les choses par rapport à l'ancien régime. Alors, pour moi, c'est fondamental puis c'est une question d'intégrité, de transparence face à la population.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le ministre. Alors, Mme la députée de Mirabel, il vous reste 10 minutes.

Mme Beaudoin : Alors, M. le ministre, je suis d'accord avec vous pour dire que cette autoroute concerne tous les Québécois et les Québécoises, pas simplement les gens de la région de Sherbrooke. Alors, vous avez parlé de prévisions budgétaires. J'aimerais vous entendre sur ce point, à savoir si on va finaliser ce contournement, parce que les gens sont un peu inquiets, là. On parle des Jeux du Canada, alors j'aimerais avoir un petit peu plus d'explications concernant l'avenir par rapport à tout ça.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : M. le ministre.

• (11 h 10) •

M. Gaudreault : Oui. Alors, effectivement, vous savez que les Jeux du Canada, Mme la Présidente, sont prévus pour l'été de 2013, alors cet été, dans la région de Sherbrooke. Sûrement que les gens de Sherbrooke sont très enthousiastes à cette idée et à ce projet, mais, considérant l'échéancier qui est repoussé pour l'autoroute 410, considérant également que le Parti libéral, qui était au gouvernement précédemment, savait depuis décembre 2011 que ces travaux ne pouvaient être terminés mais qu'il n'en a pas informé la population... Et là, vous savez, il y a une contradiction, hein, parce que mon prédécesseur affirmait que l'autoroute serait prête pour les Jeux du Canada. Il l'a dit en 2012, encore une fois dans l'enthousiasme, là, et dans la préparation de l'élection. Au mois de mai dernier, il a affirmé que l'autoroute 410 serait prête pour les Jeux du Canada, alors qu'une porte-parole du ministère, elle, était plutôt d'avis contraire. Mais le ministre allait en contradiction des propres propos de son ministère.

Et, vous savez, présentement, l'échéancier est prévu jusqu'en 2015. Alors, malheureusement il n'y aura pas de concordance, là, avec les Jeux du Canada. Je pense, l'idéal, ça aurait été de pouvoir faire arriver l'autoroute, là, pour avoir accès au site des jeux. Mais, écoutez, le ministre précédent n'a pas voulu dire la réalité des choses aux gens de Lennoxville, aux gens de Sherbrooke, aux gens du Québec sur cette infrastructure majeure, puis on se retrouve dans une situation aujourd'hui où on est obligés d'essayer de remettre la pâte à dents dans le tube, là, mais ce n'est pas facile. Ce n'est pas facile. Puis ça, c'est un cas qu'on a, mais il y en a d'autres, hein? On en a parlé tout à l'heure avec le collègue de Repentigny pour l'emprise de la 440, on peut parler de la 19, on peut parler de plein d'autres autoroutes ou de chantiers comme ça qui sont dans des situations où on a retiré du PQI... où on est arrivé avec des délais supplémentaires, qui fait en sorte qu'on n'est pas capable de livrer la marchandise, malheureusement, contrairement à ce qui a été annoncé par nos prédécesseurs.

Et, vous savez, moi, je comprends la population, là. Puis tantôt, avec la députée de Gouin, c'est un bel exemple quand elle nous disait qu'il y a des gens qui nous écoutaient parce qu'ils sont inquiets pour les subventions pour le transport adapté parce que, quand c'est le ministre qui parle... Puis ce n'est pas à cause c'est moi, là, mais, quand un ministre parle — au sens large — bien, les gens prennent ça pour acquis, puis c'est normal, parce que c'est le ministre qui parle au nom du gouvernement, c'est comme l'État qui parle. Mais là on est face à une situation où le ministre parlait, mais il ne disait pas, sous l'ancien régime, il ne disait pas la réalité. Alors là, on se retrouve dans d'autres situations où on est obligés d'essayer de remettre la pâte à dents dans le tube. Mais on va se gouverner en conséquence. C'est sûr qu'il y a une période d'adaptation où on est arrivés, puis on est en train de faire ce ménage-là. Alors, voilà, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. Mme la députée de Mirabel.

Mme Beaudoin : Merci, Mme la Présidente. D'ailleurs, M. le ministre, il y avait un article dans le journal *La Tribune* le 24 mai 2012, et on l'intitulait *L'autoroute 410 ratera les Jeux du Canada*. On disait, et je cite : «La région ne doit pas tenir pour acquis qu'elle transportera des athlètes et accueillera leur parenté à l'été 2013 par la nouvelle voie rapide qui contournera Sherbrooke par le sud.» Alors, je pense que vous avez très bien expliqué les raisons de ce retard et de ce qui s'est passé durant le règne libéral.

Je vais vous amener, M. le ministre, sur un autre sujet. J'aimerais ça, vous entendre sur l'étalement du programme québécois d'infrastructures, j'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. M. le ministre.

M. Gaudreault : Combien de temps, à peu près, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Il vous reste cinq minutes.

M. Gaudreault : O.K. Alors, effectivement, la députée pose une autre question pertinente concernant la planification. C'est très important de bien planifier, et nous souhaitons être capables de donner un horizon pour assurer de la stabilité, là, sur 10 ans, hein, pour l'ensemble des infrastructures, un plan décennal pour savoir un peu où on s'en va. Ça ne veut pas dire de ne pas être capable de faire des ajustements en cours de route, évidemment, concernant les questions de sécurité, les questions de maintien de chaussées. Mais je voudrais juste citer à la députée un extrait du rapport Secor-KPMG du 12 novembre 2012, à la page 8, dans le dernier picot, là, du bas de la page, où le rapport dit, le rapport Secor-KPMG : «Dans un tel contexte, il devient encore plus impératif de mieux choisir les projets que l'on réalise, incluant en matière de maintien d'actifs, et de les réaliser à l'intérieur des budgets prévus. La mise en place d'un processus de planification et de gestion qui soit à la fois plus clair et plus rigoureux constitue par le fait même une nécessité. Des améliorations sont nécessaires autant dans la gestion du portefeuille des projets d'infrastructure que dans la gestion individuelle de ces projets.» Alors, c'est à ça qu'on travaille, Mme la Présidente.

Si je reprends les termes du rapport Secor-KPMG, là, c'est de mieux choisir les projets qu'on réalise, de les réaliser à l'intérieur des budgets prévus, bon, par un processus de planification et de gestion plus clair, plus rigoureux et une meilleure gestion du portefeuille des projets. Alors, contrairement à l'ancien gouvernement, nous, on est en train de mettre en place des processus de cette manière, de cette nature pour s'assurer qu'on... ce qu'on va dire, on va le faire, puis ce qu'on va faire, on va le dire.

Alors, c'est vraiment... Surtout, moi, ce qui me préoccupe... Écoutez, je me réveille la nuit pour ne pas en revenir, là, que l'ancien gouvernement faisait des annonces sans qu'elles soient budgétées ou faisait des annonces et, après, il les sortait du budget. Moi, je veux dire, je trouve ça totalement, totalement irresponsable, totalement improvisé. C'était un bar ouvert, on s'enthousiasmait, on se laissait emporter par le syndrome du Kodak et de la coupure du ruban, de sorte qu'on se retrouve dans une situation aujourd'hui où on a eu des populations qui ont été induites en erreur quant à la réalisation des projets dans les échéanciers prévus. En plus de ne pas être budgété, quand il le savait, là, l'ancien gouvernement, que le projet n'était pas réalisé, comme la 410... ou ne pourrait pas être réalisé dans l'échéancier prévu, il ne le disait pas. Alors là, on a un sérieux problème, là, dans ce temps-là, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Très bien. Pour les deux dernières minutes, Mme la députée de Mirabel.

Mme Beaudoin : Bien, tantôt, M. le ministre, vous vouliez compléter des explications, alors, par rapport à la députée de Gouin. Est-ce que vous voulez continuer?

M. Gaudreault : Bien, écoutez, non, simplement pour dire, Mme la Présidente, que... répéter sur la question de l'autoroute 410 — je veux vraiment finir là-dessus — que notre objectif est de terminer les tronçons qui ont été annoncés. Le contexte budgétaire est difficile, comme nous le dit le rapport Secor-KPMG. Nous allons respecter les contrats qui sont en cours. Nous allons nous assurer de faire une meilleure planification en fonction des besoins, en fonction des données essentielles concernant la sécurité des usagers, la fluidité — moi, c'est ça qui me préoccupe beaucoup, la sécurité, la fluidité des transports — pour s'assurer d'être capables de respecter les échéanciers qui sont prévus. En ce qui concerne la route 410, nous sommes présentement pour un échéancier, en ce qui concerne le volet 1, pour 2015. Alors, j'espère que les gens de Sherbrooke... Je connais leur ingéniosité, ils pourront sûrement trouver une autre manière aussi... peut-être pas aussi intéressante que l'autoroute, là, mais des accès différents pour accéder au site des Jeux du Canada de cet été.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Bon. Parfait.

Mme Beaudoin : Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Très bien. Parfait. Vous arrivez presque dans le temps. Ça me permet...

Mme Beaudoin : Je voulais simplement dire que ça va rassurer la population et le Québec en entier.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci. Alors, M. le ministre, je vous ai permis d'utiliser une photo pour illustrer vos propos, mais, à l'analyse de la photo dont vous avez demandé le dépôt, pour qu'un document puisse être déposé formellement, il faut qu'il soit clairement authentifié, avec une source, etc. Donc, je vous ai laissé le faire comme outil pédagogique, mais formellement, selon le règlement, on ne peut pas le déposer. C'est juste pour une précision pour vous.

Je passe au prochain bloc, qui est avec l'opposition officielle. C'est un bloc de 21 minutes, 21 minutes incluant les questions et les réponses. Je voudrais savoir qui va poser les questions. Mme la députée de Laviolette.

Mme Boulet : Je vais commencer — un seul commentaire, Mme la Présidente, très court — et je vais passer la parole à mes collègues. Alors, quand le ministre, il dit qu'il ne sera pas capable de livrer la marchandise, la seule et unique raison, là, pour tous les gens qui nous écoutent, c'est qu'il a des coupures de 1,5 milliard de dollars à faire, et là il n'a pas le choix, il cherche des raisons puis il cherche des excuses. Alors, quand on coupe 1,5 milliard de dollars dans un budget, c'est clair qu'il y a des choses qui ne se réaliseront pas. Alors, il faudrait que le gouvernement et le ministre aient le courage de dire la vérité aux gens parce que, là, c'est de la poudre aux yeux. Alors, c'est une décroissance trop rapide, Mme la Présidente, dans les investissements en infrastructures, et c'est clair que ça aura des conséquences, c'est clair que ça va déranger des gens et c'est clair qu'il y a des projets qui ne se feront pas ou qui seront retardés parce que le gouvernement ne veut pas mettre les sous qu'on a besoin pour mettre à niveau nos infrastructures. Alors, je passe la parole à mes collègues.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Alors, le prochain, c'est M. le député de Beauce-Sud.

M. Dutil : Oui, Mme la Présidente. Je n'ai pas eu, tout à l'heure, une réponse claire. On peut dire que, même, ce n'était pas clair du tout. Je suis content d'entendre le ministre, qui dit que les autoroutes régionales sont très importantes. On est chacun d'un bout de la 73, lui au nord, moi au sud, et le Saguenay va être desservi par une autoroute, ce dont je suis très heureux. Éventuellement, on s'en va vers Rimouski également avec une autoroute, ce dont je serai très heureux. Il manque huit kilomètres pour la Beauce. Pourquoi? Parce qu'on avait un litige sur le tracé. On l'a réglé par une loi. On peut contester notre façon de faire si on veut, mais nous, on pense que c'était la seule façon d'en arriver à résoudre ça.

• (11 h 20) •

Donc, l'autoroute part de Saint-Georges, et là on doit descendre sur la 173 puis remonter huit kilomètres plus long. Ce qui était prévu, c'est qu'il y ait un contrat qui soit accordé en soumissions publiques au mois de décembre. Si ce contrat-là ne va pas en soumissions publiques immédiatement, ce que ça veut dire, c'est qu'il n'y a pas de travaux de cette section-là en 2013. C'est ça que ça veut dire. Alors, quand le ministre nous dit : Je suis en train de regarder ça, bien, s'il continue à regarder sans prendre de décision, ce qu'il est en train de nous dire, c'est : Pas de travaux sur cette section-là en 2013. Je veux une réponse claire là-dessus, est-ce qu'il va y avoir des travaux sur cette section-là en 2013, donc un contrat pour le tiers de ce huit kilomètres là qui sera fait et qui sera en soumissions publiques immédiatement?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le député de Beauce-Sud. M. le ministre.

M. Gaudreault : Bien, écoutez, Mme la Présidente, je dois dire au député de Beauce-Sud que, sur ce chantier et sur ces tronçons qui le préoccupent de l'autoroute 73, nous sommes exactement dans les mêmes échéanciers que l'ancien gouvernement, il n'y a rien qui change là-dessus. Alors, on est... Vous savez, il y a le budget qui a été déposé le 20 novembre, l'Assemblée nationale l'a adopté le 30 novembre. On est présentement à l'étude des crédits. Alors, il faut qu'on adopte les crédits, et les échéanciers vont suivre leur cours selon l'échéancier qui était prévu à l'origine. Mais, vous savez, il faut qu'on tienne compte d'une planification plus large. C'est ça qu'on est en train de faire. Concernant l'autoroute 73, je rassure le député, les échéanciers sont prévus par l'ancien gouvernement, nous allons respecter ces échéanciers-là. Il y a des choses qui doivent suivre leur cours prochainement, puis ça sera fait.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le député de Beauce-Sud.

M. Dutil : Alors, M. le Président, je prends la parole du ministre et j'espère que ça se concrétisera, effectivement. Mais je suis inquiet parce que, normalement, l'appel de soumissions publiques n'a pas été fait au mois de décembre. On est rendu au mois de février puis on nous reporte encore à l'adoption des crédits pour encore dans un mois, donc des... Si jamais ça va en soumissions publiques, des ouvertures de soumissions, l'été va être avancé, donc pas de travail cet été. C'est ce que je veux illustrer par ma question.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : ...M. le ministre.

M. Gaudreault : En passant, on a une Mme la Présidente, vous avez dit M. le Président. On est dans le respect des échéanciers techniques à l'heure actuelle, Mme la Présidente, on est en train de faire ça. Alors, j'espère que le député prend la parole du ministre. Alors, on travaille là-dessus, et c'est une question de temps, là. Mais moi, je n'y vois pas de problème à l'heure actuelle.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le ministre. Alors, je reconnais maintenant M. le député de Lotbinière-Frontenac.

M. Lessard : Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, donc, ce n'est pas une autoroute, mais c'est une route importante. En 2009, la route 112, qui relie Thetford Mines à Sherbrooke et l'État du Vermont, New Hampshire et compagnie, donc, démontrait des signes de fatigue et de faiblesse. C'est une route qui est accrochée entre une mine à ciel ouvert et une ancienne exploitation minière. Donc, suite à l'apparence, donc, de fissures, on a donc dû relocaliser la route temporairement un peu plus haut à coups de 2 à 3 millions de dollars, le temps qu'on pense à un tracé pour dévier cette route-là en dehors du site minier.

En 2011, elle a dû être fermée parce qu'il y avait des mouvements. Et non seulement l'ancien tronçon de route s'est effondré, mais le tronçon de route qu'on avait construit, qui devait durer quelques années, s'est aussi effondré, amenant donc la fermeture définitive. Par la suite, donc, le ministère des Transports a accéléré ses travaux pour préparer un tronçon éventuel de contournement de la mine. La mine a fait faillite. Elle a relancé ses travaux par la suite, ce qui a retardé un peu l'échéancier.

Le ministère, donc, a fait ses travaux. Je pense qu'il y a quand même de la préparation. Il est soumis à un cadre assez important pour s'assurer qu'il n'y ait pas de dépassement de coûts. Donc, les étapes, je voudrais demander au ministre où on en est maintenant parce qu'il y a des travaux qui ne sont pas, apparemment, imminents. On a dépassé certainement l'étape de la conception. Où en sommes-nous avec les évaluations environnementales, la préparation des devis, le dossier d'affaires final, la libération des emprises et déplacement des services publics, et la construction, qui était initialement prévue pour une terminaison en 2014-2015?

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Gaudreault : Alors, Mme la Présidente, je dois dire d'abord que le dossier de la route 112 a été un des dossiers sur lequel j'ai eu un des premiers briefings. Je suis très sensible à cette question. Je sais que le détour par la route de Vimy cause beaucoup de problèmes de sécurité. Encore récemment, il y a eu un accident qui est catastrophique, on le déplore. Bon, peut-être pour d'autres raisons, là, mais, quand même, un accident, c'est un accident de trop. Alors, évidemment, je suis très, très conscient de la situation.

Je suis conscient également de la topographie des lieux parce que c'est une région que je connais un peu aussi, Black Lake, tout ça. C'est une belle région. Je veux rappeler que les premiers problèmes dans ce secteur, quand la

route s'est effondrée, datent de 2009 et que nous sommes rendus en 2013. Alors, nous continuons les démarches qui avaient été faites par l'ancien gouvernement tout en essayant d'accélérer le tempo. C'est là qu'on en est.

Je peux vous dire que nous avons des contacts réguliers entre mon cabinet et les élus municipaux du coin, même avec le bureau du député, le bureau de comté du député de Lotbinière-Frontenac. On a rencontré le comité de suivi avec le milieu le 14 novembre dernier pour faire le point sur le dossier. On m'indique que les rencontres... En tout cas, les partenaires étaient satisfaits de la rencontre. Nous sommes donc très sensibles à tout cela.

Maintenant, présentement, les travaux pour la route 112 se font de la manière suivante. On est en train de préparer les plans et devis, l'acquisition des terrains, mais nous sommes en attente des autorisations environnementales délivrées par le ministère de l'Environnement, du Développement durable et des Parcs...

Des voix : Faune.

M. Gaudreault : Faune et Parcs. Alors, on est en attente des autorisations environnementales du ministère de l'Environnement, mais je peux vous dire qu'on a une collaboration qui est bonne avec le ministère de l'Environnement.

L'autre élément — et je sais que le député de Lotbinière-Frontenac est au courant — nous sommes également en attente des avis de la CSST parce qu'il y a des enjeux concernant le déplacement des haldes, qui sont des amas de résidus miniers, là, de la mine de Black Lake. Alors, nous sommes en attente de ces autorisations aussi ou des avis de la CSST. Donc, on n'est pas tout seuls, là-dedans, et je suis sûr que le député de Lotbinière-Frontenac, qui a une longue expérience, sait que, comme dans tous les dossiers, ce n'est jamais simple. Alors, ce dossier-là en est un bel exemple. Puis il faut s'assurer de trouver le bon tracé, là. Puis je fais à dessein l'espèce de boucle, là, parce qu'il y a différentes possibilités, là.

Regardez, moi, là, je veux vraiment que nous commençons les travaux dans l'année 2013, O.K., je le dis, je le répète, je le répéterai toujours au député de Lotbinière-Frontenac, mais surtout à la population directement concernée, pour terminer, là, dans les échéanciers... On peut penser peut-être à certainement un deux ans, là, de travaux, une fois qu'on va avoir commencé les travaux, ce qui veut dire que les gens de Coleraine, de Black Lake, de Thetford vont rouler sur une nouvelle 112 peut-être en 2015, là, autour de 2015. C'est notre souhait, on est dans ces scénarios-là. C'est un cas à part. Considérant l'effondrement de la route, considérant les autorisations environnementales, considérant la CSST, parce qu'il y a une question de haldes, ce n'est pas simple. Alors, on est dans ces scénarios-là à l'heure actuelle. Je veux assurer le député de mon entière collaboration, de continuer à faire comme il le fait depuis la reprise des travaux parlementaires de la dernière session, de ne pas hésiter à venir me consulter, puis on va se faire un plaisir de répondre à ses questions, mais aussi à celles des maires et des élus municipaux concernés par le dossier.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le ministre. Est-ce que... Toujours M. le député de Lotbinière-Frontenac?

• (11 h 30) •

M. Lessard : Donc, oui. Bien, je pense, c'est important parce que le ministre a pris la peine de bien spécifier que c'est particulier, qu'il y a un effondrement d'une route nationale, particulier de passer dans une mine d'amiante qui n'est plus en exploitation. La notion de la CSST, évidemment, je comprends que la mine, maintenant, a renoncé à exécuter les travaux avec les travailleurs de la mine, étant donné qu'elle ne fait pas de relance. Ça interpellera donc un entrepreneur indépendant qui viendra faire les travaux d'exécution de déplacement des haldes. Alors donc, la notion de sécurité est abordée.

Et, comme vous l'avez fait depuis le début, ce serait toujours intéressant de continuer, peut-être, de venir aussi en région pour expliquer la démarche. La population trouve tout le temps ça trop long, évidemment. C'est quand même dans le roc. On est à plus de 5 % de pente dans une halde minière extrêmement instable. Donc, un site minier, c'est instable en partant. Donc, la construction du pont ou de d'autres travaux... Alors donc, je vous invite à faire ce que vous dites, là, c'est de continuer de donner l'information à la population. Et je pense que le ministère des Transports, Chaudière-Appalaches... Honnêtement, je voudrais lever mon chapeau, belle collaboration, et puis, ça nous permet d'avancer.

Alors, sur le processus, donc, ce qu'on souhaiterait, c'est une mise à niveau régulière pour s'assurer que la population comprend bien les enjeux auxquels on est confrontés. Parce que, nécessairement, comme vous l'avez mentionné — puis je tiens à le réitérer à la population — quand on circule dans ces secteurs-là, de faire attention. Ce n'est pas des routes qui sont dédiées pour ça, les circuits sont très problématiques. Mais le ministère des Transports en fait un bon entretien.

Alors, pour ma part, donc, ce que je comprends, il y aura des travaux en 2013. C'est ce que la population souhaite, puis le ministère a l'air à être ferme là-dessus. Donc, ça complétera, Mme la Présidente, ma demande de questions par rapport au ministre sur cet aspect-là.

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Merci, M. le ministre, pour courte réponse.

M. Gaudreault : Oui. Je veux dire aujourd'hui, là, au député, mais surtout à la population de cette région que je demande à la direction territoriale de Chaudière-Appalaches de tenir un lien direct, là, avec les élus et avec... les élus, dont vous êtes, M. le député, pour tenir informé de la situation au fur et à mesure de l'évolution des travaux, autrement dit, dès qu'on aura les autorisations environnementales, dès qu'on aura l'avis de la CSST, bon, etc., pour la suite des choses. Alors, moi, je veux vraiment qu'on soit dans : On dit ce qu'on fait puis on fait ce qu'on dit. Alors là, la direction territoriale de la région devra l'appliquer avec les élus en place, dont le député, et avec moi, évidemment, pour faire la suite des travaux sur cette route-là, puis je suis sûr que nous pourrons l'inaugurer sous un gouvernement majoritaire du Parti québécois.

Des voix : Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Houda-Pepin) : Bon. Alors, avant de céder la parole au prochain intervenant, je dois vaquer à une occupation urgente. Donc, j'invite ma collègue — je vous laisse entre ses soins — la vice-présidente de la Commission des transports et de l'environnement et je cède la parole à M. le député de Louis-Hébert. Il reste à peu près... C'est six minutes. O.K. Très bien.

M. Hamad : Merci, Mme la Présidente. Je voudrais saluer mes collègues ici, et le ministre, et surtout la sous-ministre et l'ensemble des gens du ministère des Transports. Je veux juste vous dire, M. le ministre, que ça a été pour moi un honneur de travailler avec ces gens-là, et je suis convaincu que vous avez constaté que vous allez avoir des gens autour de vous qui sont... Ils ont plein de compétences.

Et, je comprends, un nouveau ministre qui arrive, évidemment il arrive avec un oeil très critique, et c'est tout à fait normal. Et, bien sûr, au début, c'est la lune de miel, puis on regarde ce qui s'est passé dans le passé, puis on peut critiquer ça facilement. Évidemment, on a toujours comme... la nature humaine est plus facile à critiquer qu'à féliciter. Mais c'est tout à fait normal à date, et on l'accepte. Mais juste lui rappeler par mon expérience personnelle, on a eu des hauts et des bas, et je veux lui dire qu'il se rappelle toujours qu'il a encore ses preuves à faire dans ce ministère-là. Là, c'est facile, la «game» est facile, arriver là, tout est mauvais, on est tous pourri avant, puis là moi, je vais amener la réalité et la vérité, et le soleil, ça va se lever demain matin avec moi. Parfait, on comprend ça, c'est humain.

Mais, moi, M. le ministre, première question, c'est la Capitale-Nationale. Et je ne vois pas trop une réponse... grande réponse dans votre planification que vous êtes en train de faire. Vous pouvez me le dire, que le PQ, il n'est pas prêt, vous allez me répondre plus tard, mais juste me donner la tendance dans la Capitale-Nationale. Est-ce qu'il y a des coupures dans les projets prévus ou les projets à planifier?

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

M. Gaudreault : Oui. Mme la Présidente, ça fait cinq, six mois que je suis ministre, là. Alors, je veux dire, moi, je suis très humble, là, mais j'aimerais quand même qu'on comprenne que je pense que, très rapidement, j'ai été capable de marquer notre différence dans le ministère des Transports, contrairement à l'ancien gouvernement, que ce soit sur les consignes qui sont données, que ce soit sur ce que je dis depuis tout à l'heure, que ce soit sur la priorité qu'on met sur la réalisation aussi de transports collectifs — on a annoncé récemment des investissements à Salaberry-de-Valleyfield pour CSX — que ce soit sur les mesures rapides que nous prenons dès que nous avons des révélations qui nous sont portées à notre attention, contrairement à l'ancien gouvernement, notamment sous le régime du député de Louis-Hébert, qui était aux Transports, alors qu'en janvier 2011, sur Cyberpresse, par exemple, il affirmait que, sur les irrégularités dans l'octroi des contrats de construction, il y en avait de temps en temps, puis c'est normal... Il disait ça, que c'était normal. Moi, je n'accepte pas ça, que ce soit normal.

Alors là, que le député de Louis-Hébert vienne me dire : Ah! vous savez, le ministre, il est jeune, ça ne fait pas longtemps qu'il est ministre, il va avoir ses preuves à faire, un instant, Mme la Présidente, je voulais juste ramener ça quand même, s'il vous plaît, là... Je n'aime pas beaucoup ce ton. O.K.? Je le dis bien franchement, là, je n'aime pas beaucoup ce ton, qui va sur un genre d'opinion, là, sur le fait que j'ai 42 ans puis que je viens d'arriver, ça fait cinq mois, au ministère. S'il vous plaît, là, je n'ai pas besoin de ce type de leçon de la part du député de Louis-Hébert. Je suis tanné de cela. Je le tolère depuis le début, là, parce que la députée de Laviolette y a fait référence aussi, là. Alors là, à un moment donné, je veux dire, on peut rire un peu au début, là, mais, sérieusement, là, on travaille sérieusement ici, là, hein? Puis, au gouvernement, on travaille sérieusement aussi depuis le 4 septembre, depuis l'assermentation du Conseil des ministres, depuis le 19 septembre, et je pense que j'ai été capable de le démontrer très, très clairement. Là, là-dessus, là, je veux dire, je tiens...

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le ministre, le député de Louis-Hébert demande la parole.

M. Hamad : Merci, madame. Alors, je comprends. Moi, je vais me fier à votre bonne volonté, M. le ministre, je vous demande une chose. Vous avez dit que les projets, ils ne respectent pas l'échéancier, ils ne respectent pas le budget. Puis vous, vous avez dit que... Je vais tout respecter, je vais mettre l'ordre là-dedans. Alors, je vous demande une chose, M. le ministre, et j'aimerais ça que vous vous engagiez parce que ça reflète ce que vous avez dit depuis six mois. Si jamais il y a un projet qui va dépasser son budget ou dépasser son échéancier, si je comprends bien, vous êtes le seul responsable parce que vous avez donné toute la responsabilité au ministre de tous les projets. Alors, pour suivre votre logique, je vous mets au défi, M. le ministre, de le dire aujourd'hui, si jamais il y a un projet au ministère des Transports qui dépasse son budget et son échéancier, vous mettez votre siège en jeu pour respecter...

Des voix : ...

M. Hamad : ...pour respecter vos paroles, pour respecter vos paroles, puisque les ministres sont responsables de tous les projets. Alors, si vous êtes responsable de tous les projets, s'il y a un projet chez vous, au ministère, qui dépasse les budgets et l'échéancier, vous êtes le responsable. Est-ce que vous pouvez s'engager au moins, au moins...

Des voix : ...

M. Hamad : Mme la Présidente, vous pourriez leur parler, ces gens-là. Alors, pourriez-vous s'engager une chose, que vous allez faire en sorte que vos projets, ils respectent l'échéancier et les coûts? Juste ça. Parce que vous nous blâmez, là, vous nous blâmez pour ne pas respecter l'échéancier et ne pas respecter les coûts. Pourriez-vous, au moins, prendre l'engagement, vous, personnellement, que tous vos projets vont respecter les coûts et l'échéancier?

M. McKay : Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Est-ce qu'il s'agit d'une question de règlement?

M. McKay : Oui. Bien, je pense que le député de Louis-Hébert sait très bien qu'il doit s'adresser à la présidence.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Oui. J'étais pour lui demander, d'ailleurs.

M. Hamad : Alors, j'attends la réponse, madame. C'est fait.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Alors, la parole est au ministre.

M. Gaudreault : Écoutez, Mme la Présidente, là, franchement, je le dis et je le répète à satiété, ce que je reproche, ce que les Québécois reprochent à l'ancien régime, c'est de ne pas avoir dit la réalité des choses, c'est d'avoir fait des annonces sans que les annonces soient budgétées ou de les avoir sorties du budget pour en mettre d'autres puis refaire d'autres annonces. Ça, c'est de l'incurie, c'est du dérapage, c'est de l'irresponsabilité.

Moi, ce que je dis — puis je l'ai répété plusieurs fois depuis ce matin, puis je l'ai répété sur d'autres tribunes — c'est que ce qu'on va dire, on va le faire, puis ce qu'on va faire, on va le dire. Quand on va se retrouver avec des dépassements de coûts parce qu'on va constater que le sol n'est pas pareil, par exemple, ou qu'il faut faire plus de dynamitage, ou il faut décontaminer, ou je ne sais pas quoi, on va le dire. On ne laissera pas la population dans l'ignorance en pensant qu'il va y avoir une route qui va se rendre pour les Jeux du Canada à Sherbrooke en 2013, alors qu'elle est rendue en 2015 puis que le ministre le savait deux ans à l'avance. On ne fera pas ça. C'est ça, mon engagement. Il me semble que c'est clair. Et je vais le faire, et c'est ce que je fais depuis le début, contrairement à l'ancien gouvernement, Mme la Présidente. Et ça, c'est très, très clair, et je vais continuer dans ce sens-là, et c'est ce que je vais faire...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Malheureusement, le temps est terminé.

M. Gaudreault : Bon. Parfait.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Alors, je cède la parole au député de Deux-Montagnes.

• (11 h 40) •

M. Goyer : Merci, Mme la Présidente. À mon tour, je voudrais saluer mes collègues ici présents, collègues avec qui j'ai travaillé hier soir jusqu'à 22 h 30 dans le dossier de l'entrepreneuriat. Donc, on est très polyvalents pour parler aujourd'hui de transports. Je voudrais saluer M. le ministre et son imposante délégation. Ma première réflexion quand j'ai vu la... quand j'ai vu...

La Présidente (Mme Beaudoin) : ...le député de Louis-Hébert, un peu... On n'entend pas le député de Deux-Montagnes.

Une voix : ...

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

Une voix : ...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Non, non.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Des deux côtés, je demanderais le silence. À vous la parole, M. le député de Deux-Montagnes.

M. Goyer : Ah! je suis habitué avec le député de Louis-Hébert, il était comme ça hier à l'entrepreneuriat. Donc, je disais que, quand j'ai vu l'imposante délégation du ministère des Transports du Québec, ma première réflexion, Mme la Présidente, ça a été de me dire : C'est un symbole, mais ça représente bien tout l'impact que le ministère des Transports peut avoir sur les communautés puis les citoyens et citoyennes. D'ailleurs, je représente une circonscription du sud des Basses-Laurentides, la circonscription de Deux-Montagnes, où 60 % des travailleurs et travailleuses, donc six personnes sur 10, vont à Montréal et à Laval. Donc, l'importance du système routier, les autoroutes et aussi des trains de banlieue, que ce soit le train de banlieue de Deux-Montagnes ou de Blainville... a une importance capitale sur la vie de tous les jours de

ces citoyens-là des Basses-Laurentides. Également, je représente la circonscription qui, par bonheur, a la compagnie de fabrication d'autobus pour toutes les communautés urbaines de transport du Québec, c'est-à-dire Nova Bus, qui fabrique les autobus qui sont achetées et qui véhiculent l'ensemble de la population à travers le Québec. Donc, on voit l'importance, pour notre région des Basses-Laurentides, le ministère des Transports du Québec.

Ça m'amène à parler d'un dossier chaud des Basses-Laurentides, l'autoroute 19. La députée de Laviolette, tantôt, nous parlait d'échéancier, parlait qu'il y avait différentes étapes. Dans le fond, il y a toute une question de planification, surtout quand on parle d'un système ou d'une construction d'une autoroute. Or, la planification par rapport à l'autoroute 19, elle est simple. Le corridor d'expropriation a été fait en 1973 sous un ancien gouvernement libéral à l'époque. Même, à l'époque de l'opération solidarité économique du gouvernement du Parti québécois dans les années 80, des ponts ont été construits au-dessus de l'autoroute 640 en prévision de l'autoroute 19. Et, finalement, l'autoroute 19, elle est construite de la Rivière-des-Prairies, si on veut, des assises de Montréal jusqu'à l'autoroute 440.

Par la suite, il y a le goulot d'étranglement qu'on vit, puisque l'autoroute 19 chemine vers la route 335 jusqu'à l'autoroute 640. C'est dommage parce qu'on voit le goulot d'étranglement... Puis on est comme sur une butte, hein? Ça fait qu'on voit très bien les ponts qui enjambent l'autoroute 640. On est à quelques kilomètres de terminer l'autoroute 19. Mais l'autoroute 19 n'est pas complétée, et il faut vraiment, pour éviter le goulot d'étranglement, prendre l'autoroute 440 pour acheminer vers l'autoroute 15 ou l'autoroute 13 parce que c'est vraiment, soir et matin, quelque chose d'embouteillé.

Le 21 juin 2010, et pas n'importe qui, Mme la Présidente, le premier ministre du Québec, assisté de la députée de Laviolette et de la présidente du Conseil du trésor, députée de Fabre...

M. McKay : Excusez-moi.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de Repentigny.

M. McKay : Je souhaiterais demander le quorum.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Alors, c'est trois députés, il y a quorum.

M. McKay : Pardon?

La Présidente (Mme Beaudoin) : Il y a quorum, il y a trois députés. Alors, je laisse la parole, pour continuer, à M. le député de Deux-Montagnes.

M. Goyer : Oui. Donc, le 21 juin 2010 — ça fait déjà deux ans et quelques mois — le premier ministre de l'époque, M. Charest, et Mme Courchesne, Conseil du trésor, assistés de la députée de Laviolette, annonçaient à tout rompre le début des études d'avant-projet et d'impact sur l'environnement et ils promettaient une mise en service pour 2015. Le projet était alors estimé à 310 millions.

Forts de cette annonce, aujourd'hui, avec tout ce qui circule comme information, l'ensemble des municipalités de la MRC de Thérèse-De Blainville — et je les ai ici — toutes, ont fait des résolutions, autant la MRC que les municipalités, chacune de leur bord, ainsi que la MRC de Deux-Montagnes, que j'ai reçue dernièrement, disent : Il y avait un échéancier annoncé par le premier ministre pour 2015, pour que ça coûte 310 millions. Donc, cette annonce de juin 2010 a créé des attentes — il faut bien le reconnaître — dans le milieu, des attentes, parce que, depuis 1973, finalement, que le projet d'autoroute 19 est en place.

Donc, M. le ministre... Si vous permettez, Mme la Présidente, je voudrais poser la première question : Compte tenu des étapes de planification, compte tenu de l'annonce, à l'époque, du premier ministre, est-ce que le projet était, à tout le moins, inscrit au Plan québécois des infrastructures?

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le ministre, à vous la parole.

M. Gaudreault : Oui. Bien, écoutez, Mme la Présidente, le député de Deux-Montagnes soulève une question extrêmement intéressante. Et je sais que je ne peux pas déposer de photo, là, mais j'ai ici la photo de ma prédécesseure aux Transports, la députée de Laviolette, qui, malheureusement, ne peut pas la voir à ce moment-ci, mais qui annonce le parachèvement de l'autoroute 19...

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le ministre, vous ne pouvez pas soulever l'absence d'un député.

M. Gaudreault : Oh! O.K. Bien, de toute façon, elle est là, là.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. McKay : Question de règlement.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Question de règlement, M. le député de Repentigny.

M. McKay : C'est parce que ce qui a été mentionné tout à l'heure, c'était que les images peuvent être déposées, mais en mentionnant la source. Donc, il faudrait simplement savoir quelle était la publication, et la date de publication, et la page à laquelle ça a été publié dans l'imprimé en question.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de Repentigny, il s'agit simplement de bien identifier la photo. Alors, la réponse c'est de bien identifier la photo. M. le ministre.

M. Gaudreault : Bien, écoutez, on va fournir plus tard au secrétariat de la commission la source précise de la photo si vous permettez, Mme la Présidente. Mais il reste qu'on a ici l'ancienne ministre des Transports qui, fièrement, annonce le parachèvement de l'autoroute 19. Et ce qui est l'ironie de l'histoire, c'est que c'est bien indiqué ici — en tout cas, on pourra faire circuler — avec voie réservée au transport collectif, alors que le problème dans cette route-là — puis vous le savez, M. le député de Deux-Montagnes — c'est qu'il n'y avait pas de voie réservée au transport collectif sur le pont qui doit être construit sur cette route. Alors, ça n'allait pas bien. On dit très clairement sur l'affiche : Parachèvement de l'autoroute 19 avec voie réservée au transport collectif, puis il n'y avait pas de voie réservée au transport collectif, puis il n'y avait même pas de deuxième pont. Alors, c'est pour vous dire comment l'enthousiasme gangrenait l'ancien régime dans ses annonces. Alors là, on a un exemple patent soulevé par le député de Deux-Montagnes de l'irresponsabilité et de l'incurie, encore une fois, de ce gouvernement, où ils ont créé des attentes inouïes dans la population. Moi, je dois vous dire, là, avec la route 112, tout à l'heure, sur laquelle on a discuté, la route 19 était aussi une des routes sur laquelle j'ai eu un des premiers briefings comme ministre, et c'est un des dossiers sur lequel je suis interpellé le plus souvent parce que je sais que c'est un projet qui est attendu par une partie de la population des Basses-Laurentides.

J'ai ici une autre photo, où on fournira également la source, avec une annonce avec l'ex-maire de Laval, accompagné de l'ancien député de Vimont, de la ministre des Transports de l'époque, la députée de Laviolette, et le premier ministre, le premier ministre qui a participé à cette annonce, Mme la Présidente, le 21 juin 2010. Alors, on ne remonte pas non plus, là, à Mathusalem. Alors, en juin 2010, cette brochette d'élus a annoncé le parachèvement de l'autoroute 19 avec des voies réservées au transport collectif. Sans voie réservée au transport collectif, ça... il n'y avait pas de post-scriptum, là, en bas de l'annonce.

Et je veux juste vous citer le discours du premier ministre. Et là, écoutez, on prend au sérieux les propos d'un ministre. Mais, imaginez, les propos d'un premier ministre, il faut les prendre très au sérieux également. Et, dans son discours du 21 juin 2010, tout fier d'annoncer le soi-disant parachèvement de l'autoroute 19, le premier ministre disait : Je vous rappelle que le parachèvement de l'autoroute 19 s'inscrit dans le Plan québécois des infrastructures, qui prévoit des investissements de 42,6 milliards pour la période 2009-2014.

• (11 h 50) •

Bien, Mme la Présidente, c'est faux, c'est archifaux, c'est archifaux. Je l'ai déposée tout à l'heure, dès notre entrée en travaux parlementaires, la feuille et la note au cabinet du mois de décembre 2011 qui démontre que l'autoroute 19 a été exclue du PQI, a été exclue du PQI. Alors, quand le premier ministre lui-même dit que le parachèvement de l'autoroute 19 s'inscrit dans le PQI, ce n'est pas vrai, ce n'est pas vrai, Mme la Présidente. Et c'est ça qui est catastrophique, c'est exactement ça qui est catastrophique.

Alors, moi, je veux bien, là, prendre ma responsabilité puis accepter que tout le monde vienne me voir pour avoir des projets, puis je les comprends, puis j'ai beaucoup d'empathie puis d'écoute, puis, plus que ça, je comprends les besoins exprimés par les populations locales, mais il va falloir qu'on fasse une planification de tout cela, et c'est ça qu'on est en train de faire. Et c'est ce que je veux dire au député de Deux-Montagnes et à toute la population des Basses-Laurentides, de la région de Laval, de la Rive-Nord, parce que ça concerne tout ce monde-là principalement, je sais qu'il y a des problèmes de congestion routière et qu'il va falloir les régler. Je suis conscient de cela, je suis interpellé souvent par le maire de Bois-des-Filion, avec raison, sur l'importance de ce dossier. Mais moi, là, je ne suis pas comme l'ancien gouvernement, je ne dis pas n'importe quoi. Alors, je dis la vérité, puis la vérité, c'est celle-là. Maintenant, on va regarder, dans la planification qu'on est en train de faire, comment on va intégrer, et planifier, et annoncer les prochains projets en fonction d'un échéancier clair, puis les budgets seront prévus à ce moment-là dans le PQI, contrairement à l'ancien gouvernement.

Et je voudrais en profiter également, Mme la Présidente, pour dire une chose. C'est que, contrairement à l'ancien gouvernement, dans le cas de la 19, par exemple, qui faisait des annonces avec transport collectif, mais que le transport collectif n'était pas là, l'autre «désormais», c'est que désormais, dans tous les grands projets de transport au Québec, il y aura intégration de transport collectif, il y aura des voies réservées. Il y aura, dans le cas du pont Champlain, par exemple, il y aura des voies pour un mode de transport collectif.

Alors, on ne peut plus envisager le transport aujourd'hui sans intégrer nécessairement le transport collectif. Ça, c'est la vision de notre gouvernement, c'est la vision qui a été énoncée par la première ministre elle-même, que, désormais, au XXI^e siècle, quand on parle de transport, avec les défis qu'on a, de réduire la congestion, d'un point de vue bien pratique, mais aussi les défis qu'on a, d'un point de vue climatique, de réduire les gaz à effet de serre, de contribuer également autant que faire se peut à l'atteinte de l'indépendance énergétique et de réduire notre dépendance au pétrole, mais de s'assurer aussi d'une fluidité des transports, d'une fiabilité également des transports. Parce que, quand on parle de transport, les gens, là, ils ne veulent pas attendre, hein, il faut que l'autobus, ou le métro, ou le train, ou, bon, peu importe, arrive au bon moment puis qu'il nous amène, disons, au travail à l'heure prévue. Alors, ça, c'est important, et désormais — puis je peux le dire au député de Deux-Montagnes — il y aura intégration du transport collectif dans les projets de transport, contrairement à l'ancien gouvernement, qui faisait des annonces de transport collectif, puis que le transport collectif n'était même pas prévu sur le pont. Ça n'allait pas bien, là.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de Deux-Montagnes, à vous la parole.

M. Goyer : Oui, Mme la Présidente. Si j'ai compris les propos du ministre, c'est que, d'une part, on a fait l'annonce, deuxièmement, cette annonce-là, elle avait un échéancier, puis elle n'était pas prévue comme telle au Plan québécois d'infrastructures. C'est sûr que les gens du milieu vont faire le constat qu'ils se sont fait un peu jouer dans le dos, malheureusement, et pas par n'importe qui, par le premier ministre en tête, mais les gens du milieu vont vouloir...

M. Hamad : Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Est-ce qu'il y a une question de règlement?

Des voix : ...

M. Goyer : Bien, vous n'étiez pas là, vous ne pouvez pas le savoir.

M. Hamad : «Jouer dans le dos», c'est quoi, ça?

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de Louis-Hébert, est-ce qu'il s'agit d'une question de règlement?

M. Hamad : Oui, je voulais savoir c'est quoi qu'il veut dire...

La Présidente (Mme Beaudoin) : En vertu de quel article?

M. Hamad : L'article 35, Mme la Présidente. «Jouer dans le dos», l'article 35, c'est quoi?

M. Goyer : Bien, c'est parce que vous n'étiez pas là, M. le Président.

M. Hamad : Ce n'est pas grave, la présidente va répondre.

M. Goyer : Ah oui! Je peux vous répondre aussi, faites-vous-en pas.

M. Hamad : Elle, elle va répondre.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Alors, M. le député de Deux-Montagnes, je vous invite à la prudence, tout simplement.

M. McKay : ...question de règlement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Oui, M. le député de Repentigny.

M. McKay : Oui. Bien, l'article 35 de notre règlement concerne les membres de notre Assemblée, et le député parlait d'un membre qui n'est plus membre de cette Assemblée, et, donc, on peut très bien dire que cette personne-là avait fait ce que le député mentionne.

M. Hamad : Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Alors, écoutez, j'ai compris vos interventions, on va continuer. J'ai compris vos interventions, je vous invite à la prudence de part et d'autre. Alors, M. le député de Deux-Montagnes.

M. Goyer : Et la prudence...

M. McKay : La prudence a bien meilleur goût.

M. Goyer : Oui, la prudence, j'espère qu'elle va être réciproque, de part et d'autre. Donc, ce que j'ai compris dans les propos du ministre concernant l'autoroute 19, c'est pour ça qu'on parle d'échéancier annoncé par l'ancien gouvernement, alors qu'il n'était même pas inscrit au Plan québécois des infrastructures. Et cet échéancier-là non inscrit n'a pas été annoncé par n'importe qui, mais par l'ancien premier ministre du Québec — c'est ce que j'ai compris — le 21 juin 2010, même annonce que tous les maires des municipalités concernées des Basses-Laurentides, y compris la MRC de Deux-Montagnes, ont prétendu qu'elle a eu lieu, puisqu'ils ont fait tous des résolutions à ce sujet-là. Et là j'apprends ce matin que l'autoroute 19 n'était même pas dans le Plan québécois des infrastructures. Voilà l'introduction que vous n'avez pas entendue tantôt, M. le député de Louis-Hébert.

Mais, ceci étant dit, compte tenu des demandes du milieu, compte tenu de la pression qui est faite, on le sait, toutes les résolutions, un échéancier, ça peut se changer, je présume, il y a des priorités qui peuvent être données. Mais est-ce qu'il y a d'autres raisons qui pourraient expliquer que l'échéancier a été révisé de 2015 à 2020, exemple?

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

M. Gaudreault : Oui. Bien, écoutez, Mme la Présidente, d'abord, il faut bien savoir, là, que l'ancien gouvernement avait prévu la 19 sans prévoir un deuxième pont pour faire passer le transport collectif. C'est comme si... Il y a le pont actuel, qui est le pont Athanase-David, mais il faut construire un pont à côté pour faire passer les voies réservées, là, pour le transport collectif. Alors, c'est comme si, en faisant la 19, il y avait des voies pour le transport collectif qui tombaient dans la rivière. Alors, ça, si c'est ce qu'on appelle une bonne planification, moi, ce n'est pas ce que j'appelle une bonne planification. Alors, on est vraiment, là, dans un scénario où, au lieu de faire des annonces responsables, le gouvernement s'emballait comme une... Vous savez, une laveuse, là, qui part trop vite, là, puis qui avance, là, c'était comme ça. Le gouvernement était comme une vieille laveuse qui s'emballait puis qui avance trop vite.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Je demanderais le silence.

M. Gaudreault : Non, non, non, mais, moi, c'est parce que...

M. Hamad : ...

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de Louis-Hébert...

M. Gaudreault : ...quand c'est arrivé, c'étaient des laveuses âgées.

La Présidente (Mme Beaudoin) : La parole est au ministre.

M. Hamad : ...

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de Louis-Hébert!

M. Gaudreault : Mais, peu importe, là, il peut arriver des défauts à une laveuse.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de Louis-Hébert, à l'ordre, s'il vous plaît! La parole est au ministre.

M. Hamad : ...

M. Gaudreault : Une machine à laver.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de Repentigny.

M. McKay : Bien, je pense que le...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Est-ce qu'il s'agit d'une question...

M. McKay : Le député de Louis-Hébert, là, il attribue des propos indignes au ministre en...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Je vous invite, les deux côtés, à la prudence. La parole est au ministre.

M. Gaudreault : Oui. Bien, écoutez, je m'emporte moi-même tellement que ça... C'est parce que ça me choque, Mme la Présidente. O.K.? Il faut revenir... On ne peut pas rire de ça. On ne peut pas rire de ça parce qu'on parle de projets de plusieurs millions de dollars, plusieurs dizaines de millions de dollars. Le projet initial qui a été annoncé était de l'ordre de 300 millions, et la facture grimpe de 100 millions minimalement, donc une hausse de 30 %. Et, pour parachever l'autoroute 19, minimalement, là, ça va coûter un 100 millions de plus par rapport à l'annonce. Pourquoi... L'annonce initiale du premier ministre...

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le ministre, malheureusement, le temps est écoulé.

M. Gaudreault : Ah oui? Je voulais expliquer la hausse, oui.

• (12 heures) •

La Présidente (Mme Beaudoin) : Vous pourrez continuer tantôt. Alors, je cède la parole au deuxième groupe de l'opposition. M. le député de La Peltrie, à vous la parole.

M. Caire : Merci, Mme la Présidente. D'abord, pour être sûr qu'on parle le même langage, peut-être établir certains chiffres avec le ministre, est-ce qu'il peut me dire... Moi, je vois 679 ingénieurs qui sont à l'emploi du MTQ, est-ce que ce chiffre-là est exact? Parce que ça varie, là, dépendamment des sources. Puis, par la même occasion, peut-être me trouver aussi les techniciens en travaux publics. Moi, je vois 833, je voudrais voir si vous avez le même chiffre.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Alors, M. le ministre, à vous la parole.

Des voix : ...

M. Gaudreault : ...la réponse exacte du député de La Peltrie.

M. Caire : Ça fait qu'en attendant je vais vous poser une autre question, dans ce cas-là, M. le ministre.

M. Gaudreault : Oui, mais c'est parce que j'aurais pu vous donner l'évolution des effectifs, là.

M. Caire : Non. Moi, les chiffres, à ce moment-ci, c'est ça qui m'intéresse parce qu'on va regarder en avant. Votre ministère a évalué à combien son besoin en nouveaux ingénieurs et en nouveaux techniciens de travaux publics? Vos plans d'embauche, c'est de combien pour les ingénieurs, pour les TTP? Puis vous faites ça sur un horizon de combien de temps?

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le ministre, à vous la parole.

Des voix : ...

M. Gaudreault : Alors, on m'indique que le plan pour...

Une voix : ...

M. Gaudreault : O.K. Chez les ingénieurs, pour 2012-2013, on a 631 ingénieurs.

M. Caire : 631?

M. Gaudreault : Oui.

M. Caire : O.K.

M. Gaudreault : Et, les techniciens des travaux publics, il y en a 833. Alors, je ne me souviens plus des chiffres que vous avez dits tout à l'heure, M. le député de La Peltrie...

M. Caire : 679. Puis j'imagine que la différence, c'est des occasionnels. C'est-u ça?

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le...

M. Caire : Parce que ça, c'est dans le cahier des crédits. Le chiffre que je prends, il est dans le cahier des crédits.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de La Peltrie, voulez-vous vous adresser à la présidence, s'il vous plaît, pour qu'on puisse avoir de la cohérence?

M. Caire : Mme la Présidente, avec votre permission, peut-être que je pourrais...

M. Gaudreault : Est-ce que le député de La Peltrie pourrait me préciser la page à laquelle il fait référence, s'il vous plaît?

M. Caire : Oui, je vais faire ça, M. le ministre. Pour la fluidité des échanges, Mme la Présidente... Puis je comprends que le règlement... Mais, bon, ça fait quand même six ans que je fais des études de crédits, puis...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Je comprends.

M. Caire : ...d'habitude, on a une certaine latitude, puis ça permet d'avoir des échanges plus fluides.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Je comprends, il ne faut simplement...

M. Caire : Puis, si je deviens méchant avec le ministre, Mme la Présidente, vous me rappellerez à l'ordre. Mais ce n'est pas mon intention.

M. Gaudreault : Oui, oui. Regardez, je veux juste rassurer le ministre, là... le ministre... le député, que, moi, mon objectif, ce n'est pas de ne pas lui donner d'information, là, je veux simplement prendre le temps de lui donner les bonnes informations.

M. Caire : Je fais amende honorable, M. le ministre.

M. Gaudreault : Là, il doit comprendre qu'entre 831...

M. Caire : Non, non, non, je fais amende honorable, le chiffre...

M. Gaudreault : ...puis 679, j'ai besoin, moi, d'avoir la bonne réponse.

M. Caire : ...le chiffre est exact, M. le ministre. C'est 631, vous avez raison.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Ce que je vous demanderais, c'est de ne pas parler en même temps.

M. Gaudreault : Oui, oui, mais c'est parce qu'il faut que je lui réponde.

M. Caire : C'est 631. Vous avez raison, c'est 631, votre chiffre était le bon.

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

M. Gaudreault : Et 833 pour les techniciens des travaux publics.

M. Caire : Et 833.

Une voix : ...

M. Gaudreault : O.K. Pour les prévisions, au 31 janvier 2013, dans les catégories... je vais vous dire les catégories des prévisions qu'on a. Alors...

Une voix : C'est les embauches qu'on a faites.

M. Gaudreault : Qu'on a faites?

Une voix : Oui.

M. Gaudreault : Les embauches qu'on a faites au 31 janvier 2013 : six cadres, 48 ingénieurs, 28 professionnels, 45 techniciens en travaux publics, 14 techniciens, un soutien, et il n'y a pas de souris verte.

M. Caire : Avec le doigt, très important. Parfait. Bon. Parce que je regarde dans les études de crédits, et, au niveau de la rémunération, globalement elle diminue. Donc, globalement, au ministère, vous passez de 127 716 000 \$ à 125 040 000 \$. Est-ce que je comprends, à l'exception notable, évidemment, de la rémunération pour les transports terrestres, qui augmente... non, le terrestre, maritime, aérien et Commission des transports qui augmentent d'à peu près 900 000 \$... J'imagine que vous... Je ne sais si vous couvrez ces embauches-là avec cette augmentation-là dans ces quatre catégories-là. Sinon, je comprends que ces gens-là seront rémunérés à même le FORT. Est-ce que je me trompe?

M. Gaudreault : O.K. Ce que je peux dire au député, parce qu'il a posé plusieurs questions, là, d'ici 2017, vous savez qu'il y a un programme qui s'appelle Bâtisseurs recherchés, qui est une campagne de recrutement, une campagne de promotion, et l'objectif, c'est d'offrir ou de combler 2 000 postes d'ici 2017.

Là, je veux bien faire une distinction par rapport aux crédits et aux embauches qui sont prévues. Il y a comme deux budgets, si on veut, on a les crédits... Les crédits, c'est davantage les postes qui sont reliés à l'entretien, O.K., par exemple l'entretien du réseau routier, la viabilité, l'entretien d'hiver, le ramassage des débris, l'éclairage du réseau, donc ce qui ne contribue pas au maintien des infrastructures, ce qui est juste de l'entretien régulier, ce qui n'est pas du gros chantier, donc le déneigement, l'éclairage, ramasser les débris qui restent sur la route, etc., tandis que, dans le budget du FORT, le fonds pour le réseau terrestre, là on va retrouver des budgets qui sont reliés aux postes pour le développement, donc, par exemple, les ingénieurs, les techniciens qui vont travailler sur des chantiers, etc. Alors, il faut bien comprendre la distinction entre les deux budgets... les deux enveloppes, je dirais, en fait.

M. Caire : Et d'où ma question, parce que les embauches... Puis, juste pour vous dire, j'attends toujours les prévisions à plus long terme, mais les embauches auxquelles vous avez procédé déjà, je comprends que... bon, est-ce que c'est des gens qui sont au niveau de ce que vous m'avez dit, l'entretien, donc, j'imagine, directement au ministère, ou c'est des gens qui vont aller au développement, donc directement au niveau du FORT?

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

M. Gaudreault : Les embauches sont principalement au FORT.

M. Caire : O.K. Quand je regarde les budgets du FORT — ah! excusez, je l'ai là — je vois que, dans vos dépenses à approuver, il y a une augmentation de 600 millions. Entre 2012-2013 et 2013-2014, 600 millions, c'est

une augmentation qui est considérable, vous admettez avec moi. Donc, comment vous expliquez ce 600 millions là d'augmentation des dépenses à approuver du FORT? Est-ce que ce n'est pas les embauches auxquelles vous avez procédé? J'imagine qu'il y a...

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

M. Gaudreault : Mme la Présidente, j'aimerais que le député nous précise où il prend le 600 millions, s'il vous plaît, pour qu'on soit bien capables de suivre pour lui donner les bonnes...

M. Caire : Oui, absolument, absolument. C'est la page 68 du cahier des fonds spéciaux.

Des voix : ...

M. Caire : La page 68. On m'a demandé la page de...

Une voix : ...

M. Caire : Non, non, ce n'était pas le cahier des crédits, c'est vraiment...

M. Gaudreault : Sur 600 000 \$ ou... 600 millions.

M. Caire : Non, 600 millions, 600 millions.

Une voix : Pouvez-vous nous dire sur quelle ligne?

M. Gaudreault : Pouvez-vous nous dire où vous le déduisez...

M. Caire : Oui, la dépense à approuver... les dépenses à approuver.

Une voix : ...un gros montant...

M. Caire : C'est un bon montant, 600 millions, là, c'est est...

M. Gaudreault : Bien, nous, écoutez... Pouvez-vous me donner ça, s'il vous plaît? Ah! il est ici. L'écart, je comprends que le député fait référence à l'écart entre 3 140 760 000 \$ et 2 689 288 000 \$. Bon, nous, ça nous donne une variation de 451 millions... Bon, vous avez dit 600 millions, là. Alors, moi, j'ai fait sciences humaines sans maths, là, mais j'arrive quand même à 451 479 000 \$.

M. Caire : ...vous admettez avec moi que 450 millions, c'est une dépense...

M. Gaudreault : Oui, mais il y a quand même quasiment 200 millions de différence.

M. Caire : Je vous le concède, M. le ministre, je vous le concède.

M. Gaudreault : O.K. Bon, sur le 451 millions qui est là, 70 % va pour l'amortissement, service de la dette, et le 30 % d'autres... bien, c'est les autres dépenses, là, la rémunération, etc.

M. Caire : Ce que je comprends, c'est qu'il y a 30 % qui va aller à financer la politique d'embauche du ministère?

M. Gaudreault : Bien, pas juste ça, là, mais...

M. Caire : Mais pour beaucoup.

• (12 h 10) •

M. Gaudreault : Mais il y a aussi d'autres éléments qu'il y a là-dedans comme le pont de la 30, l'entretien du réseau, etc., fonctionnement de la 25.

M. Caire : O.K. Je comprends. Mais c'est toujours du salaire, puisque ce que je comprends, c'est que vos infrastructures vont être dans les investissements approuvés, donc dans le 1 783 000 000 \$.

M. Gaudreault : Il y a une partie des salaires qui sont capitalisés, puis il y a une autre partie qui vont à la dépense.

M. Caire : O.K.

M. Gaudreault : Alors, c'est comme ça que c'est comptabilisé et que c'est traité.

M. Caire : O.K. Et c'est 70 % qui va au service de la dette?

M. Gaudreault : Amortissement, service de la dette, 70 %, à peu près, du 451 millions.

M. Caire : 451 millions, donc, sur le 3 milliards. Parfait.
Comme j'ai fait, moi aussi, sciences humaines pas de maths...

Une voix : Ça va mal.

M. Caire : ... — oui — le 319 423 000 \$, vous l'indiquez comme déficit, mais est-ce que je comprends que c'est un surplus?

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

M. Gaudreault : C'est un surplus, Mme la Présidente.

M. Caire : Ce n'est pas un déficit?

M. Gaudreault : C'est un surplus.

M. Caire : Bon. On est un à un?

M. Gaudreault : Pardon?

M. Caire : Un à un?

M. Gaudreault : Bien, s'il n'est pas entre parenthèses, c'est un surplus.

M. Caire : C'est parce que ça indique un déficit entre parenthèses ici. Mais ce n'est pas grave, M. le ministre, on ne va pas...

M. Gaudreault : Non, non, mais c'est parce que, quand... Ça veut dire, quand on met le déficit entre parenthèses, ça veut dire que, rendu... C'est pour dire que, si c'est entre parenthèses, c'est un déficit. Mais là c'est un surplus. Alors, deux, zéro.

M. Caire : Jusqu'en bas.

Une voix : Mais les mathématiques modernes, des fois, ouvrent les parenthèses.

M. Caire : Moi, je vois déficit entre parenthèses. Mais, bon, ceci étant dit...

M. Gaudreault : Mais c'est pour indiquer que, s'il y avait les chiffres entre parenthèses, ça serait un déficit.

M. Caire : Ceci étant dit, M. le ministre, je vois sur 2012...

M. Gaudreault : Même le député de Louis-Hébert est d'accord avec moi.

M. Caire : Là, ça ne va pas bien pour vous.

M. Gaudreault : Le diplômé en sciences humaines sans maths est appuyé par un ingénieur, alors...

M. Caire : Ça ne va pas bien pour vous, M. le ministre. Et là vous allez pouvoir m'éclairer encore une fois...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Je vous rappellerai à l'ordre, là, tout le monde parle en même temps. Alors, M. le député de La Peltrie.

M. Caire : C'est très convivial, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Oui, je comprends, mais il ne faut pas dépasser...

M. Caire : 17 301 380 000 \$ de déficit... de dette, en fait, cumulée en 2012-2013. Je vois un solde des emprunts auprès du Fonds de financement de 19 199 434 000 \$ en 2013-2014. L'écart entre les deux, vous l'expliquez comment?

M. Gaudreault : Bien, c'est le service de la dette. C'est le financement des nouveaux investissements qui sont portés à cette colonne-là, là, si on veut. Bien, pas rien que si on veut, c'est ça.

M. Caire : Mettons que je veux être sûr que j'ai compris. Quand vous dites, en 2012-2013, qu'il y avait pour 3 726 000 000 \$ d'investissements, dans les faits il y a un montant de 1 milliard et des poussières de plus, puis des grosses poussières, là, qui a été investi si vous... Parce que ce que je vois dans les investissements approuvés, c'est 2 783 000 000 \$. Ça, c'est ce que vous prévoyez investir dans les travaux. Puis, si vous dépassez ça, vous le mettez au service de la dette. C'est ça?

M. Gaudreault : Bien, c'est-à-dire qu'il y a une partie des investissements qui va au service de la dette. C'est comme — comment je pourrais dire? — une nouvelle hypothèque. Admettons qu'on fait des agrandissements à la maison, puis on va l'hypothéquer pour les agrandissements, alors...

M. Caire : Ça, je le comprends bien, Mme la Présidente.

M. Gaudreault : C'est comme ça que je peux l'expliquer, là.

M. Caire : Mais ce que moi, je veux comprendre, c'est... Si on dit 3 726 000 000 \$, on prévoit qu'on va dépenser ça, si on augmente le service de la dette, c'est qu'on a dépensé plus que ça.

M. Gaudreault : Bien, pas nécessairement, c'est que...

M. Caire : Pas nécessairement.

M. Gaudreault : Bien, c'est-à-dire qu'on est allé emprunter pour le financer.

M. Caire : C'est juste que vous l'avez mis directement sur le service de la dette. Donc, dans...

M. Gaudreault : Et ça, ça se fait... Mme la Présidente, c'est quand même important. Le député pose des questions techniques, mais très importantes.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Oui.

M. Gaudreault : C'est au fur et à mesure que les travaux évoluent, puis on les paie au fur... Bien, il faut bien qu'on paie, là. Alors, on les paie au fur et à mesure.

M. Caire : O.K. Donc, dans le 2 783 000 000 \$, il y a un montant qui va au service de la dette.

M. Gaudreault : Oui.

M. Caire : Qui est de quel ordre?

M. Gaudreault : Bien, ça dépend, au fur et à mesure des déboursés qu'on fait, selon les investissements. Est-ce qu'on peut donner une proportion?

Des voix : ...

M. Gaudreault : Bien, c'est ça, éventuellement, tout ça va se ramasser sur le service de la dette, là. C'est au fur et à mesure qu'on fait des déboursés, puis ça s'accumule.

M. Caire : ...la totalité du 2 783 000 000 \$, finalement, va se ramasser au service de la dette. O.K. Le surplus accumulé de 1 812 945 000 \$, vous faites quoi avec?

M. Gaudreault : Bien, c'est un bas de laine pour le futur. C'est au FORT pour faire d'autres projets.

M. Caire : ...il est-u placé? Il est-u investi? Y a-tu un rendement dessus? Il génère-tu des revenus?

M. Gaudreault : Bien, ces fonds-là sont gérés par le fonds des Finances, là.

M. Caire : O.K. La raison pour laquelle je pose la question, Mme la Présidente, c'est qu'on voit qu'à chaque année il se dégage quand même, bon an, mal an, quelques centaines de millions de surplus, et, parallèlement, la dette augmente. Donc, est-ce qu'il n'y aurait pas un intérêt à utiliser ces surplus-là pour diminuer la dette?

M. Gaudreault : Mme la Présidente, écoutez, on va aller au plus simple, là, je demanderais le consentement pour que Mme Danièle Cantin puisse répondre.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Alors, est-ce qu'il y a consentement? Est-ce que...

Des voix : ...

M. Gaudreault : ...de se présenter avec sa fonction.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Alors, Mme Cantin, est-ce que vous voulez vous identifier?

Mme Cantin (Danièle) : Bonjour. Danièle Cantin, directrice générale adjointe des ressources. Dans le fond, pour répondre à votre question, toute la gestion... des investissements sont autorisés par le ministère des Transports, finalement, qui décide des projets et qui convient, là, de la réalisation avec les directions territoriales, là, qui exécutent les travaux.

Au moment du déboursé, quand on paie les entrepreneurs et quand on paie les différentes charges qui sont liées à ça, bien, ces sommes-là, il y a différents comptes de banque qui sont ouverts, mais c'est tout géré entièrement avec le ministère des Finances. Donc, le service de dette et, dans le fond, notre banquier, si on veut, pour le FORT, le Fonds des réseaux de transport terrestre, c'est le ministère des Finances, et, avec eux, on convient des meilleurs moyens de financer une dette qui est quand même assez importante, colossale. Donc, eux nous assurent des meilleurs moyens de financement, et il y a une... eux vont, sur service de dette... eux, dans le fond, nous allouent les sommes, les emprunts en fonction des disponibilités des marchés qu'ils ont aux niveaux gouvernementaux. Donc, ça se fait vraiment en collaboration avec eux, cette gestion de dette là. Nous, je peux dire que notre responsabilité, évidemment, c'est de s'assurer de la saine gestion de ces fonds-là, mais, au niveau de la dette, on n'est pas, je pourrais dire, les seuls décideurs, on le fait avec nos collègues du ministère des Finances.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de La Peltrie, il vous reste deux minutes, environ.

M. Caire : Oui. Merci, madame. Je repose ma question : À ce moment-là, pourquoi les surplus ne sont pas alloués au remboursement de la dette ou atténuer les emprunts? Parce que ça commence à être des montants substantiels. Puis j'écoutais le ministre dire : Bon, bien, on les alloue à d'autres projets. Mais, d'année en année, on accumule des surplus de l'ordre de quelques centaines de millions, là, c'est variable dépendamment des années. Donc, est-ce qu'on ne serait pas mieux, à ce moment-là, de les allouer à la dette ou à ne pas emprunter? Puis est-ce qu'il n'y aurait pas un meilleur rendement pour le contribuable dans cette façon de faire là? J'essaie de voir pourquoi on accumule comme ça, là.

Mme Cantin (Danièle) : Bien, dans le fond, les investissements sont faits, là... Le jeu d'état financier, qu'on peut dire, c'est qu'on a un actif et on a une dette qui vient associée à ça. Et la dette long terme, quand on décide d'aller en emprunt, c'est lié à ces investissements-là. On a diverses autres dépenses, qui sont des dépenses de fonctionnement, pour lesquelles on ne va pas emprunter. Mais, dans le fond, la stratégie, c'est... Si, effectivement, on irait sur... on dirait qu'on ne va pas emprunter, mais qu'on prend ces sommes-là pour venir rembourser notre dette, bien là on aurait le problème que, nos dépenses courantes, on n'aurait plus d'argent pour les payer. Donc, il y a une prévision non pas annuelle de cette gestion-là, mais globale, sur plusieurs années, pour gérer les entrées d'argent et les sorties au niveau des emprunts et au niveau de toute la caisse qu'il y a, là, le jeu des dépenses courantes et des investissements. Et, comme je vous disais, cette façon de faire là, on n'est pas maîtres d'oeuvre. Ce n'est pas le ministère des Transports qui pourrait dire : Je prends mon montant d'argent pour rembourser ma dette, il y a un lien à faire avec le ministère des Finances.

M. Caire : Merci.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Alors, il vous reste environ une minute. M. le député de La Peltrie, une minute.

M. Caire : Est-ce que je peux garder ça pour mon prochain bloc, Mme la Présidente, s'il vous plaît?
• (12 h 20) •

La Présidente (Mme Beaudoin) : Oui, d'accord. Alors, le temps est écoulé. Nous allons du côté du gouvernement pour une période de 18 minutes. Alors, Mme la députée des Îles-de-la-Madeleine, à vous la parole.

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : Merci, Mme la Présidente. J'aimerais vérifier, est-ce que nous aurons un autre bloc suivant celui-là?

La Présidente (Mme Beaudoin) : Oui.

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : O.K. Donc, si on a d'autres sujets, on pourra revenir dans le dernier bloc. Et là nous avons 18 minutes. Merci. Merci beaucoup.

Mme la Présidente, j'aimerais revenir sur un sujet qui a été abordé depuis le début de cette étude des crédits et qui a été littéralement un scandale au mois de novembre dernier, lorsque le rapport de la firme Secor-KPMG a été dévoilé. Le rapport de la firme Secor-KPMG portait sur l'étude de la gestion actuelle du Plan québécois des infrastructures et sur le processus de planification des projets. Ce que je dis qui a fait littéralement scandale, c'est que le rapport a été vraiment accablant pour la gestion des infrastructures québécoises. Il a posé des constats troublants à l'égard de la gestion de nos projets d'infrastructure sous le gouvernement libéral qui nous a précédés. Je pense que tous les Québécois ont été scandalisés de voir les constats faits dans ce rapport-là.

Il a révélé des déficiences majeures dans la planification et la gestion des projets d'infrastructure. Il y a eu des dépassements de coûts pour à peu près 20 projets étudiés d'infrastructure majeurs, qui ont connu des dépassements de

coûts de 78 % depuis leur estimation initiale. Pire que cela, il y a 20 projets qui avaient dépassé les coûts de 129 % par rapport à... le coût initial qui était le montant lors de l'annonce. À 129 % de dépassement de coûts, je pense que mon gérant de caisse m'appellerait et me dirait : Mme Richard, vous ne pouvez pas continuer dans cette voie-là, et il faut revoir votre planification.

La députée de Laviolette, tantôt, nous a parlé de sécurité. Elle a invoqué la question de la sécurité pour expliquer des dépassements de coûts. Je pense qu'il faut... La députée, qui avait été ministre déléguée et ministre en titre de 2004 à 2010, faut-il le rappeler, qui gérait des projets, quatre des sept plus grands projets qui étaient dans le transport, je pense qu'on ne peut pas lésiner sur la sécurité, elle a bien raison, notre députée de Laviolette. Par contre, je pense que la sécurité aurait dû être planifiée dès le départ et aurait dû faire partie de l'investissement initial qui était annoncé. On ne lésine pas sur la sécurité. Par contre, il ne faut pas non plus lésiner sur la rigueur de tous les projets qui sont annoncés, et malgré l'enthousiasme dont il a été question à quelques reprises aujourd'hui pour annoncer des projets.

Dans les grands projets de transport, je pense qu'on peut nommer l'échangeur Turcot, le Train de l'Est, l'échangeur Dorval et la route des monts Otish.

Une voix : ...

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : Oui, qui est un nom qu'on entend moins souvent. Je pense qu'il en a été question à plusieurs reprises, la tâche était lourde quand vous êtes arrivé en poste, M. le ministre. Nous avons un déficit de 1,6 milliard dans l'ensemble des finances, mais, au niveau des projets annoncés par l'ancien gouvernement libéral, je pense qu'il y avait un ménage à faire dans la maison du ministère des Transports. On a même entendu tantôt dans certaines interventions qu'il ne fallait pas blâmer le ministère. Je pense que loin de nous l'idée de blâmer les gens qui travaillent au ministère, qui font un travail exceptionnel, mais, je pense, ça prend une direction et une volonté de la part du ministre pour donner des règles spécifiques.

Alors, M. le ministre, pouvez-vous nous parler de l'état de la situation quand vous êtes arrivé en poste?

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le ministre, à vous la parole.

M. Gaudreault : Oui, certainement. Je veux remercier la députée des Îles-de-la-Madeleine pour sa question. Et ça tombe bien, dans le fond, que je puisse y répondre au même moment où il y a deux anciens ministres des Transports de l'ancien régime qui sont ici, en cette salle, et qui se sont succédé à cette fonction.

Vous avez fait référence au rapport Secor-KPMG... Mme la Présidente, la députée des Îles-de-la-Madeleine a fait référence au rapport Secor-KPMG, qui est un rapport, comme vous le savez, fait par cette firme qui assure un caractère de neutralité et d'objectivité aux données qui sont publiées. On ne peut pas dire, quand même, que les firmes Secor et KPMG sont des firmes taxées de partisanerie. Bien au contraire, ce sont des entreprises reconnues pour leur professionnalisme. Et ils nous ont fait un rapport, donc, totalement neutre et objectif, ce qui permet d'accorder une très grande crédibilité aux données qui sont évoquées dans le rapport.

Je profite du fait qu'il y a justement les deux anciens ministres des Transports qui sont ici pour rappeler l'horreur, l'horreur des dépassements de coûts dans quatre projets bien connus au Québec : le Train de l'Est, de 300 millions à 671 millions; la route des monts Otish, de 260 millions à 471 millions; l'échangeur Dorval, de 150 millions à 507 millions, c'est assez incroyable; et l'échangeur Turcot, de 1,1 milliard à 3,1 milliards. Alors, dans ces quatre projets-là sur lesquels les deux anciens ministres des Transports ont travaillé, on a eu des dépassements de coûts faramineux qui donnent la chair de poule.

Maintenant, avec notre arrivée au gouvernement, notre priorité — et, vous le savez, la première ministre a insisté à plusieurs reprises là-dessus — une culture de transparence, une culture d'intégrité, une culture de rigueur. Transparence, intégrité, rigueur, et c'est ce qui nous a conduits, évidemment, à proposer à l'Assemblée nationale et à faire adopter la loi n° 1 sur l'intégrité en matière de contrats publics. Cette loi touche — touche, oui, parce qu'elle est en vigueur — évidemment, le ministère des Transports et les entreprises qui font affaire avec le ministère des Transports pour s'assurer de leur probité et de l'intégrité. Donc, ils devront désormais — le processus est déjà enclenché en vertu de la loi n° 1 — obtenir une autorisation de l'Autorité des marchés financiers pour pouvoir contracter, évidemment, avec le ministère des Transports.

Et, vous savez, tout ça se fait en collaboration. Je pense qu'on a insisté beaucoup, depuis le début de la journée, sur les annonces faites et non budgétées, les annonces faites et sorties du budget, les annonces faites dans un enthousiasme préélectoral délirant. Donc, on a beaucoup insisté là-dessus. Maintenant, on inverse la machine. On inverse la machine pour pouvoir travailler correctement, avec rigueur, avec intégrité et en équipe. Quand je dis en équipe, c'est que la loi n° 1, comme vous le savez, était sous le parrainage de notre collègue président du Conseil du trésor. Évidemment, au Conseil du trésor, ils ont l'autorité, si on veut, pour avoir une vue d'ensemble, hein, sur les contrats qui sont accordés et sur la bonne gestion financière des différents ministères et organismes du gouvernement, et soyez assurés que, le Conseil du trésor, on travaille étroitement avec le Conseil du trésor pour s'assurer, justement, que tous les contrats, toutes les dépenses sont bien contrôlées pour ne pas qu'il y ait de dépassement de coûts. Alors, c'est dans ce contexte-là qu'on travaille, en collaboration, évidemment, avec le Conseil du trésor. Et, évidemment, pour nous, bien c'est une valeur qui est fondamentale.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Mme la députée des Îles-de-la-Madeleine, à vous la parole.

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : J'aimerais peut-être, avant de poser une autre question sur le projet de loi, vous féliciter, M. le ministre. En tout cas, je demande à la présidente, j'aimerais adresser des félicitations. Parce que, depuis le début de l'avant-midi, dans toute l'étude des crédits, le ministre nous a démontré vraiment une connaissance pointue de tous les dossiers dont il nous a fait part, alors j'aimerais le féliciter pour la connaissance des dossiers dont il nous a entretenus ce matin. Alors, c'est pour faire contrepoids, peut-être, aux nombreuses allégations au fait que vous êtes un jeune ministre et... Mais vous êtes jeune, quand même, et... mais, vraiment, je... et toute l'équipe qui est autour de vous.

Et j'aimerais avoir plus de précisions sur le projet de loi n° 1, justement, quel genre de contrats qui vont être assujettis au projet de loi n° 1, quels sont les organismes publics qui sont touchés par le projet de loi n° 1 et qu'est-ce que... peut-être, nous expliquer plus en détail le fonctionnement, là, de cette nouvelle façon de faire.

• (12 h 30) •

M. Gaudreault : Oui. Bien, écoutez, c'est bien simple, hein, c'est qu'à terme nous souhaitons que toutes les entreprises qui vont contracter avec les ministères et organismes publics passent par ce que moi, j'appelle le filtre de l'Autorité des marchés financiers, qui, soit dit en passant — c'est bien important de le préciser, là — travaille en étroite collaboration avec l'Unité permanente anticorruption. Donc, pour pouvoir avoir accès à toutes les informations pertinentes au moment de décider... savoir si une telle entreprise sera autorisée en vertu de l'Autorité des marchés financiers, donc, en vertu de la loi n° 1, il y aura une collaboration avec l'UPAC, puis je pense que c'est important de le préciser.

La députée me demande des exemples. Bien, écoutez, on pourrait prendre, dans le fond, tous les prochains chantiers. Là, c'est sûr que... vous comprenez que le mandat qui est accordé à l'Autorité des marchés financiers est un très gros mandat, hein, donc de mettre en place le système pour autoriser chaque entreprise à faire affaire avec l'État. Alors, il y a des étapes qui sont prévues pour accorder l'autorisation. Présentement, on commence avec les plus gros chantiers, avec les contrats de plus grande envergure, ceux qui sont de 40 millions et plus. Alors là, en transport, là, ce n'est pas long qu'on tombe dans les chantiers de 40 millions et dans les contrats de 40 millions et plus. Vous savez, par exemple, que, dans le cas de l'échangeur Turcot, où, là, on parle d'un projet de plusieurs milliards de dollars, il y a des consortiums, là, qui sont en lice pour pouvoir se qualifier pour déposer un projet pour faire l'échangeur Turcot, et ces consortiums devront se qualifier au sens de la loi n° 1 devant l'Autorité des marchés financiers. Alors, ça, c'est un exemple concret, un exemple patent des impacts de la loi n° 1 sur les contrats du ministère des Transports. Et je pourrais multiplier les exemples, là, parce que, comme je vous dis, la première étape, c'est vraiment les contrats de 40 millions et plus, et nous en avons beaucoup au ministère des Transports. Donc, c'est dans cet esprit-là qu'on travaille.

Vous savez également que, très récemment, il y a quelques semaines à peine, nous avons adopté une autre mesure aussi pour avoir une plus grande intégrité. Parce que je vous dirais qu'on travaille un peu en deux temps, par exemple, par rapport la commission Charbonneau, qui a cours présentement. Je tiens à dire ici que la commission Charbonneau est une entité autonome, hein, avec un processus quasi judiciaire. J'ai beaucoup de respect pour ça, ce n'est pas mon rôle de m'ingérer dans ce qui se dit, dans ce qui se fait à la commission Charbonneau. Cependant, nous écoutons, effectivement, les audiences de la commission Charbonneau, on a des équipes à plein temps là-dessus. On me fait rapport régulièrement parce que je n'ai pas le temps de m'asseoir devant la télé pour écouter ça à chaque jour. Je le fais un peu, mais il faut que je sois en Chambre pour répondre aux questions de l'opposition, puis... Alors, on me fait des rapports de ce qui se passe à la commission Charbonneau, et, au fur et à mesure, sans pour autant prendre... — comment je pourrais dire? — sans pour autant présumer de la suite ou des recommandations qui viendront ultérieurement de la commission Charbonneau, on essaie de prendre des actions quand même au fur et à mesure qu'on entend des révélations à la commission Charbonneau.

Et c'est pour ça que — c'est ce que j'allais dire — récemment, pour ce qui est de la question des comités de sélection, par exemple, des firmes de génie-conseil, on a ajouté des éléments de plus pour s'assurer d'une plus grande transparence, puis d'une plus grande compétence, puis d'une plus grande intégrité dans le processus, et désormais — c'est un autre désormais, là, digne de Paul Sauvé — les membres du comité de sélection des firmes de génie-conseil devront signer une déclaration d'intérêt — qui est présentement en rédaction, là, pour s'assurer qu'elle soit bien conforme, là — donc, une déclaration d'intérêt pour être sûr qu'il n'y aura pas... On parle, évidemment, oui, des membres externes, là, de la... Parce qu'il y a des membres internes et il y a des membres externes, hein? Quand je dis internes, ils viennent du ministère des Transports, puis il y a des membres externes sur les comités de sélection. Alors, il faut que les membres externes signent une déclaration d'intérêt quant à savoir s'ils ont des intérêts dans des firmes qui pourraient être intéressées par les contrats à venir. Et ça, ça sera mis à jour, ça sera consigné dans les procès-verbaux, dans les documents du ministère des réunions et les comptes rendus des réunions des comités de sélection. Alors ça, c'est une mesure importante.

Il y aura d'autres mesures qui seront mises en place également, comme, par exemple, pour s'assurer qu'il y aura un bon roulement pour ne pas qu'on se retrouve toujours avec les mêmes personnes sur les comités de sélection, ainsi de suite.

Alors, je vous dirais, on est toujours alertes quant à ce qu'on suit, on entend et on constate dans le milieu, et on s'assure de bouger au fur et à mesure qu'on entend des choses dans la mesure où on peut aussi, là, agir correctement.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Mme la députée des Îles-de-la-Madeleine, il vous reste environ cinq minutes.

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : Cinq minutes. Oh! bon, c'est bien.

Une voix : ...

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : Oui, c'était bien, hein? C'était bien, c'était bien. Merci, M. le député.

M. McKay : ...commission Charbonneau, c'est intéressant aussi.

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : Non, je profiterai peut-être du dernier cinq minutes pour, Mme la Présidente, si vous me le permettez, pour revenir sur d'autres projets dont on a parlé tantôt. Et on a parlé un peu de la loi n° 22, puis il y avait un sujet qui m'avait été apporté pour les ponts d'étagement de Sainte-Anne-de-Bellevue. Je ne sais pas si on peut revenir un peu sur... En fait, c'est un nouveau sujet. Par contre, je pense que ça touche aussi la loi n° 22, des ponts d'étagement du chemin Sainte-Marie qui étaient près de l'autoroute, une bretelle de l'autoroute 40. Et je pense qu'il y a eu un litige aussi sur ce dossier-là, à savoir que la municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue, qui était affiliée à la ville de Montréal, devrait prendre les coûts pour ce pont d'étagement — qui est un viaduc, mais je pense que c'est le terme employé au ministère des Transports — et ce viaduc est fermé depuis le 29 mars 2011 parce que la ville n'avait pas les moyens de réparer et de mettre à niveau ce pont d'étagement.

Alors, est-ce qu'on pourrait savoir, pour le bénéfice des gens de cette région de l'ouest de la ville de Montréal, qu'est-ce qui peut être fait et où en est le dossier, là, qui... de la part du ministère des Transports?

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le ministre, à vous la parole.

M. Gaudreault : Oui. Alors, vous savez qu'on est ici, encore une fois, face à une situation qui est sous l'égide, je dirais, de la loi n° 22, concernant Sainte-Anne-de-Bellevue, et il faut faire très attention dans nos réponses, comme ministère, pour ne pas créer de précédent qui pourrait ainsi être invoqué par la suite par d'autres municipalités puis, là, nous embarquer dans une spirale, hein, encore une fois, là, qui pourrait avoir des conséquences et des conclusions, bon, à un moment donné, qui feraient en sorte qu'on s'embarquerait dans... Bien là, on vous a dit oui à une, alors on va dire oui à d'autres. Alors, ça devient très difficile.

Moi, j'ai indiqué, très récemment, à la municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue — en décembre, en fin de compte — que le ministère des Transports du Québec ne pouvait assumer les coûts d'un projet qui relève de la responsabilité d'une municipalité. Alors, la municipalité a été informée de cela au mois de décembre, sauf qu'on comprend qu'il y a un problème avec cet échangeur-là ou avec cette sortie-là, avec ce secteur-là, et on est en train de travailler en collaboration avec la municipalité pour être conforme à la fois aux responsabilités du ministère et à la fois aux responsabilités de la municipalité. On travaille à des scénarios pour essayer de régler la situation parce qu'il y a beaucoup de circulation, il y a un quatre-stops, là, puis, bon, il faut s'assurer que ça puisse circuler avec fluidité. Mais là on est vraiment dans un secteur où il y a à la fois des infrastructures qui sont vraiment de la responsabilité de la municipalité en vertu de la loi n° 22, mais où on a des emprises du ministère tout près.

Alors, moi, mon objectif comme ministre — puis c'est le message qui a été envoyé également aux équipes en place au ministère — c'est de s'assurer qu'il y a une collaboration avec la municipalité. À partir du moment où on dit : Ah! bien là, écoutez, on ne peut pas participer financièrement comme ministère parce que ça créait des précédents importants, et on ne respecterait pas tout à fait la loi n° 22... bien, on ne respecterait pas du tout, en fait, la loi n° 22, bien ça ne veut pas dire pour autant qu'on est fermés puis on ferme la porte à double tour du ministère. Ce que ça veut dire, c'est qu'on peut s'asseoir quand même avec les équipes de la municipalité pour essayer de trouver une solution qui convient à tout le monde sans engager financièrement les fonds du ministère.

Parce qu'on est... Une auto, là... le conducteur dans son auto, là, il part de la ville, il ne le sait pas, lui, s'il est sur une route de la ville puis qu'en tournant le coin de rue il tombe sur une route du ministère, puis que, là, les budgets ne sont pas les mêmes. Ce qu'il veut, le conducteur, lui, c'est que ça se rende, puis que ça roule, puis que ça marche. Alors, nous, dans le fond, c'est l'usager, c'est le conducteur qui est au coeur des préoccupations — et la sécurité routière, évidemment — qui est au coeur des préoccupations du ministère, et on ne veut pas qu'on tombe dans de la bureaucratie entre les administrations municipales et gouvernementale, qui ferait en sorte qu'en bout de ligne c'est les automobilistes qui en souffrent. Alors, on est en collaboration avec la municipalité, mais il faut bien définir au point de départ les responsabilités de chacun, puis ça, j'ai été clair avec la municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue.

• (12 h 40) •

La Présidente (Mme Beaudoin) : Alors, il vous reste quelques secondes, Mme la députée des Îles-de-la-Madeleine.

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : Merci. La réponse me satisfait, Mme la ministre...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Bon, d'accord. Le temps est écoulé.

Mme Richard (Îles-de-la-Madeleine) : Mme la ministre... oui, Mme la Présidente. Je vous ai nommée ministre.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Alors, je cède la parole au groupe de l'opposition officielle pour une durée de 22 minutes. La parole est au député de Louis-Hébert.

M. Hamad : Merci, Mme la Présidente. J'ai entendu le ministre, tantôt, dire qu'il n'a pas le temps d'écouter la commission Charbonneau, je comprends. Et il a dit qu'il y a des équipes complètes qui écoutent, puis ils font des rapports. Alors, j'aimerais savoir combien de personnes. Sont-ils au cabinet? Sont-ils des gens du ministère des Transports? Alors, combien de personnes au cabinet qui écoutent la commission Charbonneau et, s'il y en a bien sûr, des fonctionnaires qui font des rapports sur la commission Charbonneau au ministre?

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

M. Gaudreault : Bien, écoutez, Mme la Présidente, il y a différentes personnes, là, qui travaillent à... et le député de Louis-Hébert sait bien ce que c'est parce qu'il a été ministre dans plusieurs ministères. Nous avons, du côté du ministère, des employés du ministère, trois personnes qui sont impliquées dans les travaux de la commission pour le ministère. Et je peux vous informer que, jusqu'à maintenant, plus de 3 000 documents ont été transmis à la commission Charbonneau. Ces trois personnes là suivent avec grande attention les travaux de la commission dans le but de pouvoir répondre aux demandes de la commission. Alors, ça, c'est les travaux ou c'est les... c'est ça, c'est les travaux qui sont faits du côté du ministère.

Mais, évidemment, du côté du cabinet, on a des équipes, on a des conseillers politiques qui suivent cela de façon régulière avec constamment la télé ouverte et qui nous... qui suivent ça et qui me font des rapports quand j'ai l'occasion, là, de revenir au cabinet ou au fur et à mesure, tout dépendant des révélations qui sont faites au cabinet. Alors, je pense que c'est important de bien comprendre ça.

M. Hamad : O.K. Alors, si je comprends, la commission Charbonneau commence le matin et finit le soir, donc il y a du monde à temps plein dans le cabinet du ministre qui écoute commission Charbonneau. Est-ce qu'il y en a trois, quatre, cinq? Combien qui écoutent?

M. Gaudreault : Bien, ça dépend des jours.

M. Hamad : Oui. Entre combien et combien?

M. Gaudreault : Comme je vous dis, bien, écoutez, au cabinet, on a des attachés politiques qui ont des téléviseurs dans leur bureau, et qui écoutent ça, et qui me font des rapports au fur et à mesure. Mais on est capable de faire d'autres choses aussi en même temps. Alors, on a un conseiller politique qui est plus attaché à ça, mais il travaille en collaboration avec d'autres. Si, parfois, l'attaché politique qui est là-dessus est obligé d'aller à une réunion sur la route 112 avec le député de Lotbinière-Frontenac, moi, c'est très important de répondre aux demandes du député de Lotbinière-Frontenac, je vais m'assurer qu'un autre conseiller politique va pouvoir écouter la télé en ouvrant son téléviseur pendant que l'autre conseiller politique va répondre aux demandes du député de Lotbinière-Frontenac.

M. Hamad : Ça ne prend pas des maths pour ça. C'est bien. Je reviens, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de Louis-Hébert.

M. Hamad : Est-ce que les rapports transmis par le ministère des Transports à la commission Charbonneau, est-ce que le ministre prend connaissance ou son cabinet prend connaissance de ces rapports-là?

M. Gaudreault : Non, d'aucune façon.

M. Hamad : Aucune façon. Mais vous m'avez dit tantôt : Il y a 3 000 rapports qui ont été transmis. Vous êtes au courant du nombre, mais vous n'êtes pas au courant des détails?

M. Gaudreault : Bien là, bien non, là, je veux dire, comme ministre, c'est important que je sache qu'il y a tel nombre, telle quantité de rapports qui sont remis à la commission Charbonneau, mais je n'ai pas à... je ne regarde pas les rapports puis je ne pars pas le soir avec une pile de rapports dans ma valise pour aller les lire chez moi, là, non, non, non. Mais, je veux dire...

Une voix : ...

M. Hamad : Comment le ministre sait le nombre s'il ne part avec...

M. Gaudreault : Bien, c'est parce qu'on...

M. Hamad : Je comprends qu'il ne part pas avec les rapports, il n'a pas le temps, mais comment vous savez qu'il y a 3 000 rapports qui ont été envoyés?

M. Gaudreault : Bien, parce qu'on m'informe qu'il y a 3 000 rapports qui ont été envoyés. Mais, comprenez-moi bien, là, les employés qui travaillent là-dessus ont signé des déclarations formelles de confidentialité, et c'est très, très sérieux, là. Ils ont une section pour eux puis ils travaillent là-dessus. Mais je pense que c'est important que moi, comme ministre, je sache le nombre de rapports. Mais je ne sais pas le contenu du rapport qui a été remis, ce n'est pas... Je vous ai dit tout à l'heure — et j'ai insisté à plusieurs reprises — que, pour moi, l'indépendance de la commission, c'est fondamental, là. Mais, en même temps, ma responsabilité comme ministre, c'est de m'assurer qu'il y a une collaboration avec la commission sans avoir le contenu.

Moi, je ne suis pas comme quand vous étiez ministre, puis que M. Duchesneau vous avait alerté sur des pratiques qu'il pouvait y avoir, et que vous avez dit : Je ne veux pas voir ça, je ne veux pas le savoir. Alors, moi, je ne fonctionne pas comme ça. Je suis le ministre responsable du ministère des Transports et je veux m'assurer que le ministère des

Transports collabore avec une commission qui a été réclamée pendant plus de deux ans par 80 % des Québécois et que l'ancien gouvernement, auquel vous avez fait partie et dont vous avez été ministre des Transports, a refusé systématiquement. Et, même une fois qu'il l'avait accordée, il a fallu insister encore parce qu'il n'y avait pas le droit de contrainte, puis ce n'était pas une vraie commission, puis il a fallu en rajouter une couche. Alors, nous, là, on n'est pas dans cet horizon-là, on n'est pas dans cet univers-là, on travaille pour s'assurer qu'il va y avoir une collaboration. Mais ce n'est pas à moi à fouiller dans les rapports qui sont remis à la commission, moi, je veux m'assurer qu'il y a une collaboration. C'est les Québécois qui demandent ça. Si le député pense autre chose, c'est à lui de défendre sa position devant les électeurs et les électrices. Mais moi, je veux m'assurer que le ministère va faire sa bonne collaboration.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de Louis-Hébert, à vous la parole.

M. Hamad : Si le ministre, Mme la Présidente, ne veut pas voir les rapports... Et je le comprends, en passant. C'est tout à fait normal. Mais pourquoi il est intéressé à savoir le nombre de rapports? S'il y en a 1 000 au lieu de 3 000, est-ce qu'il va intervenir? S'il y en a eu 200 rapports au lieu de 250 rapports... Pourquoi savoir le nombre si ce n'est vraiment pas... ne l'intéresse pas? Est-ce que, s'il y a eu 200 rapports, est-ce que vous pouvez intervenir, dans votre tête, pour dire : Aïe! il n'y en a pas assez, de rapports, il y en a beaucoup, il y en a moins?

M. Gaudreault : C'est parce que vous m'avez posé la question. Vous m'avez posé la question, je vous donne le chiffre.

M. Hamad : Non, mais vous, vous avez dit : Ça ne m'intéresse pas, les rapports. Par contre, je veux savoir combien. Vous venez de le dire, là. Ce n'est pas parce que j'ai posé la question, vous venez de le dire à tout le monde ici, que vous voulez savoir combien de rapports. Alors, est-ce que, si vous avez vu qu'il y avait 250 rapports, est-ce que... il y a-tu une lumière qui allume? Est-ce que votre chef de cabinet intervient? Qu'est-ce qui se passe dans ce cas-là? Parce que vous vous intéressez au nombre de rapports.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de Louis-Hébert, vous devez vous adresser à la présidence, s'il vous plaît.

M. Hamad : Oui.

M. Gaudreault : Je ne m'intéresse pas au nombre de rapports, je m'intéresse à ce qu'il y ait une collaboration et que la commission puisse bien faire son travail. Parce que, moi, ce qui m'intéresse en bout de ligne, c'est que la commission puisse produire des recommandations pour changer les choses par rapport à l'incurie du précédent gouvernement. C'est ça, le but. Alors, nous, on travaille là-dessus, puis je laisse les équipes répondre aux questions de la commission. Et moi, je veux être sûr, là, dans une optique de reddition de comptes, parce que c'est ma responsabilité comme ministre, de savoir le nombre de rapports. Mais le contenu du rapport, ce n'est pas de mes affaires, ça, ce n'est vraiment pas de mes affaires.

Puis 3 000, c'est-tu trop, c'est-tu pas assez? Je ne veux pas le savoir. Je veux dire, s'il y en avait 250 — vous m'avez posé la question tantôt — je vous aurais dit 250. S'il y en avait eu 5 000, je vous aurais dit 5 000. Il s'adonne qu'il y en a à peu près 3 000, alors c'est le chiffre que je vous donne. Si je ne vous avais pas donné de chiffre, là, vous m'auriez dit...

M. Hamad : ...

M. Gaudreault : ...Mme la Présidente, le député m'aurait dit : Il ne sait pas il y a combien de rapports qui ont été envoyés à la commission Charbonneau. Alors, je vous dis : C'est 3 000 rapports. Mais, pour le reste, je n'ai rien à savoir, moi, du contenu des rapports puis ce qui a été envoyé. Alors là, ça, ce n'est pas mon problème. Moi, ce que je veux, là, ce qui compte, c'est les résultats.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Oui. M. le député de Louis-Hébert...

M. Gaudreault : Alors là, les résultats sont au rendez-vous.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Écoutez, je vous inviterais à poser des questions courtes et répondre avec des réponses courtes.

M. Hamad : La question va être courte, j'espère que la réponse, aussi courte. Le Conseil du trésor a présenté des coupures de 1,5 milliard sur le PQI global, qui correspond à 7,5 milliards des coupures. Et, donc, ces coupures-là sur le PQI, donc, il va y avoir un impact sur les projets de transport. Est-ce que le ministre est d'accord que ces coupures-là vont faire en sorte qu'il y a des projets, ils ne se réaliseront pas?

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

• (12 h 50) •

M. Gaudreault : Bien, écoutez, les coupures dont parle le député de Louis-Hébert, c'est sur l'ensemble du plan quinquennal d'investissements, hein, du PQI. C'est sur l'ensemble du PQI et ce n'est pas 1,5 milliard pour le ministère des Transports, là. Alors, ça, là, il faut être très, très clair là-dessus pour que tout le monde s'entende bien. Bon.

Maintenant, maintenant, nous avons mis en place des processus, contrairement à l'ancien gouvernement, pour s'assurer que les estimés soient les plus justes possible et qu'on limite les dépassements de coûts, alors, parce que déjà, là, il y avait un paquet de projets qui étaient hors du PQI sous l'ancien gouvernement. Alors, nous, on a, pour les prochaines années, des efforts à faire parce qu'il y a une réduction du PQI, mais moi, je suis d'avis que nous serons capables d'atteindre nos objectifs parce qu'on va avoir des meilleurs projets, on va avoir des projets mieux budgétés, mieux estimés, mieux faits et...

M. Hamad : La question, Mme la Présidente, là...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Je vous invite vraiment à répondre à la question...

M. Gaudreault : Bien, c'est ce que je fais, je réponds.

M. Hamad : Alors, la question, Mme la Présidente, je répète, c'est juste un chiffre. Combien de coupures au ministère des Transports? Combien? C'est un chiffre que ça prend. Pas une phrase, un chiffre. Alors, Mme la Présidente, peut le ministre dire ça? Combien?

M. Gaudreault : Nous n'avons pas encore le montant.

M. Hamad : Ah! O.K. Donc, vous ne le savez pas. Vous voulez planifier, mais vous ne savez pas qu'est-ce que vous planifiez.

M. Gaudreault : Bien, c'est ce qu'on est en train de faire, la planification.

M. Hamad : Alors, Mme la Présidente, la deuxième question, est-ce qu'il peut nous le dire quand il y a... Mettons, sur 1,5 milliard, on va dire peut-être, il y a 1 milliard de coupures. Ce n'est pas... sûrement pas 200 millions. 1 milliard, mettons, sur 1,5 milliard. Est-ce que le ministre des Transports — puis la réponse, c'est oui ou non — pense, en coupant 1 milliard, va arrêter des projets qui vont être réalisés bientôt, ou sont à l'étude, ou etc.? Est-ce qu'une coupure de 1 milliard va arrêter des projets, oui ou non?

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

M. Gaudreault : Les projets seront budgétés, et les projets qu'on va annoncer seront dans les budgets, contrairement à l'ancien gouvernement. Moi, je ne suis pas ici, là, pour faire comme les deux anciens ministres qui sont ici, autour de la table, ont fait dans les années passées, laisser des coûts exploser, en moyenne, de 78 %. Nous sommes en train de faire la planification à l'heure actuelle. Nous sommes en train de faire la planification et nous allons arriver avec les résultats de cette planification, qu'on va annoncer... Je le sais qu'elle est attendue.

Par ailleurs, je répète ce que j'ai déjà dit par le passé, c'est qu'aucun des projets qui sont en cours de réalisation...

Une voix : ...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Un instant. S'agit-il d'une question de règlement?

M. McKay : Oui, oui, c'est l'article 36, qui dit que nul ne peut interrompre celui qui a la parole. Le député, à plusieurs reprises, ça fait...

Une voix : ...

M. McKay : Pardon? Oui, vous ne pouvez pas interrompre ma parole à moi non plus. Alors, c'est inutile de me faire des grimaces de l'autre côté de la table.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de Repentigny, tantôt, je vous ai demandé de la prudence. J'ai demandé qu'on écoute, qu'on écoute de part et d'autre, qu'on écoute M. le ministre. Et, tantôt, je tiens à mentionner qu'il n'appartient pas à la présidence d'apprécier la qualité des questions et des réponses. Alors, M. le député de Louis-Hébert, ce n'est pas à moi d'apprécier la qualité des réponses.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Beaudoin) : Un instant. La question de règlement de M. le député de Repentigny. Oui, à vous la parole.

M. McKay : Oui. Alors, je vous demanderais d'indiquer au député de Louis-Hébert qu'il doit cesser d'interrompre le ministre lorsqu'il a la parole et qu'il puisse pouvoir intervenir lorsque vous lui accordez. Et, jusqu'à nouvel ordre, vous ne lui avez pas accordé encore la parole et il tente encore de pouvoir intervenir.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Je vous entends, M. le député de Repentigny, je vous entends. M. le...

M. Hamad : Question de règlement, Madame. Question de règlement.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Oui, c'est à vous la parole.

M. Hamad : Vous l'avez bien dit, Mme la Présidente, que des questions précises, concises... et vous demandez au ministre de donner des réponses concises. Alors, si la qualité de la réponse, c'est correct, mais j'aimerais que le ministre réponde à peu près la même longueur que ma question.

La Présidente (Mme Beaudoin) : Alors là, ça va très, très bien, là, les travaux vont bon train. Je vous inviterais, tout le monde, à la prudence. C'est vrai qu'on a demandé des questions qui doivent être courtes et des réponses qui doivent être courtes. Il reste peu de temps, et je vous demanderais de ne pas vous interrompre mutuellement. Alors, M. le député de Louis-Hébert, à vous la parole.

M. Hamad : Je reviens, Mme la Présidente, à ma question. 1,5 milliard de coupures pendant un an fois cinq, 7,5 milliards. Le ministre, aujourd'hui, se présente devant nous, il n'a aucune idée des coupures qui s'en viennent, puis il est en train de nous donner des leçons de planification. Alors, comment vous voulez planifier quand vous n'avez aucune idée combien vous avez de l'argent à faire les projets?

La Présidente (Mme Beaudoin) : Monsieur...

M. Hamad : Je n'ai pas fini. Alors, je redonne une chance au ministre, Mme la Présidente. S'il vous plaît, pourriez-vous nous dire les coupures au ministère des Transports sont-ils 1 milliard, ou moins, ou plus? Ça, c'est un.

Mme Boulet : Et quels projets?

M. Hamad : Et la deuxième question, s'il y a des coupures de 200 millions ou 1 milliard, quel projet qui va être coupé? C'est simple.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le ministre, à vous la parole.

M. Gaudreault : Contrairement à l'ancien gouvernement, qui avait plus de projets que de budget, hein — c'est ça, la réalité, là, le gouvernement précédent, là, il s'emballait, il s'enthousiasmait à faire des projets sans budget — alors, nous, on priorise, on est en train de faire différents scénarios pour annoncer la programmation très bientôt. Il y a des dossiers ou il y a des projets. J'en ai parlé tout à l'heure, par exemple, avec l'autoroute 73, avec le député de Beauce-Sud. J'en ai parlé également avec le député de Lotbinière-Frontenac pour la route 112, par exemple. Il y a des projets qui sont en cours, il y a des contrats qui sont accordés ou qui sont à la veille d'être accordés parce qu'il y a eu des processus déjà en cours. Ça, ça continue. Mais il y a des projets dont nous devons faire une priorisation, et nous travaillons sur des scénarios à l'heure actuelle dans ce sens. Alors, c'est exactement ce que nous faisons.

Et le député de Louis-Hébert peut me poser 10 000 fois la même question, je vais lui répondre 10 000 fois la même chose : C'est ainsi que nous travaillons, et je veux assurer le député, comme je veux assurer tous les Québécois et toutes les Québécoises, que les projets que nous allons annoncer seront dans le budget, contrairement à l'irresponsabilité du précédent gouvernement qui annonçait plus que ce qu'il avait comme budget. C'est comme s'il «loadait» au max la carte de crédit sans avoir l'argent pour rembourser la carte de crédit. Ça, c'était la façon de fonctionner de l'ancien gouvernement. Alors, nous, on ne fonctionnera pas comme ça. Il me semble que je ne peux pas être plus clair que ça, et je vais le répéter jusqu'à plus soif que c'est ainsi qu'on va fonctionner.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de Louis-Hébert, à vous la parole.

M. Hamad : Alors, son collègue le président du Conseil du trésor, il a dit le 21 novembre : Aucun projet ne va être arrêté. C'est son collègue qui a dit ça le 21 novembre 2012.

Mme Boulet : Au Trésor.

M. Hamad : Au Trésor. C'est le président du Conseil du trésor. C'est lui qui approuve ses budgets, là. C'est lui qui a approuvé vos coupures en même temps.

M. Gaudreault : Aucun projet en cours.

M. Hamad : Alors donc, si je comprends bien, il n'y a aucun projet en cours qui va être arrêté. Le ministre dit oui. Parfait. Donc, il y a 1,5 milliard de coupures. Ça veut dire que des projets à venir qui vont être coupés. La logique est là. Est-ce qu'il peut nous le dire, quels sont les projets à venir, c'est-à-dire qu'il y a des études actuellement, qui vont être coupés? Il n'attendra pas dans un mois pour tout savoir la vérité. Connaissant le ministère des Transports, il va avoir 1 000 projets au moins sur son bureau ou sur le bureau de ses fonctionnaires. Il doit avoir une idée aujourd'hui quels projets il doit couper, puisque le PQI, il faut qu'il sorte à un moment donné. Ils ont dit qu'il va sortir dans quelques semaines. Donc, normalement, il a une bonne idée quels projets vont être coupés. On aimerait ça, savoir. Je ne comprends pas, un ministre assis qui donne des leçons de planification. Il est dans sa voiture les lumières fermées au complet, il voyage la nuit, il dit : On s'en va à la bonne direction. Mais j'aimerais ça qu'il dise à quelle direction s'en va ce ministre-là. Les coupures dans vos projets, dites-nous, un, deux, trois, quels projets qui vont être coupés dans vos budgets.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le ministre, à vous la parole.

• (13 heures) •

M. Gaudreault : Le député de Louis-Hébert a sa réponse dans sa propre question. Il l'a dit lui-même, que le PQI sera annoncé dans les prochaines semaines. Alors, c'est là-dessus qu'on travaille. Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise de plus? C'est sûr que, pour l'ancien régime, c'était facile d'annoncer des projets sur la carte de crédit. Ce n'est pas leur carte de crédit, c'est la carte de crédit des Québécois. Alors là, il endettait les générations futures. Pire que ça, je veux dire, il endettait les générations futures même pas sur la carte de crédit, il endettait au-delà de la marge de la carte de crédit. Il faut le faire. Mettons qu'on a une carte de crédit avec une marge de 10 000 \$, il endettait pour 15 000 \$. Ça va bien. Alors, ça, c'était l'ancien gouvernement.

Alors, nous, on prend le temps de faire une planification, une priorisation. On est obligés d'essayer de remettre la pâte à dent dans le tube parce que le gouvernement précédent l'a vidé au max, puis là il faut qu'on fasse avec ça. Mais l'autre élément aussi, c'est qu'on va s'assurer d'avoir les meilleurs estimés avant de faire les travaux pour ne pas arriver, comme la députée de Lavolette l'a fait dans le temps qu'elle était ministre des Transports, en annonçant la 19 sans prévoir le pont. Ça, c'était fort, ça. Ça, c'était fort. Nous, on n'annoncera pas des routes ou on n'annoncera pas des... On ne dira pas : On va faire une route, puis, par après, on trouvera le moyen de faire le pont, là, pour faire comme un saut rendu à la rivière ou fournir des autos amphibies à tous les automobilistes qui vont passer. Je veux dire, quand on va annoncer une route avec un pont, le pont va être budgété.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le député de Louis-Hébert, à vous la parole.

M. Hamad : Une dernière chance, Mme la Présidente. Il nous donne des leçons de tout, là, planification, contrôle de l'échéancier et les budgets. Moi, je lui pose une question très simple, Mme la Présidente. Si vous nous donnez la leçon sur le contrôle des budgets et de l'échéancier, si vous avez un projet... Mettons, on va aller à trois projets de votre ministère qui dépassent les budgets et l'échéancier, alors ils vont aller contre votre volonté. Allez-vous démissionner si vous avez un projet qui va dépasser le budget et l'échéancier? Vous n'arrêtez pas de donner des leçons à tout le monde ici, là. Vous répétez que vous avez le rapport Secor, vous avez le rapport Secor. Dites-nous, est-ce que vous allez appliquer ce que vous dites? Comme professeur, vous êtes habitué à le faire. Alors, au moins, de le dire que, si vous avez un projet qui va dépasser ses budgets, vous vous engagez personnellement... Avant, vous allez faire un effort. Parce que vous mettez toute la responsabilité sur les ministres. Parfait, on va la prendre. Mais c'est votre tour maintenant à prendre la responsabilité. Parce que le passé, c'est le passé; le futur, c'est vous, et parlez-nous, là, dites-nous, oui ou non, s'il y a un projet qui va dépasser le budget et l'échéancier, et ça va être scandaleux, normalement le ministre doit démissionner selon vos paroles.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le ministre, à vous la parole.

M. Gaudreault : Il est en train de nous dire qu'il regrette de ne pas avoir démissionné après les paralumes, Mme la Présidente? Il est en train de nous dire qu'il regrette de ne pas avoir démissionné après le Train de l'Est? C'est ça qu'il aurait dû faire. Moi, je m'organise pour que la responsabilité ministérielle, là, qui a été chèrement acquise ici, d'ailleurs, hein, on est dans la salle La Fontaine, là... C'est lui qui est allé la chercher, la responsabilité ministérielle, là. Alors, ça tombe bien, on va en parler, hein? Dans l'histoire du Québec, là, c'est Louis-Hippolyte La Fontaine qui est allé la chercher, la responsabilité ministérielle.

La responsabilité ministérielle, là, c'est d'abord de faire les bons projets puis les bons budgets qui sont attachés aux projets et de s'assurer des meilleurs estimés. Moi, je ne renoncerai jamais à ma responsabilité ministérielle. Jamais je ne renoncerai à ma responsabilité ministérielle. Quand on va arriver dans des situations où on va être obligé de dire aux Québécois et aux Québécoises : La route 410, par exemple, on va être obligés de la faire deux ans plus tard que prévu, je ne resterai pas caché dans mon bureau à ne pas le dire parce que les gens de Sherbrooke l'attendaient pour les Jeux du Canada cet été, en 2013, on va le dire. C'est ça qu'on va faire. C'est toute la différence entre un gouvernement du Parti québécois puis un gouvernement libéral qui est engoncé, englué dans son incurie puis dans son manque de responsabilité. Alors, c'était ça, la réalité.

Nous, là, la responsabilité ministérielle, elle a un réel sens. Et ça va être ça, la réalité, on va dire ce qu'on fait puis on va faire ce qu'on dit. C'est toute la différence entre l'ancien gouvernement... Alors, ce que je dis, c'est que nous avons des efforts à faire en termes de PQI. Ce n'est pas que le ministère des Transports, il y a les Affaires municipales, il y a le ministère de la Santé, il y a le ministère de l'Éducation qui a des projets de construction d'écoles, etc., et on est en

train de faire la planification. Nous souhaitons une planification sur 10 ans pour donner de la sécurité, pour donner les plus grandes chances possible aux Québécois de voir où on s'en va, et c'est ça qu'on va faire.

La Présidente (Mme Beaudoin) : M. le ministre, il reste quelques secondes pour M. le député de Louis-Hébert.

M. Hamad : ... je ne sais pas, vous devez être fatigué de répéter la même cassette tout le temps. La question est simple, là, vous dites que vous allez dire aux gens... Est-ce que, si les projets vont dépasser les budgets... Vous, ce que vous dites : Je veux aller le dire à tout le monde. Vous allez juste crier que le feu est pris dans la maison, mais vous ne faites rien comme responsabilité. Si vous regardez, M. La Fontaine, là, si vos projets vont dépasser les budgets et l'échéancier, qu'allez-vous faire, à part de dire à tout le monde : Aïe! le feu est pris, ça dépasse? A part de ça, qu'est-ce que vous allez faire?

M. Gaudreault : ...du temps?

La Présidente (Mme Beaudoin) : C'est terminé, M. le ministre. Alors, le temps est écoulé, M. le député de Louis-Hébert.

La commission ajourne ses travaux au lundi 18 février 2013, à 14 heures, où elle poursuivra l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2013-2014. Merci.

(Fin de la séance à 13 h 5)